



Brussel, 17.10.2023  
COM(2023) 591 final

2023/0361 (COD)

Voorstel voor een

**VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD**

**tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 80/2009, (EU) nr. 996/2010 en (EU) nr. 165/2014 wat betreft bepaalde rapportagevereisten op het gebied van het wegvervoer en de luchtvaart**

(Voor de EER relevante tekst)

## TOELICHTING

### 1. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

#### • **Motivering en doel van het voorstel**

In haar mededeling “Concurrentievermogen van de EU op lange termijn: blik op de periode na 2030”<sup>(1)</sup> heeft de Commissie gewezen op het belang van een regelgevingssysteem dat ervoor zorgt dat doelstellingen tegen zo gering mogelijke kosten worden bereikt. Daarom wil zij een nieuwe impuls geven aan het rationaliseren en vereenvoudigen van rapportagevereisten, met als uiteindelijk doel dat dergelijke lasten met 25% worden teruggedrongen zonder dat dit ten koste gaat van de daarmee samenhangende beleidsdoelstellingen.

Rapportagevereisten zijn van essentieel belang voor een correcte handhaving en goede monitoring van wetgeving. De kosten van deze vereisten vallen per saldo grotendeels weg tegen het voordeel dat ze opleveren, met name op het gebied van de monitoring en zorg voor de naleving van essentiële beleidsmaatregelen. Rapportagevereisten kunnen belanghebbenden, en met name kmo's (het mkb) en micro-ondernemingen, echter ook opzadelen met onevenredige lasten, mede gezien de organisatorische en technologische ontwikkelingen die een aanpassing van de oorspronkelijke rapportagevereisten wenselijk maken. Wanneer deze vereisten zich in de loop der tijd opstapelen, kan dit resulteren in overbodige, overlappende of achterhaalde verplichtingen, in een inefficiënte frequentie en timing of in inadequate verzamelmethoden.

Daarom geniet de stroomlijning van rapportageverplichtingen en terugdringing van administratieve lasten prioriteit. In dit verband beoogt dit voorstel initiatieven op het beleidsterrein vervoer te vereenvoudigen, met name wat het vervoer over de weg en de luchtvaart betreft.

Het voorstel zal specifieke rapportageverplichtingen voor overheidsinstanties als volgt schrappen of stroomlijnen:

- Het voorstel schrapt de verplichting uit hoofde van Verordening (EG) nr. 80/2009 van het Europees Parlement en de Raad<sup>2</sup> voor verkopers van geautomatiseerde boekingsystemen (CRS) om elke vier jaar en op verzoek van de Commissie verslagen in te dienen over de eigendomsstructuur en de bestuursmodellen. Deze rapportageverplichting is bedoeld om toe te zien op de toepassing van artikel 10 van die verordening, waarin specifieke regels zijn vastgesteld voor moedermaatschappijen, die met name bedoeld zijn om te voorkomen dat deze luchtvaartmaatschappijen concurrerende CRS discrimineren en dat CRS die eigendom zijn van deze luchtvaartmaatschappijen discrimineren ten opzichte van moedermaatschappijen van andere CRS. Uit de evaluatie van deze verordening van 2020<sup>3</sup> bleek dat deze bepaling overbodig lijkt, aangezien luchtvaartmaatschappijen geen CRS meer bezitten en de indiening van het gecontroleerde verslag dus niet langer gerechtvaardigd is. De Commissie moet niettemin haar bestaande bevoegdheid behouden om dergelijke verslagen te vragen, teneinde artikel 10

---

<sup>1</sup> COM(2023)168.

<sup>2</sup> Verordening (EG) nr. 80/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 14 januari 2009 inzake een gedragscode voor geautomatiseerde boekingsystemen en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 2299/89 van de Raad, PB L 35 van 4.2.2009, blz. 47.

<sup>3</sup> [https://ec.europa.eu/transparency/documents-register/detail?ref=SWD\(2020\)9&lang=en](https://ec.europa.eu/transparency/documents-register/detail?ref=SWD(2020)9&lang=en)

doeltreffend te kunnen handhaven indien een luchtvaartmaatschappij in de toekomst een belang in een CRS neemt. Ook de bepaling waarbij verkopers worden verplicht de Commissie in kennis te stellen van de identiteit van de controlerende instantie alvorens zijn benoeming te bevestigen en waarbij de Commissie de mogelijkheid krijgt te vragen dat deze instantie worden vervangen, wordt eveneens geschrapt.

- De verplichting uit hoofde van Verordening (EU) nr. 996/2010 van het Europees Parlement en de Raad<sup>4</sup> om een veiligheidsbeoordeling op nationaal niveau te publiceren, wordt geschrapt. Deze verplichting is nu overbodig in het licht van het jaarlijkse veiligheidsonderzoek dat door het Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA) wordt gepubliceerd.
- De verplichting uit hoofde van Verordening (EU) nr. 165/2014 van het Europees Parlement en de Raad<sup>5</sup> waarbij de lidstaten aan de Commissie verslag moeten uitbrengen over de lijst van werkplaatsen die tachografen mogen installeren, controleren en repareren en de verplichting voor de Commissie om deze lijsten te publiceren, worden geschrapt. Deze lijsten hadden als nadeel dat ze slechts een momentopname van de erkende werkplaatsen gaven. Ze worden vervangen door een verplichting voor de lidstaten om deze informatie op een openbaar toegankelijke website te publiceren en voortdurend bij te werken, en voor de Commissie om de lijst van deze websites te publiceren.

- **Verenigbaarheid met bestaande bepalingen op het beleidsterrein**

Het voorstel maakt deel uit van een eerste maatregelenpakket om rapportagevereisten te rationaliseren. Dit is een stap in een continu proces waarin uitgebreid wordt gekeken naar de bestaande rapportagevereisten om te zien of ze nog zinvol zijn en in hoever de efficiëntie ervan kan worden vergroot.

De door deze maatregelen ingevoerde rationalisering zal geen invloed hebben op de verwezenlijking van de doelstellingen op het beleidsterrein, aangezien zij geen belemmering vormen voor de naleving van de onderliggende verplichtingen door de lidstaten.

- **Verenigbaarheid met andere beleidsterreinen van de Unie**

In het kader van het programma voor gezonde en resultaatgerichte regelgeving (Refit) zorgt de Commissie ervoor dat haar wetgeving geschikt is voor het beoogde doel, is toegesneden op de behoeften van belanghebbenden en dat de doelstellingen ervan worden bereikt met zo beperkt mogelijke lasten. Deze voorstellen maken derhalve deel uit van het Refit-programma om de uit de juridische omgeving van de EU voortvloeiende rapportagedruk minder complex te maken.

---

<sup>4</sup> Verordening (EU) nr. 996/2010 van het Europees Parlement en de Raad van 20 oktober 2010 inzake onderzoek en preventie van ongevallen en incidenten in de burgerluchtvaart en tot intrekking van richtlijn 94/56/EG, PB L 295 van 12.11.2010, blz. 35.

<sup>5</sup> Verordening (EU) nr. 165/2014 van het Europees Parlement en van de Raad van 4 februari 2014 betreffende tachografen in het wegvervoer, tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad betreffende het controleapparaat in het wegvervoer en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer, PB L 60 van 28.2.2014, blz. 1.

Bepaalde rapportagevereisten zijn van essentieel belang, maar ze moeten wel zo efficiënt mogelijk zijn door overlappings te voorkomen, overbodige lasten weg te nemen en zo veel mogelijk gebruik te maken van digitale en interoperabele oplossingen.

De huidige voorstellen rationaliseren bepaalde rapportagevereisten zodat de wetgevingsdoelstellingen op efficiëntere wijze en met minder rompslomp voor de overheidsinstanties en bedrijven worden bereikt.

## **2. RECHTSGRONDSLAG, SUBSIDIARITEIT EN EVENREDIGHEID**

### **• Rechtsgrondslag**

De rechtsgrondslag van Verordening (EG) nr. 80/2009 is artikel 71 en artikel 80, lid 2, van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, thans respectievelijk artikel 91 en artikel 100, lid 2, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU), die van Verordening (EU) nr. 165/2014 is artikel 91 VWEU en die van Verordening (EU) nr. 996/2010 is artikel 100, lid 2, VWEU. De rechtsgrondslag van de voorgestelde verordening moet derhalve artikel 91 en artikel 100, lid 2, VWEU zijn.

### **• Subsidiariteit**

De desbetreffende rapportagevereisten worden opgelegd door het EU-recht. De rationalisering ervan wordt daarom het best op EU-niveau gedaan om de rechtszekerheid en consistentie van de rapportage te waarborgen. Dit zal zorgen voor een gelijk speelveld voor bedrijven en overheidsinstanties in de hele EU, die baat zullen hebben bij de uit deze voorstellen voortvloeiende rationalisering van de rapportagevereisten.

### **• Evenredigheid**

Met de rationalisering van bepaalde rapportagevereisten wordt het rechtskader vereenvoudigd doordat minimale wijzigingen in bestaande vereisten worden doorgevoerd die niet van invloed zijn op de inhoud van de bredere beleidsdoelstelling. Het voorstel blijft dus beperkt tot de wijzigingen die nodig zijn om een efficiënte rapportage te waarborgen zonder dat de wezenlijke elementen van de betrokken wetgeving veranderen.

### **• Keuze van het instrument**

De voorgestelde verordening wijzigt drie verordeningen die een verenigbare rechtsgrondslag hebben en die alleen betrekking hebben op rapportagevereisten. Deze amendementen zijn derhalve geschikt om in één wetgevingsvoorstel te worden opgenomen.

## **3. EVALUATIE, RAADPLEGING VAN BELANGHEBBENDEN EN EFFECTBEOORDELING**

### **• Evaluatie van bestaande wetgeving en controle van de resultaatgerichtheid ervan**

n.v.t.

### **• Raadpleging van belanghebbenden**

n.v.t.

### **• Bijeenbrengen en gebruik van expertise**

Deze voorstellen zijn tot stand gekomen na een interne doorlichting van bestaande rapportagevereisten en op basis van de ervaring die is opgedaan met de uitvoering van de

desbetreffende wetgeving. Het gaat om een stap in het proces van permanente toetsing van rapportagevereisten die voortvloeien uit EU-wetgeving. De doorlichting van dergelijke lasten en van de gevolgen ervan voor belanghebbenden loopt na deze stap dus gewoon door.

- **Effectbeoordeling**

Het voorstel betreft beperkte wijzigingen in de wetgeving die gericht zijn op de rationalisering van bepaalde rapportagevereisten. Deze wijzigingen berusten op de ervaring die is opgedaan met de uitvoering van de wetgeving. Ze hebben geen significante gevolgen voor het beleid, maar zorgen slechts voor een efficiëntere en effectievere uitvoeringspraktijk. Door het gerichte karakter ervan en door het gebrek aan relevante beleidsalternatieven is een effectbeoordeling niet nodig.

- **Resultaatgerichtheid en vereenvoudiging**

Dit is een Refit-voorstel dat tot doel heeft de wetgeving te vereenvoudigen en de lasten voor belanghebbenden, met name overheden, op twee manieren te verlichten.

Met het voorstel tot wijziging van Verordening (EG) nr. 80/2009 zullen verkopers van CRS worden ontheven van de verplichting, en dus van de daaraan verbonden kosten, om om de vier jaar gecontroleerde verslagen bij de Commissie in te dienen. De verplichting om dergelijke verslagen in te dienen als de Commissie daarom verzoekt, blijft van toepassing; de ondernemingen zijn echter niet langer verplicht om de Commissie vóór de aanstelling van een controlerende instantie in kennis te stellen van de identiteit van deze instantie en de Commissie beschikt niet langer over de mogelijkheid te vragen een andere controlerende instantie aan te stellen. Dit zorgde in beide gevallen voor rompslomp en eventueel ook kosten.

Het voorstel tot schrapping van de verplichting voor nationale overheden om een jaarlijkse veiligheidsbeoordeling op het gebied van de luchtvaart in te dienen, neemt een administratieve last weg.

Wat betreft de meldingsplicht in Verordening (EU) nr. 165/2014 op grond waarvan de lidstaten verslag moeten uitbrengen over erkende werkplaatsen die tachografen kunnen installeren, controleren of repareren — en over de kaarten die aan die werkplaatsen worden afgegeven — is het voorgestelde systeem rationeler en efficiënter aangezien de lijst van dergelijke werkplaatsen voortdurend zal worden bijgewerkt; daar hebben zowel de handhavingsautoriteiten als de exploitanten baat bij. Het huidige rapportagesysteem biedt immers slechts een momentopname van de erkende werkplaatsen, en met name van de kaarten die aan hen zijn afgegeven. Aangezien de kaarten voor werkplaatsen slechts één jaar geldig zijn, ontstaan er in het daaropvolgende jaar geleidelijk aan onjuistheden in de lijsten die door de lidstaten aan de Commissie worden toegezonden en zijn deze lijsten bijna een jaar later zo goed als volledig achterhaald. Een website met lijsten die voortdurend worden geactualiseerd, doet de uitvoeringskosten voor bestuurders en exploitanten dalen, aangezien zij op elk ogenblik weten welke werkplaatsen en installateurs erkend zijn, met name in andere lidstaten. Ook de kosten voor handhavingsinstanties nemen af, omdat zij deze lijsten niet langer hoeven te controleren. Dit voorstel zal geen verandering brengen in de administratieve lasten van de lidstaten die al over een dergelijke website beschikken.

- **Grondrechten**

n.v.t.

#### **4. GEVOLGEN VOOR DE BEGROTING**

n.v.t.

## 5. OVERIGE ELEMENTEN

- **Uitvoeringsplanning en regelingen betreffende controle, evaluatie en rapportage**

n.v.t.

### **Artikelsgewijze toelichting**

*Artikel 1 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 80/2009.*

In artikel 12 van Verordening (EG) nr. 80/2009 is bepaald dat verkopers van CRS om de vier jaar of op verzoek van de Commissie een door een onafhankelijke instantie gecontroleerd verslag moeten indienen waarin de eigendomsstructuur en het bestuursmodel worden beschreven. Bovendien moeten zij de Commissie in kennis stellen van de identiteit van de controlerende instantie en kan de Commissie om vervanging van deze instantie verzoeken. In het gewijzigde voorstel hoeven verkopers alleen op verzoek van de Commissie een door een onafhankelijke instantie gecontroleerd verslag in te dienen.

*Artikel 2 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 996/2010.*

Op grond van artikel 4, lid 5, van Verordening (EU) nr. 996/2010 moeten de lidstaten momenteel jaarlijks een overzicht van de veiligheid publiceren. Artikel 2 van het voorstel schrapt deze bepaling omdat de jaarlijkse veiligheidsevaluatie nu wordt gepubliceerd door het Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA).

*Artikel 3 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 165/2014.*

Op grond van artikel 24, lid 5, van Verordening (EU) nr. 165/2014 moeten de lidstaten de Commissie jaarlijks de lijst van erkende werkplaatsen en de aan hen afgegeven kaarten toesturen en moet de Commissie deze lijsten publiceren. Artikel 3 van het voorstel vervangt dit lid door een lid waarbij de lidstaten worden verplicht de lijsten van erkende werkplaatsen en de aan hen afgegeven kaarten op een voor het publiek toegankelijke website bekend te maken en actueel te houden. Ook moet de Commissie de lijst van deze nationale websites op haar website publiceren.

Voorstel voor een

**VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD**

**tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 80/2009, (EU) nr. 996/2010 en (EU) nr. 165/2014 wat betreft bepaalde rapportagevereisten op het gebied van het wegvervoer en de luchtvaart**

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 91 en artikel 100, lid 2,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Na toezending van het ontwerp van wetgevingshandeling aan de nationale parlementen,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité<sup>1</sup>,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's<sup>2</sup>,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Rapportagevereisten spelen een belangrijke rol bij het waarborgen van een goede monitoring en correcte handhaving van wetgeving. Het is echter belangrijk om die vereisten te stroomlijnen, om ervoor te zorgen dat zij het beoogde doel dienen en om de administratieve lasten te verlichten.
- (2) De Verordeningen (EG) nr. 80/2009<sup>3</sup>, (EU) nr. 996/2010<sup>4</sup> en (EU) nr. 165/2014<sup>5</sup> van het Europees Parlement en de Raad bevatten een aantal rapportagevereisten op het gebied van het wegvervoer en de luchtvaart, die dus moeten worden vereenvoudigd,

---

<sup>1</sup> PB C van , blz. .

<sup>2</sup> PB C van , blz. .

<sup>3</sup> Verordening (EG) nr. 80/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 14 januari 2009 inzake een gedragscode voor geautomatiseerde boekingsystemen en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 2299/89 van de Raad (PB L 35 van 4.2.2009, blz. 47).

<sup>4</sup> Verordening (EU) nr. 996/2010 van het Europees Parlement en de Raad van 20 oktober 2010 inzake onderzoek en preventie van ongevallen en incidenten in de burgerluchtvaart en tot intrekking van richtlijn 94/56/EG (PB L 295 van 12.11.2010, blz. 35).

<sup>5</sup> Verordening (EU) nr. 165/2014 van het Europees Parlement en van de Raad van 4 februari 2014 betreffende tachografen in het wegvervoer, tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad betreffende het controleapparaat in het wegvervoer en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer (PB L 60 van 28.2.2014, blz. 1).

overeenkomstig de mededeling van de Commissie "Concurrentievermogen op lange termijn van de EU: blik op de periode na 2030"<sup>6</sup>.

- (3) Meer in het bijzonder schrijft artikel 12 van Verordening (EG) nr. 80/2009 voor dat elke systeemverkoper van geautomatiseerde boekingsystemen om de vier jaar en daarnaast op verzoek van de Commissie een door een onafhankelijke instantie gecontroleerd verslag moet indienen waarin de eigendomsstructuur en het bestuursmodel worden beschreven.
- (4) Deze controle- en rapportagevereiste is bedoeld om de Commissie in staat te stellen toezicht te houden op de toepassing van artikel 10 van Verordening (EG) nr. 80/2009, waarin specifieke regels voor moedermaatschappijen zijn vastgesteld. Deze regels zijn met name bedoeld om te voorkomen dat moedermaatschappijen concurrerende CRS zouden discrimineren, en dat CRS die eigendom zijn van deze maatschappijen, andere luchtvaartmaatschappijen zouden discrimineren. Uit de in 2020 uitgevoerde evaluatie van Verordening (EG) nr. 80/2009<sup>7</sup> is gebleken dat deze bepalingen inzake moedermaatschappijen mogelijk overbodig zijn omdat luchtvaartmaatschappijen niet langer eigenaar zijn van CRS, en er geen aanwijzingen zijn dat zij deze zouden trachten te verwerven als die regels niet zouden bestaan. Daarom is de verplichting om eens in de vier jaar een gecontroleerd verslag in te dienen, niet meer gerechtvaardigd. De Commissie moet niettemin de bevoegdheid behouden om, indien nodig, gecontroleerde verslagen te vragen, teneinde de regels inzake moedermaatschappijen doeltreffend te kunnen handhaven.
- (5) Op grond van artikel 4, lid 5, van Verordening (EU) nr. 996/2010 moet op nationaal niveau jaarlijks een overzicht van de veiligheid in de luchtvaart worden gepubliceerd om het publiek te informeren over het algemene veiligheidsniveau van de luchtvaart. Het doel van die vereiste was te zorgen voor transparantie over de algemene stand van zaken op het gebied van luchtvaartveiligheid in de lidstaten, en met name over de bijdrage van de activiteiten op het gebied van ongevallenonderzoek in dat verband, rekening houdend met de context van deze verordening. Dit is echter overbodig geworden in het licht van de jaarlijkse veiligheidsevaluatie die het Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart overeenkomstig artikel 72, lid 7, van Verordening (EU) 2018/1139 van het Europees Parlement en de Raad<sup>8</sup> publiceert, en die betrekking heeft op het volledige luchtvaartstelsel van de Unie, met inbegrip van ongevallenonderzoek.
- (6) Op grond van artikel 24, lid 5, van Verordening (EU) nr. 165/2014 moeten de bevoegde autoriteiten van de lidstaten de Commissie, indien mogelijk elektronisch, jaarlijks de lijsten toezenden van erkende installateurs en werkplaatsen die tachografen mogen installeren, controleren, inspecteren en repareren, en van de aan hen afgegeven kaarten. De Commissie moet deze lijsten vervolgens publiceren op haar website.

---

<sup>6</sup> COM(2023)168.

<sup>7</sup> [https://ec.europa.eu/transparency/documents-register/detail?ref=SWD\(2020\)9&lang=en](https://ec.europa.eu/transparency/documents-register/detail?ref=SWD(2020)9&lang=en)

<sup>8</sup> Verordening (EU) 2018/1139 van het Europees Parlement en de Raad van 4 juli 2018 inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart, en tot wijziging van de Verordeningen (EG) nr. 2111/2005, (EG) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010, (EU) nr. 376/2014 en de Richtlijnen 2014/30/EU en 2014/53/EU van het Europees Parlement en de Raad, en tot intrekking van de Verordeningen (EG) nr. 552/2004 en (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad en Verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad (PB L 212 van 22.8.2018, blz. 1).



- (7) De combinatie van het feit dat werkplaatskaarten een jaar geldig zijn en het feit dat de mededeling van de lidstaten aan de Commissie slechts een momentopname is van de erkende werkplaatsen en de geldige kaarten die aan hen zijn afgegeven, betekent dat in de loop van het daaropvolgende jaar een steeds groter wordend aandeel van de op de website van de Commissie gepubliceerde werkplaatskaarten niet meer geldig is. De lidstaten moeten daarom worden verplicht die informatie op een voor het publiek toegankelijke website bekend te maken en voortdurend actueel te houden. De Commissie moet de lijst publiceren van de websites van de lidstaten waarop die informatie te vinden is. Sommige lidstaten beschikken al over dergelijke websites. Aangezien deze verplichting zorgt voor een actuelere en doeltreffendere informatieverspreiding, leidt ze tot een afname van de administratieve lasten voor zowel de Commissie als de lidstaten en tot lagere handhavingskosten voor belanghebbenden.
- (8) De Verordeningen (EG) nr. 80/2009, (EU) nr. 996/2010 en (EU) nr. 165/2014 moeten derhalve dienovereenkomstig worden gewijzigd,

HEBBERN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

*Artikel 1*

*Wijzigingen van Verordening (EG) nr. 80/2009*

Artikel 12 van Verordening (EG) nr. 80/2009 wordt vervangen door:

*“Artikel 12*

De Commissie kan elke systeemverkoper verzoeken een door een onafhankelijke instantie gecontroleerd verslag in te dienen waarin de eigendomsstructuur en het bestuursmodel worden beschreven. De kosten in verband met het gecontroleerde verslag komen ten laste van de systeemverkoper.”

*Artikel 2*

*Wijziging van Verordening (EU) nr. 996/2010*

Artikel 4, lid 5, van Verordening (EU) nr. 996/2010 wordt geschrapt.

*Artikel 3*

*Wijziging van Verordening (EU) nr. 165/2014*

Artikel 24, lid 5, van Verordening (EU) 165/2014 wordt vervangen door:

“5. De bevoegde autoriteiten van de lidstaten publiceren de lijsten van erkende installateurs en werkplaatsen en de aan hen afgegeven kaarten op een voor het publiek toegankelijke website en zorgen ervoor dat deze lijsten actueel worden gehouden. De Commissie publiceert de lijst van deze nationale websites ook op haar website.”

*Artikel 4*

*Inwerkingtreding*

Deze verordening treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel,

*Voor het Europees Parlement*  
*De voorzitter*

*Voor de Raad*  
*De voorzitter*