

Vergaderjaar 2011–2012

22 112

Nieuwe Commissievoorstellen en initiatieven van de lidstaten van de Europese Unie

Nr. 1228

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN BUITENLANDSE ZAKEN

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 26 september 2011

Overeenkomstig de bestaande afspraken heb ik de eer u hierbij drie fiches aan te bieden die werden opgesteld door de werkgroep Beoordeling Nieuwe Commissievoorstellen (BNC).

- Fiche 1: mededeling en verordening digitale tachograaf
- Fiche 2: verordening meerjarenplan Baltisch zalmbestand (kamerstuk 22 112, nr. 1229)
- Fiche 3: mededeling en wijziging richtlijn zwavelgehalte van scheepsbrandstoffen (kamerstuk 22 112, nr. 1230)

De staatssecretaris van Buitenlandse Zaken,
H. P. M. Knapen

Fiche: mededeling en verordening digitale tachograaf

1. Algemene gegevens

Titel voorstel: Mededeling van de Europese Commissie over de digitale tachograaf: een routekaart voor toekomstige activiteiten. En het daarbij behorende: Voorstel voor de wijziging van Verordening (EEG) nr. 3821/85 betreffende het controleapparaat in het wegvervoer en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad

Datum Commissiedocumenten: 19 juli 2011

Nr. Commissiedocumenten: COM(2011)454 (mededeling) en COM(2011)451 (wijziging verordening)

Prelex: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0454:FIN:EN:PDF>
en
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0451:FIN:EN:PDF>

Nr. Impact Assessment Commissie en Opinie Impact Assessment Board: SEC(2011) 948

Behandelingstraject Raad: Raadswerkgroep landtransport, Transportraad (Op 6 oktober is een beleidsdebat gepland in de Transportraad en Pools Voorzitterschap streeft naar algemene oriëntatie in de Transportraad van 12 december 2011)

Eerstverantwoordelijk ministerie: Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Rechtsbasis, besluitvormingsprocedure Raad, rol Europees Parlement, gedelegeerde en/of uitvoeringshandelingen:

a) Rechtsbasis

De rechtsgrondslag voor dit voorstel is dezelfde als voor de bestaande Verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad, namelijk artikel 91 VWEU. De voorgestelde verordening is relevant voor de EER en dient derhalve ook voor de EER te gelden.

b) Besluitvormingsprocedure Raad en rol Europees Parlement
Gekwalificeerde meerderheid, medebeslissingsrecht

c) Gedelegeerde en/of uitvoeringshandelingen: gedelegeerde wetgeving op basis van artikel 290 VWEU en uitvoeringshandelingen op basis van artikel 291 VWEU.

Gedelegeerde handelingen:

- Aanpassingen in verband met technische vooruitgang van het controle apparaat en tachograafkaarten,
- Met betrekking tot nadere regeling (aanvulling) van de in artikelen 4, 5 en 6 van de verordening genoemde onderwerpen over de registratie van locatiegegevens van het voertuig (1), communicatie op afstand met het apparaat (2) en intelligente vervoersystemen (3) en die leiden tot aanpassing van bijlage B van de verordening.

Uitvoeringshandelingen:

De adviesprocedure wordt gebruikt voor onder meer vaststelling van de procedures om praktijktesten uit te voeren en van de formulieren om die testen te controleren en de basis- en voortgezette opleiding van de controleambtenaren. De onderzoeksprocedure wordt gevolgd voor de vaststelling van de specificaties voor de elektronische uitwisseling van

informatie over bestuurderskaarten tussen de lidstaten, de technische procedures voor elektronische raadpleging van de nationale elektronische registers, de toegangsprocedures en veiligheidsmechanismen.

2. Samenvatting BNC-fiche

– Korte inhoud voorstel

Gezien de opgedane ervaringen met de digitale tachograaf vindt de Commissie het noodzakelijk deze te verbeteren en daarbij de administratieve lasten te verminderen en de mogelijkheden tot fraude verder te beperken. De verplichte opleiding van handhavers kan een belangrijke bijdrage leveren aan een EU brede uniformering van de handhaving. Enkele uitzonderingen op de vrijgestelde typen vervoer voor de rij- en rusttijden worden verruimd.

– Bevoegdheidsvaststelling en subsidiariteits- en proportionaliteitsoordeel

Bevoegdheid: artikel 91 VWEU

Subsidiariteit: positief

Proportionaliteit: positief

– Implicaties/risico's/kansen

Ondanks een gebrek aan een volledige kosten baten analyse van het voorgestelde pakket aan maatregelen schat de Europese Commissie dat de voorstellen zullen leiden tot een EU-brede lastenverlichting van € 515 mln en een vermindering van het aantal fraudegevallen. De geschatte investeringen of kosten bedragen voor de overheid en de sector € 46 mln. Voor een gefundeerd oordeel over de omvang van de geschatte lastenverlichting heeft Nederland aanvullende informatie nodig.

– Nederlandse positie en eventuele acties

Nederland ondersteunt het streven van de Commissie om fraude ten aanzien van het gebruik van de tachograaf te verminderen en het verouderde systeem van de digitale tachograaf te verbeteren. De aanpassingen moeten echter niet leiden tot disproportionele gevolgen en kosten voor overheid en bedrijfsleven. De verplichte opleiding van inspecteurs kan een belangrijke bijdrage leveren aan de EU-brede uniformering van de handhaving. Nederland ziet ook graag dat de EC de technische voorstellen verder uitwerkt om tot een afgewogen besluit te komen. Hierbij kan dan ook rekening gehouden worden met de bedrijfseffecten voor de sector, de bestuurlijke en administratieve lasten die gepaard gaan met een intensievere handhaving op de vervoersector en op werkplaatsen en internationale uitwisseling van tachograafgegevens. De optie van het beter inzetten van de bestaande middelen dient hierin meegenomen te worden.

Nederland meent dat de voorgestelde vervanging van de bestuurderskaart door een chip op het rijbewijs eerst in het Rijbewijs comité aan de orde gesteld moet worden voordat deze in het kader van de digitale tachograaf aan de orde gesteld wordt.

3. Samenvatting voorstel

Een digitale tachograaf is een controleapparaat dat gebruikt wordt bij het vaststellen van de rij- en rusttijden van bestuurders in het wegvervoer. De voorgestelde maatregelen, in de herziening van de verordening en de bijbehorende mededeling, beogen de efficiëntie en doeltreffendheid van tachografen te verbeteren (verminderen van fraude, terugdringen administratieve lasten en verbeteren van technische mogelijkheden) en sluiten daarmee goed aan bij de doelstellingen voor het wegvervoer in het Witboek Vervoer¹.

¹ COM(2011)144.

Het voorstel voor de aanpassing van de EU Verordening 3821/85 digitale tachograaf bevat de volgende onderwerpen:

- Plaatsbepaling met satellieten: automatisch registreren vervangt handmatige invoer van gegevens.
- Communicatie op afstand leidt efficiëntere selectie van voertuigen bij wegcontroles.
- Verbeterde mogelijkheden voor integratie van intelligente vervoerssystemen.
- Hogere normen voor garages die de tachograaf installeren en kalibreren.
- Uitwisseling van gegevens bestuurderskaarten tussen lidstaten via verbinding nationale registers.
- Verplichte opleiding van inspecteurs.
- Voortdurende actualisering van de tachograafspecificaties.
- De uitzonderingen op de vrijgestelde typen vervoer voor de rij- en rusttijden worden verruimd.

In de mededeling noemt de Europese Commissie een aantal aanvullende acties die zullen bijdragen aan het sorteren van maximaal effect bij de uitvoering van de verordening. Deze acties zijn:

- Mogelijkheid tot aanpassing van technische en veiligheidskenmerken door middel van gedelegeerde handelingen.
- Het betrekken van het Europees Comité voor Normalisatie (CEN) bij de ontwikkeling van een norm voor verzegelingen van de tachograaf:
- Toetreden van de EU tot het AETR verdrag¹. De niet EU Verdragspartijen kunnen meedenken over de benodigde aanpassingen.
- Aanpassing van de rijbewijs richtlijn: combinatie van het rijbewijs met de bestuurderskaart.

– *Impact assessment Commissie*

De Commissie schets vier beleidspakketten en pleit voor beleidspakket 4. Dit pakket is een combinatie van technische en systeemverbeterende maatregelen. Uit het impact assessment blijkt dat dit pakket de grootste wisselwerking inhoudt tussen de positieve economische en sociale gevolgen enerzijds en de budgettaire gevolgen voor openbare instanties anderzijds. Echter, een volledige kosten-baten analyse ontbreekt. Met beleidspakket 4 schat de Europese Commissie dat een lastenvermindering van EU-breed € 515 mln op kan treden. Hiervoor zijn investeringen of kosten van circa € 46 mln voor overheid en bedrijfsleven noodzakelijk. De verbeterde naleving van de rij- en rusttijden zal de verkeersveiligheid bevorderen en eerlijke concurrentie waarborgen.

4. Bevoegdheidsvaststelling en subsidiariteits- en proportionaliteitsoordeel

a) Bevoegdheid

De rechtsgrondslag voor dit voorstel is hetzelfde als voor de bestaande verordening 3821/85 van de Raad, namelijk artikel 91 VWEU. Conform artikel 4, lid 2 sub g is vervoer een gedeelde bevoegdheid. Nederland acht dit de juiste rechtsgrondslag.

b) Subsidiariteits- en proportionaliteitsoordeel

– *Subsidiariteit: positief.*

Het voorstel betreft een aanpassing van al bestaande EU regelgeving in relatie tot de interne markt, de harmonisatie van de rij- en rusttijden en de toegang tot de arbeidsmarkt om te komen tot een gelijk speelveld. Wegvervoer wordt steeds internationaler. Internationaal vrachtvervoer was in 2006 goed voor ongeveer een derde (of 612 miljard tkm) van het totale vrachtvervoer in de EU. Daarom is het EU-niveau geschikt om deze

¹ In het kader van de Europese Overeenkomst nopens de arbeidsvoorwaarden voor de bemanningen van motorrijtuigen in het internationale vervoer over de weg (AETR).

problematiek te regelen. Voorschriften van sociale aard ter zake zijn op Europees niveau geharmoniseerd bij Verordening (EG) nr. 561/2006. Om te kunnen nagaan of deze voorschriften worden nageleefd, moeten de controleapparaten tussen de lidstaten interoperabel zijn.

Proportionaliteit: positief

Nederland staat positief ten aanzien van de doelstelling om het integrale controlesysteem fraudebestendiger te maken en de administratieve lasten te verminderen. De door de Commissie voorgestelde middelen om dat doel te bereiken zijn wat Nederland betreft over het algemeen passend. In de onderhandelingen zal Nederland scherp letten op de volgende elementen:

- de gekozen middelen in relatie tot de bestraffing van overtredingen;
- de kosten / baten verhouding voor de sector;
- de bestuurlijke en administratieve lasten (uitgebreidere en intensievere handhaving van vervoerders en werkplaatsen); en
- de beperking van de keuzevrijheid voor lidstaten bij technische voorstellen en voor de opleiding van controleambtenaren.

Nederland staat vooralsnog kritisch tegenover deze aspecten van het voorstel.

c) Nederlands oordeel over de voorstellen op het gebied van gedelegeerde en/of uitvoeringshandelingen

De voorgestelde delegatie van de handelingen voor onbepaalde tijd aan de Europese Commissie heeft een groot risico in zich omdat bijvoorbeeld de technische specificaties niet uitgewerkt zijn en het daarmee nu niet te overzien is wie welke kosten zal moeten dragen en wie de voordelen van de baten zal genieten. Dit geldt ook voor de benodigde personele inzet. In deze gevallen is een ziet Nederland graag een eenmalige en in de tijd gelimiteerde delegatie. Daarbij is een sterkere vorm van inspraak in de besluitvorming wenselijk over de vaststelling van de procedures om praktijktesten uit te voeren en van de formulieren om die testen te controleren, als ook van de methodiek voor de basis- en voortgezette opleiding van de controle ambtenaren vanwege de mogelijke impact op de bedrijfsvoering van overheid en bedrijfsleven. De zorg bestaat namelijk dat door de lichte en snelle procedure verplichtingen (kosten/baten, vereiste capaciteit) aan overheid en bedrijfsleven opgelegd worden die disproportioneel kunnen zijn.

5. Financiële implicaties, gevolgen voor regeldruk en administratieve lasten

a) Consequenties EU-begroting:

Het voorstel houdt geen extra kosten voor de EU-begroting in.

b) Financiële, consequenties (incl. personele) voor Rijksoverheid en/of decentrale overheden:

De EC heeft in haar Impact Assessment aangegeven, dat de verschillende pakketten maatregelen budgettaire gevolgen voor de overheden en met name de handhaving kunnen hebben. Hierbij worden bedragen van € 7,5 mln EU-breed genoemd. De kosten voor opleiding en de capaciteit zijn nog onduidelijk. De Commissie geeft aan in de toekomst maatregelen vast te zullen stellen ten aanzien van de methodiek betreffende de basisopleiding en bijscholing.

c) Financiële, consequenties (incl. personele) bedrijfsleven en burger:

Een volledige kosten / baten analyse van het pakket van maatregelen ontbreekt in de Impact Assessment van de Commissie. De positieve effecten van de maatregelen lijken groter dan de kosten daarvan. De EC schat dat op basis van hun uitgangspunten het totale pakket maatregelen

een lastenvermindering van EU breed € 515 mln op kan treden. Hiervoor zijn investeringen van orde € 46 mln noodzakelijk. Er zijn twijfels of de geschatte lasten reductie voor het bedrijfsleven (€ 349 mln van de in totaal € 515 mln geschatte vermindering van de totale lastenverlichting) realistisch is. De EC zal zich ook uit moeten spreken over het al dan niet verplichte gebruik van een bepaald satelliet systeem en de daarmee gemoeide kosten. De indruk bestaat dat de voordelen (te) optimistisch ingeschat zijn. De kosten zijn lastig te bepalen, omdat veel technische specificaties onvolledig zijn of geheel ontbreken. Dit geldt ook voor de bedrijfseffecten voor de sector en de personele consequenties (zoals verplichte opleidingen, gebruik, inspecties, controles), die in kaart gebracht worden. Verder zullen de bestuurlijke en administratieve lasten die gepaard gaat met een intensievere handhaving op de vervoersector en op werkplaatsen en internationale uitwisseling van tachograafgegevens, in de beschouwingen betrokken worden.

d) Gevolgen voor regeldruk/administratieve lasten voor rijksoverheid, decentrale overheden, bedrijfsleven en burger

De nationale uitvoeringskosten voor het ministerie van Infrastructuur en Milieu (I&M) ingevolge het voorliggend voorstel worden opgevangen binnen de begroting van I&M. Daarnaast wordt nog met het Ministerie van Financiën overlegd over de dekking, eveneens binnen de begroting van I&M.

Intensivering van de handhaving van de vervoersector en toezicht op werkplaatsen zal leiden tot een toename van de toezichtlasten voor het bedrijfsleven. Dat geldt eveneens voor bestuurlijke lasten bij het opzetten en onderling verbinden van registers van lidstaten ten behoeve van gegevensuitwisseling (taken RDW en IVW). Ook zijn er mogelijk forse bedrijfseffecten voor de sector vanwege de investeringen in en aanschaf van nieuwe technologie.

6. Implicaties juridisch

a) Consequenties voor nationale en decentrale regelgeving en/of sanctionering beleid (inclusief toepassing van de lex silencio positivo)

De bestaande wetgeving op grond van de Arbeidstijdenwet (ATW) biedt waarschijnlijk voldoende grondslag voor implementatie van de goedkeuring van controleapparaten en tachograafkaarten en de verlening en intrekking of schorsing van bedoelde kaarten. Ook het opzetten van een register en de uitwisseling van gegevens tussen lidstaten heeft een grondslag in de ATW. De strafbaarstelling van overtredingen van bestaande en nieuwe verplichtingen leidt tot wijziging van het Arbeidstijdenbesluit vervoer en onderliggende regelgeving.

Het verbieden van het vervaardigen of verhandelen van en reclame maken voor middelen die bedoeld zijn voor manipulatie van controlemiddelen vergt mogelijk een uitbreiding van de ATW of een wetswijziging op een ander terrein. Daarvoor wordt eerst onderzocht of de bestaande juridische mogelijkheden om deze handelingen te handhaven en sanctioneren adequaat (kunnen) zijn. De productie en verstrekking van (nieuw goedgekeurde typen) tachograafkaarten moeten worden aanbevolen tenzij het lopende contract met de huidige producent ruimte biedt voor deze dienstverlening.

b) Voorgestelde implementatietermijn (bij richtlijnen), dan wel voorgestelde datum inwerkingtreding (bij verordeningen en beschikkingen) met commentaar t.a.v. haalbaarheid

De EC voorziet dat de nieuwe verordening in 2012 aanvaard zal worden en in 2013 van kracht zal worden. Het nieuwe instrumentarium zal in 2016 operationeel moeten zijn. Knelpunten zijn de verdere ontwikkeling van technische onderdelen en overgangstermijnen.

c) Wenselijkheid evaluatie-/horizonbepaling

De EC voorziet dat

- De aangepaste verordening in de loop van 2012 aangenomen zal worden
- De CEN in 2011 standaarden voor zegels zal ontwikkelen. Deze zullen in 2014 beschikbaar zijn.
- De technische aanpassingen van de nieuwe digitale tachograaf in 2014 afgerond zullen zijn.
- De EU eind 2011 verdragspartij bij het AETR verdrag zal worden als het overleg met de niet EU Verdragspartijen goed verloopt.
- De Rijbewijs richtlijn eind 2012 aangepast zal worden in verband met de combinatie van het rijbewijs en de bestuurderskaart.
- De benodigde nieuwe annexen bij de verordening in 2013 worden voorbereid en in 2014 aanvaard zullen worden. De nieuwe geteste uitrusting zou dan in 2016 in de praktijk beschikbaar moeten zijn. Deze periode is relatief beperkt omdat de EC gebruik wil maken van gedelegeerde bevoegdheden, waardoor de inspraak van de lidstaten beperkt is (geen co-decisie).

7. Implicaties voor uitvoering en handhaving

a) Uitvoerbaarheid

Er zal een uitvoeringstoets opgesteld worden. Hierbij zal naast financiële, technische, praktische en organisatorische aspecten voor alle betrokken partijen (bedrijfsleven en overheid) ook aandacht besteed worden aan de gevolgen voor het bedrijfsleven en van meer toezicht op werkplaatsen en daarbij behorende kwaliteitsverbetering van werkplaatsen. Ook zullen de implicaties van de aangepaste handhaving en de opleidingen van inspecteurs en RDW (toezicht op werkplaatsen) en de omgang van controleurs met nieuwe technische controlemiddelen meegenomen worden.

b) Handhaafbaarheid

Het voorstel heeft een aantal implicaties voor de handhaving.

- NL pleit voor verdergaande communicatie op afstand door het op nationaal niveau mogelijk maken tot het digitaal aanleveren van informatie door de ondertoezichtstaanden aan de handhavende instantie.
- NL hanteert bij haar toezicht de uitgangspunten uitgaan van vertrouwen en risicogericht toezicht. Toezichtlasten voor het bedrijfsleven kunnen hierdoor aanmerkelijk worden verminderd. Deze uitgangspunten staan echter op gespannen voet met Europese regelgeving, die vaak een verplicht aantal inspecties en audits voorschrijft. NL is er dan ook voorstander van deze bepalingen te schrappen of hiervan onder voorwaarden van af te kunnen wijken. NL is van mening dat nadere uitwerking van artikel 5 en van de EU richtlijn 2006/22 nodig is.
- Een controleapparaat dat is aangesloten op een satellietnavigatiesysteem geeft handhaving extra handvatten onregelmatigheden op te sporen; hetgeen tevens een voordeel voor de transportsector op zou kunnen leveren.
- Handhaving wordt bemoeilijkt door perioden waarvoor geen activiteit werd geregistreerd te beschouwen als rustpauze of onderbreking

- De nog nader uit te werken gemeenschappelijke methodiek voor de basisopleiding en bijscholing opleiding van de ambtenaren vormt de basis voor een effectievere controle en een geharmoniseerd controlebeleid in de hele Europese Unie.

8. Implicaties voor ontwikkelingslanden

Geen.

9. Nederlandse positie

De Nederlandse belangen richten zich in eerste instantie op het goed en EU breed geharmoniseerd handhaven van de EU regelgeving ten aanzien van de rij- en rusttijden in het goederen en personenvervoer zoals gedefinieerd in de EU verordening 561/2006. De aanpassingen van de bestaande regelgeving moeten geen disproportionele gevolgen en kosten met zich mee brengen.

Nederland ondersteunt de doelstelling van het voorstel voor de aanpassing van de EU Verordening 3821/85 digitale tachograaf op hoofdlijnen om het verouderde systeem te verbeteren en fraude te verminderen. Belangrijk is hierbij wel dat de Commissie de voorstellen verder technisch uitwerkt zodat een verdere kosten en baten analyse gemaakt kan worden. Het is echter de vraag of de introductie van verschillende nieuwe elementen en technieken al nodig is, terwijl andere bestaande middelen nog niet uitgeput zijn, zoals betere controle op de uitgifte van bestuurderskaarten en op het frauduleus gebruik daarvan deze kaarten.

Nederland is voorstander voor een betere integratie van intelligente vervoerssystemen als de gegevens van de rij- en rusttijden en de bijbehorende informatie op de juiste beveiligde wijze opgeslagen en bewaard worden. Hierdoor kan een efficiencywinst gerealiseerd worden door gedeeld gebruik van verschillende componenten en toepassingen. Belangrijk is om hierbij rekening te houden met de wensen van de gebruiker.

NL onderschrijft het uitgangspunt in het voorstel dat ondernemingen die de regels naleven geen onnodige wegcontroles krijgen, waardoor een vermindering van administratieve lasten ontstaat. Communicatie op afstand draagt hieraan bij. Het voorstel beperkt zich nu tot het uitwisselen van zeer summiere gegevens ten tijde van een wegcontrole met een zeer beperkte bewaartijd van een summier aantal gegevens. De beperking dat gegevens inzake de identiteit van de bestuurder, bestuurdersactiviteiten en snelheid niet worden meegedeeld, bemoeilijkt de handhaving. Daarbij pleit Nederland voor verdergaande communicatie op afstand door het op nationaal niveau mogelijk maken tot het digitaal aanleveren van informatie door de bedrijven aan handhavende instanties.

Ook staat Nederland positief tegenover de opleiding van controleambtenaren, mits deze bijdraagt aan een effectiever en geharmoniseerd controlebeleid in Europa.

Nederland is voorstander om de CEN te betrekken bij de vaststelling van zegels ter beperking van fraude. Ook staat Nederland positief tegenover het toetreden van de EU tot het AETR verdrag¹, hetgeen de niet EU Verdragspartijen de mogelijkheid biedt actief mee te kunnen denken over de benodigde aanpassingen wordt ondersteund.

¹ In het kader van de Europese Overeenkomst nopens de arbeidsvoorwaarden voor de bemanningen van motorrijtuigen in het internationale vervoer over de weg (AETR).

NL vindt het een goede zaak, dat uitzonderingen op de vrijgestelde soorten vervoer voor de rij- en rusttijden worden verruimd. Het biedt echter ook mogelijkheden andere groepen voertuigen op te nemen zoals bijvoorbeeld in artikel 13 1.f Voertuigen, die aangedreven worden door waterstof. Er zijn ook vragen over de beperking dat de bestuurderskaart alleen aan houders van een groot rijbewijs uitgegeven kan worden: hierdoor zouden alle BE combinaties vrijgesteld worden.

NL staat echter kritisch tegenover de intrekking en (fysieke) invordering van het rijbewijs, als dat gecombineerd wordt met de bestuurderskaart: de chauffeur verliest bij intrekking van de bestuurderskaart gedurende een nog onbepaalde tijd ook alle bevoegdheden voor het besturen van welk voertuig dan ook. Daarnaast wordt de verantwoordelijkheid van de ondernemer afgewenteld op de bestuurder, terwijl er ook andere sanctiemiddelen zijn, zoals ERRU en bedrijfsonderzoeken. Bovendien meent Nederland dat het betreffende artikel over de chip op het rijbewijs in zijn huidige vorm moet worden geschrapt. Totdat in Europa een besluit is genomen over een chip op het rijbewijs is de discussie over het vervangen van de chauffeurskaart door een rijbewijs met chip wat NL betreft niet aan de orde.

Nederland zou ook graag zien dat het mogelijk wordt om onder voorwaarden af te kunnen wijken van een verplicht aantal inspecties en audits om de toezichtslasten voor het bedrijfsleven te verminderen. Hierbij is nadere uitwerking van artikel 5 van de EU richtlijn 2006/22 nodig. Nederland is van mening dat belangenconflicten tussen vervoersondernemingen en installateurs en werkplaatsen moeten worden voorkomen. Het zou daarom beter zijn om versterkte controles toe te passen in plaats van het voorstel dat vervoersondernemingen met een eigen werkplaats geen digitale tachograaf in eigen voertuigen mogen installeren of ijken. Ook zou mogelijk moeten zijn om verbeteringen in de tachograaf te installeren zonder de gehele unit te vervangen.

Tenslotte zal de introductie van nieuwe definities en begrippen zoveel mogelijk beperkt moeten worden.