



Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat van 3 juli 2026, nr. IENW/BSK-2026/10749, tot wijziging van de Regeling wegvervoer goederen in verband met de digitalisering van de CEMT-vergunning en enkele andere technische wijzigingen [KetenID WGK 28389]

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op de artikelen 2.3, vierde lid, en 2.8, vierde lid, van de Wet wegvervoer goederen;

BESLUIT:

ARTIKEL I

De Regeling wegvervoer goederen wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 1 wordt in de alfabetische volgorde de volgende begripsbepaling ingevoegd:

ECMT Digital System: het ECMT Digital system zoals opgenomen in de ECMT multilateral Quota user guide van het International Transport Forum;

B

In artikel 3, onder c, wordt 'destructiemateriaal als bedoeld in artikel 2 van de Destructiewet' vervangen door 'dierlijke bijproducten als bedoeld in artikel 1.1, onder 1, van de Wet dieren'.

C

In artikel 5, eerste lid, wordt na 'Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen' een zinsdeel ingevoegd, luidende: 'of door een autoriteit of instantie die daartoe gemachtigd is door een andere lidstaat dan Nederland'.

D

Artikel 8 komt te luiden:

Artikel 8

1. De NIWO maakt na verlening van de eerste CEMT-vergunning een account aan voor de CEMT-vergunninghouder in het ECMT Digital System.
2. De CEMT-vergunninghouder voert in het ECMT Digital System de ritgegevens in van het verrichte vervoer van elke beladen rit, afgelegd tussen elke plaats waar geladen of gelost wordt, alsmede voor elke ledige rit, met inachtneming van de ECMT multilateral Quota user guide van het International Transport Forum.
3. De NIWO kan het account van een CEMT-vergunninghouder in het ECMT Digital System deactiveren indien de CEMT-vergunning op grond van artikel 3.5 van de wet wordt ingetrokken.

E

Artikel 10 komt te luiden:

Artikel 10

Degene, die krachtens een CEMT-vergunning of krachtens een ritmachtiging grensoverschrijdend beroepsvervoer met een vrachtauto verricht, alsmede de bestuurder van die vrachtauto, toont op verzoek van een op grond van artikel 5.1 van de wet aangewezen persoon de geldige digitale



CENT-vergunning en de bijbehorende ritgegevens, bedoeld in artikel 8, tweede lid, onderscheidenlijk de ritmachtiging.

F

Hoofdstuk 7. Bestuur NIWO vervalt.

G

In artikel 18, eerste lid, wordt 'artikelen 8, eerste en derde tot en met vijfde lid' vervangen door 'artikelen 8, tweede lid,'.

ARTIKEL II

Deze regeling treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst en werkt terug tot en met 1 januari 2026.

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

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
V.P.G. Karremans*



TOELICHTING

Algemeen deel

1. Inleiding

De Europese Conferentie van Ministers van Transport¹ (Conférence Européenne des Ministres des Transports (hierna: CEMT)) is een organisatie die ervoor moet zorgen dat het internationale wegvervoer vergemakkelijkt wordt. Hiertoe is de CEMT-vergunning in het leven geroepen. De CEMT-vergunning kan worden gebruikt voor beroepsgoederenvervoer buiten de Europese Unie. Met een CEMT-vergunning kan beroepsgoederenvervoer gedaan worden naar, van en door de 43 landen die bij de CEMT zijn aangesloten. Op 1 januari 2026 is de digitale CEMT-vergunning ingevoerd ter vervanging van de papieren CEMT-vergunning. Om de nationale regelgeving in overeenstemming te brengen met deze aanpassing zijn enkele wijzigingen doorgevoerd in de Regeling wegvervoer goederen. De digitalisering ziet alleen op de CEMT-vergunning, niet op de losse ritmachtigingen die worden uitgegeven op basis van bilaterale vervoersverdragen tussen Nederland en derde landen. Daar blijft de papieren versie van bestaan. Tevens is van de gelegenheid gebruikt gemaakt om enkele technische wijzigingen door te voeren.

2. Implementatiewetgeving

Deze wijzigingsregeling geeft nadere uitvoering aan wijzigingen van de EMCT multilateral quota user guide (january 2026)² in verband met de digitalisatie van de CEMT-vergunning.

3. Hoofdlijn van het voorstel

De digitalisering van de CEMT-vergunning

Voorheen werd na de aanvraag van een vervoerder via het NIWO-ondernemersloket een controle van de gegevens door de Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie (hierna: NIWO) uitgevoerd. Indien de aanvraag werd goedgekeurd, werd de vergunning in Parijs door het International Transport Forum (hierna: ITF) geprint en naar de NIWO gestuurd. Vervolgens werd de vergunning aan de vervoerder verzonden, samen met een papieren rittenboekje. Dit rittenboekje moest door de vervoerder of de chauffeur worden ingevuld en maximaal twee weken na het verstrijken van de maand waarin de rit heeft plaatsgevonden worden teruggestuurd naar de NIWO, die de gegevens twee keer per jaar aan het ITF doorstuurde voor verantwoording.

Met de introductie van de digitale CEMT-vergunning zijn deze processen aanzienlijk vereenvoudigd. De vervoerder vraagt de vergunning nog steeds aan via het NIWO-ondernemersloket. Na goedkeuring wordt de CEMT-vergunning direct aan de vervoerder verleend via het ECMT Digital System (hierna: ECMT DS), dit is het digitale systeem voor de CEMT-vergunning. Ook de ritgegevens worden digitaal ingevuld. Hierdoor kan de ITF de gegevens direct raadplegen en is er geen tussenkomst van de NIWO meer nodig. Het overdragen van een vergunning van het ene voertuig naar een ander voertuig, bijvoorbeeld bij grensoverschrijding naar een EU-land, kan nu eenvoudig online worden uitgevoerd in het ECMT DS. De transportmanager en/of de chauffeur kan de vergunning en het rittenboekje digitaal beheren, waarbij zij een QR-code ontvangen die door bevoegde instanties kan worden gescand om toegang te krijgen tot zowel de vergunning als de ritgegevens.

De digitale CEMT-vergunning elimineert de noodzaak om papieren documenten uit te printen en handmatig tussen verschillende instanties te verzenden. Alle gegevens worden in de digitale omgeving gecontroleerd, gedeeld en opgeslagen.

De uitgifte van de digitale CEMT-vergunning vereist een wijziging in nationale regelgeving, waarin nog werd verwezen naar de uitgifte van papieren documenten, zoals de CEMT-vergunning en het rittenboekje. De Regeling wegvervoer goederen is aangepast om het mogelijk te maken digitale vergunningen uit te geven en te controleren door middel van het ECMT DS.

De NIWO zal accounts aanmaken voor het ECMT DS voor CEMT-vergunninghouders, zodat zij hun vergunning in kunnen zien en de benodigde (rit)gegevens kunnen invullen. Het ITF heeft uitgebreid aandacht besteed aan de privacy en het minimaliseren van het gebruik van persoonsgegevens. Voor het aanmaken van een account in het ECMT DS is een e-mailadres nodig. Vervoerders bepalen zelf

¹ De CEMT is in 2006 opgegaan in het International Transport Forum

² ECMT Multilateral Quota User Guide 2026 | ITF



hoe het betreffende emailadres zal luiden; een algemeen emailadres of een emailadres met persoonsgegevens (naam) erin. Het e-mailadres is nodig om te zorgen dat er alleen gebruik gemaakt wordt van het ECMT DS door gerechtigde gebruikers, het verifiëren van de gebruiker met een multi factor authenticatie en voor het resetten van een wachtwoord van de gebruiker. Het emailadres is noodzakelijk voor het NIWO om uitvoering te geven aan zijn wettelijke taak (artikel 6, eerste lid, onder e Algemene Verordening Gegevensbescherming).

4. Gevolgen (m.u.v. financiële gevolgen)

Uitvoering

De NIWO concludeert dat de digitalisering van de CEMT-vergunning voor de NIWO en voor de vergunninghouders beperkt van omvang is.

Toezicht en handhaving

De Inspectie Leefomgeving en transport (ILT)

De ILT heeft een HUF-toets uitgevoerd en beoordeelt de regeling als handhaafbaar, uitvoerbaar en relatief fraudebestendig. Er zijn voor de ILT geen extra werkzaamheden of kosten voorzien door de wijziging. Op verzoek van de ILT zijn enkele tekstuele verduidelijkingen opgenomen in de regeling.

5. Financiële gevolgen

De wijziging van de Regeling Wegvervoer Goederen in het kader van de digitalisering van de CEMT-vergunning heeft slechts beperkte gevolgen voor de bestaande aanvraagkosten voor vervoerders. Het gehele proces is gedigitaliseerd. Voor aanvragen moeten dezelfde gegevens digitaal aangeleverd worden. In Nederland worden deze gegevens reeds digitaal aangeleverd door middel van het NIWO-ondernemersloket, daar wijzigt dus niets. Er zal alleen geen fysieke kopie van de CEMT-vergunning en het rittenboekje worden verzonden aan de aanvrager. Het proces is digitaal waardoor papieren documenten niet meer zullen worden verstrekt door de NIWO. De vergunninghouder hoeft het ingevulde rittenboekje niet langer naar de NIWO terug te sturen, dit wordt vanaf 2026 digitaal bijgehouden. Alle gegevens worden in de digitale omgeving gecontroleerd, gedeeld en opgeslagen, waardoor de administratieve belasting wordt verminderd. Voor vervoerders zullen de administratieve lasten met een kwart dalen.

Er is gekeken naar de drie kostenelementen bij de CEMT-vergunning:

- uitvoeringskosten van de NIWO;
- aanvraagkosten voor vervoerders; en
- administratieve lasten voor vervoerders.

Bij de vergelijking is uitgegaan van een gelijkblijvend aantal aanvragen en vergunningen in 2025 en 2026. Bij de administratieve lasten voor vervoerders is bij de berekening uitgegaan van een gemiddeld aantal vergunningen per bedrijf omdat niet elke vervoerder evenveel vergunningen heeft.

De invoering van de digitale CEMT-vergunning leidt tot een structurele vermindering van de administratieve lasten voor vervoerders en lagere uitvoeringskosten voor de NIWO, terwijl de aanvraagkosten voor vervoerders slechts beperkt stijgen door indexatie. Hoewel de uitvoeringskosten zullen dalen, dalen de aanvraagkosten niet. Dit komt omdat de aanvraagkosten, net zoals bij de papieren CEMT-vergunning, ook bij de digitale CEMT-vergunning de uitvoeringskosten niet geheel dekken. De NIWO vult zelf uit eigen middelen aan om de uitvoeringskosten te dekken.

Situatie in 2025 (Papieren CEMT-vergunning)

In 2025 werd nog gewerkt met papieren CEMT-vergunningen. Het gebruik hiervan is de afgelopen jaren sterk gedaald. In 2025 waren er nog 18 vervoerders die samen 60 vergunningen gebruikten.

Uitvoeringskosten van de NIWO

De totale uitvoeringskosten van de NIWO in 2025 komen uit op € 21.233,-. Deze worden maar gedeeltelijk gedekt door de inkomsten van de papieren vergunningen. De kosten voor de NIWO bestaan o.a. uit:

- | | |
|------------------------------------|------------|
| • drukwerk en portokosten | € 3.634,40 |
| • gebruik van facilitaire middelen | € 4.246,53 |
| • deelname aan bijeenkomsten (ITF) | € 2.500,00 |



- implementatie digitalisering € 3.412,20
- arbeidskosten € 7.439,50

In 2025 zijn er ook extra kosten gemaakt voor de implementatie van de digitalisering van de CEMT-vergunning, zoals extra ITF-bijeenkomsten en voorlichting aan gebruikers.

Aanvraagkosten voor vervoerders

De totale kosten voor het aanvragen van de vergunningen komen uit op € 11.142. De kosten voor vervoerders bestaan uit de aanvraagkosten per bedrijf, administratieve kosten en een vast bedrag per CEMT-vergunning.

Aanvraagkosten vervoerders:

- Aanvraagkosten:
18 aanvragen x € 79,- = € 1.422,-
- Uurtarief administratieve kosten:
18 bedrijven x € 50³,- uurtarief = € 900,-
- Kosten vergunningen:
60 vergunningen x € 147 = € 8.820,-

Administratieve lasten voor vervoerders (2025)

Voor het gebruik van de papieren CEMT-vergunning besteden vervoerders gemiddeld 39,5 uur per jaar aan administratie. Deze administratie bestaat voornamelijk uit:

- het gebruik van de CEMT-vergunning;
- verantwoorden in het logboek van de CEMT-ritten;
- maandelijks terugzenden van de gebruikte ritbladen;
- het administreren;
- het retourneren van de gebruikte vergunningen aan het eind van het jaar;
- het retourneren van de logboeken aan het eind van het jaar.

Administratieve lasten vervoerders (2025):

- Tijdsbesteding per bedrijf: 39,5 uur x € 50 = € 1.975
- Totaal: 18 bedrijven x € 1.975 = € 35.550

Situatie in 2026 (Digitale CEMT-vergunning)

In 2026 is de digitale CEMT-vergunning ingevoerd. Uitgangspunt is dat hetzelfde aantal bedrijven (18) een aanvraag indient en dat zij gezamenlijk 60 vergunningen gebruiken. Door indexatie stijgen enkele tarieven licht.

Uitvoeringskosten van de NIWO

De totale uitvoeringskosten van de NIWO in 2026 komen uit op € 17.466,64. De kosten zijn iets gedaald door het wegvallen van het drukwerk en portokosten. De arbeidskosten stijgen iets door extra ondersteuning door de helpdesk bij de invoering van het digitale systeem en loonstijging (CAO, circa 5%).

• drukwerk en portokosten	Vervallen
• gebruik van facilitaire middelen	€ 3.493,33
• deelname aan bijeenkomsten (ITF)	€ 2.500,00
• implementatie digitalisering	€ 2.396,44
• arbeidskosten	€ 9.076,87

Gedurende het jaar zal worden gezien of de ondersteuning van de helpdesk kan worden afgebouwd als gebruikers meer ervaring krijgen met het gebruik van de digitale vergunningen.

Aanvraagkosten voor vervoerders

De totale kosten voor het aanvragen van de vergunningen komen uit op € 11.514. De stijging ten opzichte van 2025 is het gevolg van indexatie (circa 3,2%) van de aanvraag en vergunningstarieven.

Aanvraag kosten vervoerders:

- Aanvraagkosten:

³ Dit bedrag is een gemiddelde gebaseerd op gesprekken met de markt door de NIWO



- 18 aanvragen × € 81,50 = € 1.467
- Uurtarief administratieve kosten:
18 bedrijven × € 51,50 uurtarief = € 927
- Kosten vergunningen:
60 vergunningen × € 152 = € 9.120

Administratieve lasten voor vervoerders (2026)

Naar verwachting dalen de administratieve lasten met 22%, van 39,5 naar 30 uur per jaar in verband met handmatige werkzaamheden die komen te vervallen. Hiermee gaat de regeldruk administratieve lasten van € 35.550 in 2025 naar € 27.810 in 2026. Deze administratie bestaat voornamelijk nog uit:

- het gebruik van de CEMT-vergunning;
- verantwoord in het logboek van de CEMT-ritten;
- het administreren.

Door de digitalisering vervallen veel handmatige werkzaamheden zoals:

- maandelijks terugzenden van de gebruikte ritbladen;
- het retourneren van de gebruikte CEMT-vergunningen aan het eind van het jaar;
- het retourneren van de logboeken aan het eind van het jaar.

Administratieve lasten vervoerders (2026):

- Per bedrijf: 30 uur × € 51,50 = € 1.545 per bedrijf
- Totaal: 18 bedrijven × € 1.545 = € 27.810

6. Advies en consultatie

Adviescollege toetsing regeldruk

Het Adviescollege toetsing regeldruk heeft het dossier niet geselecteerd voor een formeel advies omdat het geen omvangrijke gevolgen voor de regeldruk heeft.

Internetconsultatie

Er heeft geen internetconsultatie plaatsgevonden. Dit heeft te maken met het feit dat de digitalisering per 1 januari 2026 is doorgevoerd en omdat het slechts een zeer kleine groep gebruikers betreft binnen Nederland die reeds op de hoogte is van deze wijziging. In Nederland wordt voornamelijk gebruik gemaakt van ritmachtigingen t.o.v. de CEMT-vergunning (mede vanwege de kosten) om vervoer te verrichten met derde landen.

7. Inwerkingtreding en terugwerkende kracht

Deze regeling treedt in werking op de dag na publicatie daarvan en zal terugwerken tot 1 januari 2026, het moment waarop de digitale CEMT-vergunning de papieren vergunning vervangen heeft.

Artikelsgewijs deel

ARTIKEL I

Onderdeel A (artikel 1)

Om de digitalisering van de CEMT-vergunning mogelijk te maken, is er een systeem nodig waarmee de CEMT-vergunning wordt uitgevoerd. Het ECMT DS is dat systeem. Hierin kunnen vergunningen worden opgenomen en ritgegevens worden bijgehouden.

Meestal wordt in de Nederlandse regelgeving gebruik gemaakt van de Franse afkorting van Conference Européenne des Ministres des Transports (CEMT). Bij het digitale systeem is echter aangesloten bij de terminologie die in de ECMT multilateral quota user guide (january 2026) gebruikt wordt. Het betreft hier dus dezelfde vergunning.

Onderdeel B (artikel 3)

In artikel 3 is een verwijzing naar de Destructiewet vervangen. De Destructiewet is al ruime tijd geleden ingetrokken. In plaats van destructiemateriaal wordt nu verwezen naar dierlijke bijproducten als bedoeld in artikel 1.1, onder 1, van de Wet Dieren. De categorisering van dierlijke bijproducten die voorheen in de Destructiewet stond is nu terug te vinden in Europese regelgeving. In de artikelen 8 tot



en met 10 van Verordening nr. 1069/2009⁴ zijn de dierlijke bijproducten opgedeeld in 3 categorieën naar gelang risico.

Onderdeel C (artikel 5)

In het eerste lid is toegevoegd dat met getuigschriften afgegeven door de bevoegde instanties van andere lidstaten ook de vakbekwaamheid kan worden aangetoond. Dit betekent dat er dus ook getuigschriften worden erkend die niet van het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen komen maar door een andere bevoegde instantie binnen de Europese Unie zijn uitgegeven. Hiermee wordt de nationale regelgeving in overstemming gebracht met artikel 21 van verordening 1071/2009⁵.

Onderdeel D (artikel 8)

Voorheen stonden de verplichtingen omtrent het rittenboekje in artikel 8. Deze verplichtingen worden aangepast aan de digitalisering van de CEMT-vergunning en de ritgegevens. Er zijn geen inhoudelijke wijzigingen beoogd in de vergunningaanvraag of de ritgegevens, het betreft alleen procedurele aanpassingen. Het eerste lid voorziet erin dat de NIWO een account aanmaakt in het ECMT DS voor de vervoerder zodra de vergunningaanvraag is verleend. Omdat de vergunning jaarlijks wordt verleend en er slecht eenmaal een account aangemaakt hoeft te worden, gebeurt dit alleen na de eerste vergunningverlening. In dit systeem is de CEMT-vergunninghouder verantwoordelijk voor het invullen van de ritgegevens (tweede lid). Dit wordt gedaan met inachtneming van de ECMT multilateral quota user guide (january 2026) en de digitale handleiding bij dit systeem.

In het derde lid krijgt de NIWO de bevoegdheid om een account in het ECMT DS te deactiveren indien de onderliggende CEMT-vergunning op grond van artikel 3.5 van de Wet wegvervoer goederen is ingetrokken.

Onderdeel E (artikel 10)

Dit artikel regelt de verplichting voor degene die vervoer verricht op grond van de CEMT-vergunning of op grond van ritmachtigingen om de CEMT-vergunning en bijbehorende ritgegevens of de losse ritmachtigingen te kunnen tonen aan een persoon die gerechtigd is om controles uit te voeren. Voor de CEMT-vergunning en bijbehorende ritgegevens gaat het om het tonen van deze gegevens in het ECMT DS. Daarvoor wordt de QR-code getoond aan de bevoegde instanties, zodat die gescand kan worden en de bevoegde instantie de benodigde informatie kan raadplegen op eigen apparatuur. De ritmachtigingen worden niet aangepast en zullen indien gebruikt dus nog steeds op papier in de vrachtwagen aanwezig moeten zijn en getoond worden.

Onderdeel F (hoofdstuk 7)

In 2016 is artikel 4.3 van de Wet wegvervoer goederen gewijzigd. Voorheen had de NIWO een bestuur, met de wijziging per 1 januari 2017⁶ heeft de NIWO een directie en een raad van advies. Hierdoor is hoofdstuk 7 en daarmee artikel 16 van de Regeling wegvervoer goederen niet meer van toepassing en kan vervallen.

Onderdeel G (artikel 18)

Het betreft hier een technische wijziging in verband met een verwijzing naar artikel 8 die ook met deze regeling is gewijzigd.

ARTIKEL II

De digitalisering van de CEMT-vergunning is per 1 januari 2026 in werking getreden. Daarom zal deze wijziging op hetzelfde moment in werking moeten treden. Deze regeling zal in werking treden op de dag na datum van publicatie, en terugwerken tot en met 1 januari 2026. Hiermee wordt afgeweken van de vaste verandermomenten en minimuminvoeringstermijnen die bepaald zijn in artikel 4.17 van de Aanwijzingen voor de regelgeving. Het betreft hier implementatie van een besluit van de CEMT.

⁴ Verordening (EG) nr. 1069/2009 van het Europese Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gezondheidsvoorschriften inzake niet voor menselijke consumptie bestemde dierlijke bijproducten en afgeleide producten en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 1774/2002 (verordening dierlijke bijproducten) (PbEU 2009, L 300, blz. 1).

⁵ Verordening (EG) nr. 1071/2009 van het Europese Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels betreffende de voorwaarden waaraan moet zijn voldaan om het beroep van wegvervoerdondernemer uit te oefenen en tot intrekking van Richtlijn 96/26/EG van de Raad (PbEU 2009, L 300, blz. 51).

⁶ Stb. 2016, 376.



Daarom is gebruik gemaakt van de uitzonderingsmogelijkheid op grond van artikel 4.17, vijfde lid, onder d, van de Aanwijzingen voor de regelgeving.

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
V.P.G. Karremans*