



Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat van 28 november 2025, nr. IENW/BSK-2025/274897, tot wijziging van de Regeling taken Dienst Wegverkeer in verband met een andere technische vorming van het ERRU-systeem met betrekking tot het delen van informatie over wegvervoerondernemingen binnen de Europese Unie en de verduidelijking van de taak van de Dienst Wegverkeer in relatie tot Richtlijn 2006/1/EG [KetenID WGK 028398]

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op artikel 4b, tweede lid, onderdeel b, van de Wegenverkeerswet 1994;

BESLUIT:

ARTIKEL I

In artikel 2, onderdeel v, aanhef, van de Regeling taken Dienst Wegverkeer, wordt 'nauw samenwerken met andere lidstaten, bieden van snelle wederzijdse bijstand en uitwisselen van' vervangen door 'uitwisselen van de volgende gegevens ten behoeve van de nauwe samenwerking van bevoegde autoriteiten binnen Nederland en met andere lidstaten van de Europese Unie en ten behoeve van het bieden van snelle wederzijdse bijstand door de bevoegde autoriteiten'.

ARTIKEL II

Deze regeling treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
R. Tieman*



TOELICHTING

Algemeen deel

Deze wijzigingsregeling van de Regeling taken Dienst Wegverkeer (hierna: de regeling) heeft een tweeledig doel.

Allereerst wordt de regeling gewijzigd om een andere technische vormgeving van het nationaal elektronisch register, dat is aangesloten op het zogenoemde European Register of Road Transport Undertakings (hierna: ERRU), mogelijk te maken. Het ERRU-systeem strekt tot het delen van informatie over wegvervoerondernemingen binnen de Europese Unie (hierna: EU) en is ingesteld op basis van Verordening (EU) 1071/2009¹ en Uitvoeringsverordening (EU) 2016/480.² Om het nationaal elektronisch register zo efficiënt mogelijk in te richten, wordt in de regeling opgenomen dat de Dienst Wegverkeer (hierna: RDW) ook de taak heeft om gegevens die relevant zijn voor het ERRU-systeem, nationaal, tussen nationaal bevoegde autoriteiten, te delen.

Ten tweede wordt de regeling gewijzigd ter verduidelijking van de taak die de RDW heeft in de hoedanigheid van nationaal contactpunt ten behoeve van de nauwe samenwerking van bevoegde autoriteiten binnen Nederland en met andere lidstaten voor Richtlijn 2006/1/EG³ (hierna: Richtlijn Gehuurde Voertuigen).

In 2024 is de regeling gewijzigd in verband met de implementatie van Richtlijn (EU) 2022/738⁴ tot wijziging van de Richtlijn Gehuurde Voertuigen en de uitvoering van Uitvoeringsverordening (EU) 2023/2381⁵ tot wijziging van Uitvoeringsverordening (EU) 2016/480 (Stcrt. 2024, nr. 20175). Na de inwerkingtreding van de wijziging bleek de bewoording van artikel 2, onderdeel v, aanhef van de Regeling taken Dienst Wegverkeer, niet duidelijk genoeg. De bewoording kon zo gelezen worden als ware de RDW de bevoegde autoriteit die verantwoordelijk is voor de controle op ondernemingen. De taak van de RDW als nationaal contactpunt is echter die van het doorgeven van gegevens, zodat de bevoegde autoriteiten deze gegevens kunnen gebruiken voor de uitoefening van hun taak.

1. Hoofdpijnen van de regeling

1.1 ERRU 3.0

Introductie ERRU 3.0

Nederland is op grond van Verordening (EU) 1071/2009 en Uitvoeringsverordening (EU) 2016/480 verplicht een nationaal elektronisch register te hebben, dat onder meer nationale overtredingen van wegvervoerondernemingen verzamelt en classificeert op zwaarte. Dit nationale register is gekoppeld aan register van andere EU-lidstaten door middel van het ERRU-systeem.

Op 24 oktober 2023 is Uitvoeringsverordening (EU) 2023/2381 voor het zogenoemde ERRU 3.0 in werking getreden. Deze verordening bouwt voort op het reeds bestaande ERRU 2.0 systeem en maakt het mogelijk om aanvullende informatie over wegvervoerondernemingen (o.a. informatie over voertuigen, hoeveelheid personeel per onderneming, en de risicoclassificatiescore) tussen lidstaten te delen. Nieuw is onder meer dat de risicoclassificatie van vervoersondernemingen, die wordt vastgesteld op basis van artikel 9 van Richtlijn 2006/22/EG⁶ en artikel 12 van Verordening (EG) 1071/2009, dient te worden gedeeld via het ERRU-systeem. Dat betekent dat elke lidstaat een actief risicoregister moet onderhouden en onderzoeken moet kunnen instellen op basis van een negatieve score. Ten

¹ Verordening (EG) nr. 1071/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels betreffende de voorwaarden waaraan moet zijn voldaan om het beroep van wegvervoerondernemer uit te oefenen en tot intrekking van Richtlijn 96/26/EG van de Raad (PbEG 2009, L 300).

² Uitvoeringsverordening (EU) 2016/480 van de Commissie van 1 april 2016 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor de onderlinge koppeling van nationale elektronische registers van wegvervoerondernemingen en tot intrekking van Verordening (EU) nr. 1213/2010 (PbEU 2016, L 87).

³ Richtlijn 2006/1/EG van het Europees Parlement en de Raad van 18 januari 2006 betreffende het gebruik van gehuurde voertuigen zonder bestuurder voor het vervoer van goederen over de weg (PbEU 2006, L 33).

⁴ Richtlijn (EU) 2022/738 van het Europees Parlement en de Raad van 6 april 2022 tot wijziging van Richtlijn 2006/1/EG betreffende het gebruik van gehuurde voertuigen zonder bestuurder voor het vervoer van goederen over de weg (PbEU 2022, L 137).

⁵ Uitvoeringsverordening (EU) 2023/2381 van de Commissie van 29 september 2023 tot wijziging van Uitvoeringsverordening (EU) 2016/480 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor de onderlinge koppeling van nationale elektronische registers van wegvervoerondernemingen (PbEU L 2023/2381).

⁶ Richtlijn 2006/22/EG van het Europees Parlement en de Raad van 15 maart 2006 inzake minimumvoorwaarden voor de uitvoering van de Verordeningen (EEG) nr. 3820/85 en (EEG) nr. 3821/85 van de Raad betreffende voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer en tot intrekking van Richtlijn 88/599/EEG van de Raad (PbEG 2006, L 102).

slotte moeten relevante data over de risicoscore van elke vervoersondernemer met andere lidstaten via het ERRU-systeem worden gedeeld.

Binnen Nederland onderhoudt de ILT het nationaal elektronisch register van wegvervoerondernemingen, maar de ILT is niet de bron of eigenaar van alle informatie. Het register wordt door verschillende organisaties aangevuld met informatie. Het nationaal contactpunt is daarbij een centrale schakel, als distributiepunt. De Justitiële Informatiedienst (Justid) levert bij het nationale contactpunt gegevens aan over relevante onherroepelijke strafrechtelijke overtredingen van wegvervoerders. Voor de Nederlandse vervoerders komen die gegevens van het Openbaar Ministerie. De Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie (NIWO) levert onder meer gegevens aan over de transportonderneming en de vakbekwaamheid van de vervoersmanager voor het goederenvervoer. De KIWA levert deze gegevens aan voor wat betreft het personenvervoer. Controleresultaten worden onder andere verkregen door de controles van vervoersondernemingen door buitenlandse instanties en nationale instanties zoals, de ILT, politie en Arbeidsinspectie langs de weg of tijdens bedrijfscontroles.

Taak van Dienst Wegverkeer bij ERRU 3.0

De RDW is in de regeling aangewezen als het nationaal contactpunt vanuit Nederland voor ERRU. De functie van nationaal contactpunt betekent niet dat de RDW zelf nauw samenwerkt met bevoegde autoriteiten van andere lidstaten of zelf snelle wederzijdse bijstand biedt. De RDW faciliteert en handelt enkel als nationaal contactpunt ten behoeve van deze samenwerking tussen de nationale contactpunten van andere lidstaten en de bevoegde nationale autoriteiten, zoals de ILT, politie en de NIWO. De benodigde internationale gegevensuitwisseling in het kader van ERRU, zoals geregeld in Verordening (EU) 1071/2009⁷ en Uitvoeringsverordening (EU) 2016/480,⁸ vindt plaats via het gegevensuitwisselingssysteem EUCARIS.

Technische vormgeving nationaal elektronisch register

Op 1 juli 2025 is een wijziging doorgevoerd in de technische vormgeving van het nationaal elektronisch register. Daarvoor werd veel informatie nog handmatig door de ILT ingevoerd. Door een wijziging in de technische vormgeving worden processen rondom de uitwisseling tussen bevoegde autoriteiten geautomatiseerd door gegevens ook nationaal gedeeld via EUCARIS. Op die manier kunnen deze instanties op een efficiëntere manier informatie uitwisselen. In het kader van deze nationale gegevensuitwisseling conformeren de aangesloten partijen zich aan de afspraken die binnen het samenwerkingsverband EUCARIS gelden. Voor Nederland neemt RDW hieraan deel.

Door deze wijzigingsregeling krijgt de RDW ook de taak om informatie die benodigd is voor het ERRU-systeem door te geven aan de relevante bevoegde autoriteiten binnen Nederland. Gegevens van Nederlandse wegvervoerondernemingen die afkomstig zijn van bijvoorbeeld de Arbeidsinspectie kunnen op die manier via EUCARIS worden verstuurd naar de ILT.

1.2 Verduidelijking rol RDW in het kader van gehuurde voertuigen

Zoals reeds vermeld is de regeling in 2024 gewijzigd in verband met de implementatie van Richtlijn (EU) 2022/738, tot wijziging van de Richtlijn Gehuurde Voertuigen. In de regeling is de RDW aangewezen als nationaal contactpunt voor de Richtlijn Gehuurde Voertuigen.

De RDW heeft na de inwerkingtreding van de wijzigingsregeling verzocht om de bewoording van artikel 2, onderdeel v, aanhef te wijzigen, omdat deze verkeerd kon worden gelezen. In de eerdere wijziging is in artikel 2, onderdeel v, aanhef namelijk geëxpliciteerd dat de taak van nationaal contactpunt tevens inhoudt dat er nauwe samenwerking plaatsvindt met andere lidstaten en dat tevens snelle wederzijdse bijstand wordt verleend. De RDW heeft erop gewezen dat het niet de RDW is die als nationaal contactpunt nauw samenwerkt met andere lidstaten of bijstand verleent waar het gaat om het ERRU-systeem maar dat de RDW enkel handelt *ten behoeve* van deze samenwerking en bijstand. Door de eerdere formulering van artikel 2 '(...) *in de hoedanigheid van nationaal contactpunt (...), bieden van snelle wederzijdse bijstand*' kon gelezen worden dat het de RDW is die geacht wordt wederzijdse bijstand te verlenen. Dat is niet het geval. Om eventuele verwarring te voorkomen zijn de zinsdelen waarin werd gesproken over het samenwerken en verlenen van bijstand door de RDW uit de aanhef van artikel 2 en onderdeel v verwijderd.

⁷ Verordening (EG) nr. 1071/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels betreffende de voorwaarden waaraan moet zijn voldaan om het beroep van wegvervoerondernemer uit te oefenen en tot intrekking van Richtlijn 96/26/EG van de Raad (PbEG 2009, L 300).

⁸ Uitvoeringsverordening (EU) 2016/480 van de Commissie van 1 april 2016 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor de onderlinge koppeling van nationale elektronische registers van wegvervoerondernemingen en tot intrekking van Verordening (EU) nr. 1213/2010 (PbEU 2016, L 87).



2. Uitvoering

2.1 ERRU 3.0

De ILT en de RDW hebben eerder een impactanalyse uitgevoerd en aangeleverd over de gevolgen van ERRU 3.0. Daarin werd door beide instanties de noodzaak verwoord om data van overtredingen of schone inspecties via EUCARIS aan te leveren, om zo een efficiëntere uitvoering te geven aan de wettelijke bepalingen uit Verordening (EU) 2023/2381. Hierin benadrukt de ILT de noodzaak voor een rechtstreekse levering van onherroepelijke sancties via EUCARIS. RDW kan de checkresultaten die zijn geconstateerd in het buitenland of in Nederland, ten aanzien van in Nederland gevestigde wegvoervoerondernemingen doorsturen via EUCARIS naar de ILT waar deze resultaten opgeslagen worden in het nationale elektronische register van wegvoervoerondernemingen. Door de aanpassing van de regeling waardoor ook nationale gegevens uitgewisseld kunnen worden, wordt deze uitwisseling verder geformaliseerd.

2.2 Verduidelijking rol RDW in het kader van gehuurde voertuigen

Voor de implementatie van Richtlijn(EU) 2022/738 kan de RDW als nationaal contactpunt de taak voor wat betreft de gegevensuitwisseling uitvoeren, zoals voorgeschreven in die Richtlijn en het op die richtlijn gebaseerde uitvoeringsbesluit⁹ van de Europese Commissie met het huidige bericht van ERRU 3.0 (Check Transport Undertaking Data). Dat heeft geen verdere gevolgen of consequenties dan reeds in de uitvoeringstoets ERRU 3.0 vermeld is.

3. Financiële gevolgen

ERRU 3.0 implementatie Uitvoeringsverordening (EU) 2023/2381

Alle betrokken organisaties die hun processen moeten aanpassen om invulling te geven aan de Uitvoeringsverordening, worden hiervoor door I&W gecompenseerd. Alles bij elkaar heeft dit traject € 1.361.039 gekost. Door de RDW is in de Uitvoeringstoets eenmalig € 118.340 gevraagd. Formeel gezien was het faciliteren van de nationale gegevensuitwisseling als nationaal contactpunt geen onderdeel van deze toets. De RDW heeft aangegeven dat dit geringe extra kosten met zich meebrengt, dus de reeds aangevraagde middelen zijn afdoende. De ILT heeft in haar impactanalyse € 563.860 voor éénmalige kosten gevraagd en € 87.500 structurele kosten per jaar.

4. Advies en consultatie

Internetconsultatie

Er is afgezien van internetconsultatie. De internetconsultatie zal bij deze wijzigingsregeling niet in betekenende mate kunnen leiden tot aanpassing van het voorstel, omdat dit een uitvoeringstraject van het ERRU-systeem omvat.

5. Inwerkingtreding

Deze regeling treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst. Daarmee wijkt deze regeling af van de systematiek van de vaste veranderingen en de minimuminvoeringstermijn. Er wordt echter gebruikgemaakt van de mogelijkheid in de Aanwijzingen voor de regelgeving (hierna: Ar) om van deze systematiek af te wijken omdat er sprake is van reparatieregelgeving (Ar 4.17, vijfde lid, onderdeel c).

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
R. Tieman*

⁹ Uitvoeringsbesluit (EU) 2024/2164 van de Commissie van 11 juli 2024 betreffende minimumeisen voor de gegevens over gehuurde voertuigen die moeten worden ingevoerd in de nationale elektronische registers van wegvoervoerondernemingen (PbEU L 2024/2164).