EUROPESE
COMMISSIE

Brussel, 11.11.2020
COM(2020) 699 final

VERSLAG VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

over de uitvoering van Richtlijn 2014/45/EU betreffende de periodieke technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens en tot intrekking van Richtlijn 2009/40/EG

Inhoudsopgave

1. **Inleiding**..... 2

2. De richtlijn..... 4

3. Door de lidstaten aangemelde nationale omzettingsmaatregelen en de voorlopige bevindingen van de beoordeling daarvan..... 8

4. Haalbaarheidsonderzoek inzake het elektronisch voertuiginformatieplatform……..…11

5. Samenvatting — conclusies……13

1. INLEIDING

1.1. Achtergrond

Controles van voertuigen zijn van fundamenteel belang voor de verkeersveiligheid en om de milieuprestaties van voertuigen te waarborgen. De EU-voorschriften tot vaststelling van minimumnormen voor voertuigcontroles dateren uit 1977, met slechts kleine bijwerkingen. Voertuigen, het rijgedrag en de technologie hebben sindsdien echter een grote ontwikkeling doorgemaakt. Het kader voor technische controles werd in 2014 voor het eerst ingrijpend veranderd met de vaststelling van het pakket inzake technische controles[1]. Dit pakket bestond uit drie onderdelen: de periodieke technische controle, de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen en de inschrijvingsdocumenten van voertuigen.

Het voorstel van het pakket inzake technische controles in 2012 vloeide voort uit de beleidsoriëntaties inzake de verkeersveiligheid van de Commissie van 2010[2]. Onder "Doelstelling 4: Veiliger voertuigen" van de beleidsoriëntaties definieerde de Commissie voor zichzelf de actie "voorstellen indienen met het oog op een geleidelijke harmonisering en versterking van de technische controle van motorvoertuigen en de technische controle langs de weg".

Richtlijn 2014/45/EU[3] betreffende de periodieke technische controle (hierna "de richtlijn") is van toepassing sinds 20 mei 2018 en bevat substantiële nieuwigheden ten opzichte van Richtlijn 2009/40/EG[4].

Deze nieuwigheden omvatten:

- de kwaliteit van de voertuigcontroles verhogen door het vaststellen van gemeenschappelijke minimumnormen voor apparatuur, de opleiding van controleurs en de beoordeling van gebreken;
- elektronische veiligheidsonderdelen (zoals ABS, ESC en airbags) aan verplichte controles onderwerpen;
- de eerste Europese maatregelen ter bestrijding van fraude met de kilometerstand;
- in de hele EU verplichte controle van zware motorfietsen, tenzij een lidstaat een gelijkwaardige verbetering van de verkeersveiligheid bereikt door andere maatregelen;
- in de hele EU verplichte controle van snelle trekkers die worden gebruikt voor commercieel goederenvervoer over de weg;
- wederzijdse erkenning van het technisch certificaat tijdens de herinschrijvingsprocedure, indien de frequentie van de controles in de lidstaat van herkomst en de lidstaat van bestemming gelijk is.

1.2. Het doel en de reikwijdte van dit verslag

[1] https://ec.europa.eu/transport/road_safety/events-archive/2014_04_30_rwp_nl

[2] Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité, het Comité van de Regio's: *Naar een Europese verkeersveiligheidsruimte — Strategische beleidsoriëntaties inzake de verkeersveiligheid voor de periode 2011-2020*, COM(2010) 389 final.

[3] Richtlijn 2014/45/EU van het Europees Parlement en de Raad van 3 april 2014 betreffende de periodieke technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens en tot intrekking van Richtlijn 2009/40/EG (PB L 127 van 29.4.2014, blz. 51).

[4] Richtlijn 2009/40/EG van het Europees Parlement en de Raad van 6 mei 2009 betreffende de technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens (PB L 141 van 6.6.2009, blz. 12).

De Commissie dient overeenkomstig artikel 20, lid 1, van de richtlijn uiterlijk op 30 april 2020 en overeenkomstig artikel 20, lid 2, uiterlijk op 30 april 2019 een verslag op te stellen. De Commissie is zich bewust van deze verplichting en betreurt de laattijdige indiening van deze verslagen ten zeerste.

Het verslag ingevolge artikel 20, lid 1, moet

- informatie bevatten over de toepassing en de effecten van de richtlijn, met name wat betreft de mate van harmonisering van de periodieke technische controles, de effectiviteit van de bepalingen betreffende het toepassingsgebied, de frequentie van de controles en de wederzijdse erkenning van de technische certificaten in geval van herinschrijving van voertuigen uit een andere lidstaat;
- de resultaten bevatten van het onderzoek naar de haalbaarheid van de invoering van een elektronisch voertuiginformatieplatform[5];
- een analyse bevatten waaruit blijkt of de bijlagen moeten worden geactualiseerd, met name in het licht van technische vooruitgang en praktijken.

Het verslag moet worden ingediend na raadpleging van het respectieve comité en moet, in voorkomend geval, vergezeld gaan van wetgevingsvoorstellen.

Het verslag ingevolge artikel 20, lid 2, moet

- informatie bevatten over de doeltreffendheid van de uitbreiding van het toepassingsgebied van de richtlijn tot lichte aanhangwagens en twee- en driewielige voertuigen, op basis van onafhankelijke studies;
- een beoordeling bevatten van de ontwikkeling van de verkeersveiligheidssituatie in de Unie, alsook voor iedere subcategorie van twee- en driewielige voertuigen een vergelijking van de resultaten van nationale verkeersveiligheidsmaatregelen, waarbij rekening wordt gehouden met de gemiddelde afstand die deze voertuigen afleggen;
- een beoordeling bevatten waaruit blijkt of de normen en kosten van periodieke technische controles van iedere voertuigcategorie evenredig zijn met de vastgestelde doelstellingen op het gebied van de verkeersveiligheid;
- vergezeld gaan van een gedetailleerde effectbeoordeling waarin de kosten en baten in de hele Unie worden geanalyseerd, rekening houdend met de specifieke bijzonderheden in de lidstaten.

Zoals hiervoor vermeld, is de richtlijn van toepassing sinds 20 mei 2018. Om gegevens te genereren waaruit zinvolle conclusies kunnen worden getrokken, is gemiddeld een ononderbroken toepassingsperiode van drie jaar nodig. Derhalve kan op zijn vroegst in de tweede helft van 2021 worden begonnen met het verzamelen van gegevens op basis waarvan conclusies kunnen worden getrokken over de effecten van de richtlijn.

In dit verband wordt met onderhavig verslag beoogd een overzicht te geven van de uitvoeringsmaatregelen van de lidstaten aan de hand van de voorlopige bevindingen van de controle op de omzetting, en van de resultaten van het haalbaarheidsonderzoek inzake het elektronisch voertuiginformatieplatform[6].

[5] Zoals bedoeld in artikel 16.
[6] https://op.europa.eu/nl/publication-detail/-/publication/9d809050-2e78-40a4-be65-16ce40a8e8b8

Met betrekking tot de uitbreiding van het toepassingsgebied tot twee- en driewielige voertuigen moet evenwel worden opgemerkt dat de periodieke technische controle van deze voertuigen pas op 1 januari 2022 van start gaat, waardoor er op zijn vroegst in 2025 zinvolle conclusies kunnen worden getrokken. Wat de doeltreffendheid van de uitbreiding tot lichte aanhangwagens betreft, moet worden opgemerkt dat lichte aanhangwagens nog niet in het toepassingsgebied van de richtlijn zijn opgenomen. De effecten van de opneming ervan kunnen derhalve nog niet worden geanalyseerd.

Tot slot moet worden vermeld dat in tegenstelling tot wat in eerste instantie door de Commissie was voorgesteld, lichte aanhangwagens uiteindelijk niet zijn opgenomen in het toepassingsgebied van de richtlijn. Niettemin hebben de meeste lidstaten deze extra voertuigcategorie aan de regeling voor de periodieke technische controle toegevoegd. Zoals eerder vermeld is er echter gemiddeld een ononderbroken toepassingsperiode van drie jaar nodig om zinvolle conclusies te kunnen trekken.

2. DE RICHTLIJN

2.1 Het toepassingsgebied van de richtlijn en verantwoordelijkheden

In de richtlijn wordt het beginsel van Richtlijn 2009/40/EG gehandhaafd dat de technische controles moeten worden uitgevoerd door de lidstaat waar het voertuig is ingeschreven.

Ook moeten volgens de richtlijn nog steeds verplichte controles worden verricht van de veiligheids- en milieuprestaties van alle voertuigen die reeds periodiek werden gecontroleerd overeenkomstig Richtlijn 2009/40/EG, d.w.z. van personenwagens, lichte en zware bedrijfsvoertuigen voor personen- of goederenvervoer, en zware aanhangwagens.

Er zijn echter twee nieuwe groepen voertuigen:

- de controle van trekkers met een door het ontwerp bepaalde maximumsnelheid van meer dan 40 km/h (snelle trekkers), als ze voornamelijk op de openbare weg worden gebruikt voor commercieel goederenvervoer over de weg, en
- met ingang van 1 januari 2022, de controle van een aantal twee- en driewielige voertuigen met een cilinderinhoud van meer dan 125 cm^3.

In sommige gevallen biedt de richtlijn de lidstaten de mogelijkheid om bepaalde op hun grondgebied ingeschreven voertuigen uit te sluiten van de controleregeling, zoals voertuigen van historisch belang, voertuigen die onder diplomatieke immuniteit vallen of voertuigen die uitsluitend op kleine eilanden of in dunbevolkte gebieden worden gebruikt.

De nieuw toegevoegde twee- en driewielige voertuigen mogen op grond van de richtlijn door de lidstaten van de technische controle worden uitgesloten indien zij alternatieve verkeersveiligheidsmaatregelen hebben genomen, rekening houdend met de desbetreffende verkeersveiligheidsstatistieken van de afgelopen vijf jaar.

De lidstaten moeten de Commissie in kennis stellen van de uitsluitingen.

2.2 De frequentie van de controles; inhoud van de controles en controlemethoden

Er is geen verandering doorgevoerd in hoe vaak voertuigen moeten worden gecontroleerd die reeds werden gecontroleerd overeenkomstig Richtlijn 2009/40/EG. In de richtlijn blijft ook de frequentie van de controles flexibel, waardoor de lidstaten kortere intervallen tussen twee controles kunnen toepassen.

Een nieuw element houdt verband met de voertuigcategorieën die nieuw aan de controleregeling zijn toegevoegd. Snelle trekkers moeten voor het eerst worden gecontroleerd vier jaar na de datum waarop ze voor het eerst zijn ingeschreven, en vervolgens om de twee jaar

De frequentie van de controles van de twee- en driewielige voertuigen wordt niet in de richtlijn vastgesteld, maar wordt aan de lidstaten overgelaten. Dit geldt ook voor de te controleren gebieden, de inhoud van de controles en de controlemethoden.

Voor de overige voertuigcategorieën worden de geharmoniseerde minimumeisen gedetailleerd beschreven in bijlage I bij de richtlijn. De bijlage bevat een beschrijving van de punten die moeten worden gecontroleerd, de inhoud, de methoden, de redenen voor afkeuring en de indeling van die redenen.

De richtlijn biedt een oplossing voor gevallen waarin het voertuig moet worden gecontroleerd vóór de datum van de volgende periodieke controle. De lidstaten mogen voorschrijven dat een voertuig bijvoorbeeld aan een controle wordt onderworpen na een ongeval of wanneer sommige systemen van het voertuig zijn veranderd, of ze kunnen het voertuig vaker controleren wanneer het een kilometerstand van 160 000 km heeft bereikt.

2.3 Beoordeling van gebreken

In 2010 stelde de Commissie een aanbeveling[7] vast om de controleurs richtsnoeren te bieden en te garanderen dat de in bijlage II bij Richtlijn 2009/40/EG opgesomde gebreken op geharmoniseerde wijze worden beoordeeld. Bij de aanbeveling werden drie categorieën gebreken ingevoerd (klein, groot en gevaarlijk) en werd als leidraad de categorie voor elk defect gedefinieerd.

Op basis van de aanbeveling wordt bij de richtlijn de beoordeling van gebreken ingevoerd als geharmoniseerde maatregel. Afhankelijk van de ernst ervan kunnen gebreken klein, groot of gevaarlijk zijn en verwijzen naar de veiligheids- of milieuprestaties van het voertuig. Indien tijdens een technische controle meerdere gebreken worden vastgesteld die wat de ernst ervan betreft in verschillende categorieën vallen, moet het voertuig worden ingedeeld volgens het ergste gebrek. Indien een voertuig verscheidene gebreken vertoont op hetzelfde controlegebied (zoals de rem- of stuurinrichting), kan het in de volgende hogere categorie worden ingedeeld als door het gecombineerde effect van de gebreken een groter risico voor de verkeersveiligheid ontstaat.

2.4 De follow-up van gebreken

Een van de belangrijkste nieuwigheden in de richtlijn betreft de harmonisering van de follow-upmaatregelen afhankelijk van de ernst van het (de) tijdens de periodieke controle vastgestelde gebrek(en).

Wanneer het voertuig alleen kleine gebreken vertoont, moeten deze worden verholpen. Het voertuig heeft de technische controle echter doorstaan en wordt na de reparatie niet opnieuw gecontroleerd.

[7] Aanbeveling van de Commissie inzake de beoordeling van gebreken die worden vastgesteld tijdens technische controles overeenkomstig Richtlijn 2009/40/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende de technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens (2010/378/EU).

Wanneer een of meer grote of gevaarlijke gebreken zijn vastgesteld, heeft het voertuig de technische controle niet doorstaan en moet het aan een nieuwe controle worden onderworpen zodra het (de) gebrek(en) zijn verholpen. Wanneer gevaarlijke gebreken zijn vastgesteld, moet het voertuig binnen twee maanden na de eerste controle opnieuw worden gecontroleerd en mag het voertuig gedurende die periode niet worden gebruikt. Wanneer gevaarlijke gebreken zijn vastgesteld, kunnen de instanties de inschrijving van het voertuig echter opschorten en het gebruik van het voertuig in het wegverkeer verbieden tot de gebreken zijn verholpen en een technisch certificaat is afgegeven.

2.5 Het technisch certificaat en het bewijs van de controle; administratieve samenwerking tussen de lidstaten

Het technisch certificaat met een geharmoniseerde minimuminhoud is met ingang van 31 december 2013 ingevoerd bij Richtlijn 2010/48/EU[8] van de Commissie.

Nieuw in de richtlijn is dat elk verplicht element nu moet worden voorafgegaan door een geharmoniseerde Uniecode, ter bevordering van de identificatie en het begrip van de belangrijkste informatie op het verder niet geharmoniseerde document.

Voortbouwend op de geharmoniseerde elementen van het technisch certificaat is de wederzijdse erkenning van technische certificaten ten behoeve van herinschrijving een van de belangrijkste nieuwigheden van de richtlijn. Hiermee maakt de richtlijn een einde aan de systematische controle van voertuigen voorafgaand aan herinschrijving, ongeacht de aanwezigheid van een geldig technisch certificaat. De enige beperking met betrekking tot de wederzijdse erkenning is dat het technisch certificaat op het moment van de herinschrijving geldig moet zijn wat betreft de frequentie-intervallen die voor periodieke technische controles zijn ingesteld door de lidstaat waar het voertuig opnieuw wordt ingeschreven. Dit kan bijvoorbeeld het geval zijn wanneer een personenwagen is ingevoerd uit een lidstaat met een controlefrequentie van 4-2-2 en wordt heringeschreven in een lidstaat met een controlefrequentie van 3-1-1.

Een andere belangrijke maatregel van de richtlijn is dat in geval van twijfel over de geldigheid van het technisch certificaat bij de lidstaat waar het voertuig opnieuw wordt ingeschreven, die lidstaat de geldigheid ervan mag nagaan alvorens het te erkennen. De instanties van de lidstaten kunnen hiervoor gebruikmaken van de aangewezen en bij de Commissie aangemelde nationale contactpunten. De Commissie heeft een lijst opgesteld van de aangemelde nationale contactpunten, werkt deze bij op basis van latere kennisgevingen en stuurt die lijst regelmatig naar de lidstaten.

De lidstaten waren verplicht de Commissie vóór 20 mei 2018 een beschrijving van hun technisch certificaat te doen toekomen.

Bij de richtlijn worden belangrijke maatregelen ingevoerd met betrekking tot de communicatie tussen de controlecentra en de bevoegde instanties. De controlecentra moeten de in de technische certificaten vermelde informatie langs elektronische weg en binnen een redelijke termijn na de afgifte van het technisch certificaat meedelen. Teneinde voldoende tijd te laten voor de uitvoering van de benodigde ontwikkelingen, hebben de lidstaten tot 20 mei 2021 de tijd om ervoor te zorgen dat de elektronische communicatie operationeel is. Tot slot

[8] Richtlijn 2010/48/EU van de Commissie van 5 juli 2010 houdende aanpassing aan de technische vooruitgang van Richtlijn 2009/40/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende de technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens *(PB L 173 van 8.7.2010, blz. 47).*

moeten de lidstaten de resultaten van de technische controle aan de inschrijvingsinstantie meedelen, teneinde de periodieke technische controles aan het bij Richtlijn 2014/46/EU[9] ingevoerde elektronische voertuigregister te koppelen.

2.6 Fraude met de kilometerstand

De richtlijn is de eerste Europese wetgeving waarbij geharmoniseerde maatregelen werden ingesteld om fraude met de kilometerstand tegen te gaan. In de richtlijn wordt fraude met de kilometerstand aangepakt in het kader van de periodieke technische controles, door de lidstaten ertoe te verplichten te waarborgen dat de kilometerstandgegevens van de vorige technische controle ter beschikking worden gesteld aan de controleur die de volgende controle verricht. De informatie moet zo spoedig mogelijk langs elektronische weg beschikbaar worden gesteld.

Bovendien moeten de lidstaten doeltreffende, evenredige, afschrikkende en niet-discriminerende sancties vaststellen voor gevallen waarin sprake is van manipulatie van de kilometerteller.

2.7 Controlecentra, controlefaciliteiten en -apparatuur, toezicht op de controlecentra, controleurs

Bij de richtlijn wordt een aantal geharmoniseerde voorschriften voor de controlecentra ingevoerd.

- Controlecentra moeten een vergunning krijgen van een lidstaat of van de bevoegde instantie van een lidstaat.
- Bijlage III bevat de minimale technische voorschriften voor controlefaciliteiten en -apparatuur. De lidstaten zijn verplicht erop toe te zien dat ze daaraan voldoen.
- De lidstaten hebben tot 20 mei 2023 de tijd om ervoor te zorgen dat alle controlecentra aan de minimale technische voorschriften voldoen.

Om te waarborgen dat de controlecentra voortdurend aan de voorschriften voldoen, dragen de lidstaten zorg voor het toezicht erop. Uiterlijk 1 januari 2023 moeten de toezichthoudende organen voldoen aan de vereisten en de in bijlage V bij de richtlijn omschreven taken vervullen, waaronder

- vereisten betreffende het toezichthoudend orgaan;
- inhoud van de voorschriften en procedures;
- verifiëren van het opleiden en examineren van controleurs;
- controleren of de minimumvoorschriften voor bedrijfsruimten en controleapparatuur zijn vervuld;
- valideren van meetresultaten van technische controles;
- voorstel voor intrekken of opschorten van de vergunning van controlecentra en/of de licentie van controleurs.

Een belangrijk, nieuw ingevoerd voorschrift is dat de resultaten van de technische controles uitsluitend mogen worden gewijzigd indien de bevindingen duidelijk niet correct zijn. De wijziging moet in overeenstemming zijn met de procedure van de bevoegde instantie of worden uitgevoerd door het toezichthoudend orgaan.

[9] Richtlijn 2014/46/EU van het Europees Parlement en de Raad van 3 april 2014 tot wijziging van Richtlijn 1999/37/EG van de Raad inzake de kentekenbewijzen van motorvoertuigen (PB L 127 van 29.4.2014, blz. 129).

Om te garanderen dat de controleurs die technische controles verrichten over een bepaald kennis- en vaardighedenniveau beschikken en geregeld scholing krijgen, wordt bij de richtlijn een aantal maatregelen ingevoerd. In bijlage IV bij de richtlijn staan geharmoniseerde minimumeisen inzake competentie en ervaring, waaraan moet worden voldaan om als controleur te worden erkend. Daarnaast bevat bijlage IV een omschrijving van de minimuminhoud van de basisopleiding en de nascholing die controleurs moeten volgen. Alleen controleurs die op 20 mei 2018 in dienst waren bij of erkend waren door de bevoegde instanties van de lidstaat of een controlecentrum, worden vrijgesteld van de nieuwe vereisten.

Controleurs die aan de minimumeisen inzake competentie en opleiding voldoen, moeten van de bevoegde instanties of de erkende opleidingscentra een certificaat krijgen. In bijlage IV wordt tevens de minimuminhoud van het af te geven certificaat gedefinieerd.

2.8 Het elektronisch voertuiginformatieplatform

Krachtens de richtlijn moest de Commissie een haalbaarheidsonderzoek verrichten naar de opzet van een elektronisch voertuiginformatieplatform. Met de volgende eisen moest tijdens dit onderzoek rekening worden gehouden:

- kijken naar bestaande en reeds uitgevoerde oplossingen voor de internationale uitwisseling van gegevens;
- kijken naar de meest geschikte manier om de bestaande nationale systemen te koppelen ter bevordering van de uitwisseling van informatie met betrekking tot technische controles en kilometerstanden tussen de bevoegde instanties van lidstaten die verantwoordelijk zijn voor de controles, de inschrijving en de goedkeuring van het voertuig, de controlecentra, de fabrikanten van controleapparatuur en de voertuigfabrikanten.

Daarnaast moest de Commissie krachtens de richtlijn een haalbaarheidsonderzoek uitvoeren inzake

- de wijze waarop beschikbare informatie over de belangrijkste veiligheidsgerelateerde onderdelen van voertuigen die betrokken zijn geweest bij ernstige ongevallen, kan worden opgeslagen en verzameld;
- de wijze waarop informatie over ongevallen in het verleden en kilometerstandgegevens in geanonimiseerde vorm beschikbaar kunnen worden gemaakt voor controleurs, tenaamgestelden van kentekenbewijzen en onderzoekers van ongevallen.

3. DOOR DE LIDSTATEN AANGEMELDE NATIONALE OMZETTINGSMAATREGELEN EN DE VOORLOPIGE BEVINDINGEN VAN DE BEOORDELING DAARVAN

3.1 Door de lidstaten aangemelde nationale omzettingsmaatregelen

De lidstaten moesten uiterlijk op 20 mei 2017 de nodige nationale maatregelen vaststellen en bekendmaken om aan de richtlijn te voldoen, en de Commissie hier vervolgens van in kennis stellen. Die maatregelen zijn van toepassing sinds 20 mei 2018.

Op 20 mei 2017 was door slechts 6 van de 28 lidstaten aan de Commissie meegedeeld dat de omzetting van de richtlijn was voltooid. Overeenkomstig de procedurele bepalingen heeft de Commissie inbreukprocedures ingeleid, waarbij de overige 22 lidstaten werden aangemaand om de vereiste nationale omzettingsmaatregelen vast te stellen. De inleiding van de inbreukprocedures vormde de basis van intensieve contacten met de lidstaten en in de meeste

gevallen resulteerde dit in de aanmelding van de ontbrekende nationale omzettingsmaatregelen. Twee lidstaten, Nederland en Polen, hebben verklaard dat zij de richtlijn slechts gedeeltelijk hebben omgezet. Er worden de nodige maatregelen getroffen om deze lidstaten te dwingen hun verplichting tot omzetting van de richtlijn na te komen.

3.2 Voorlopige bevindingen

De Commissie heeft een externe contractant in geschakeld om een voorlopige beoordeling te maken van de conformiteit van de nationale omzettingsmaatregelen met de eisen van de richtlijn. De bevindingen van de contractant worden door de Commissie nader geanalyseerd. Naar verwachting worden deze werkzaamheden in de komende maanden afgerond.

3.2.1 Het toepassingsgebied van de richtlijn en verantwoordelijkheden

Volgens de voorlopige analyse van de nationale omzettingsmaatregelen vormde de opneming van snelle trekkers en de twee- en driewielige voertuigen voor sommige lidstaten een uitdaging, terwijl er slechts kleine problemen werden vastgesteld in verband met de voertuigcategorieën die reeds deel uitmaakten van de controleregeling.

Het lijkt erop dat in sommige lidstaten landbouwvoertuigen in het algemeen niet worden ingeschreven[10], waardoor de invoering van periodieke controles voor deze voertuigen wordt bemoeilijkt.

Slechts twee lidstaten, Ierland en Nederland, hebben alternatieve verkeersveiligheidsmaatregelen aangemeld en bijgevolg twee- en driewielige voertuigen uitgesloten van de controles. Gezien het feit dat de periodieke controle van deze voertuigen pas vanaf 1 januari 2022 verplicht wordt, waren veel lidstaten laat met de vaststelling en aanmelding van de nationale omzettingsmaatregelen, waarbij wordt opgemerkt dat de huidige toepassingsdatum voorziet in wat meer tijd voor de omzetting.

Andere uitsluitingscategorieën van de richtlijn waarvan de meeste lidstaten (18) gebruikgemaakt hebben, betreffen

- voertuigen die nooit of nauwelijks op de openbare weg worden gebruikt, zoals voertuigen van historisch belang of wedstrijdvoertuigen;
- voertuigen die worden gebruikt door strijdkrachten, brandweerdiensten, civielebeschermingsdiensten of nood- en reddingsdiensten.

Daarnaast hebben enkele lidstaten gebruikgemaakt van de mogelijkheid om voertuigen die voor landbouw-, tuinbouw-, bosbouw-, veeteelt- of visserijdoeleinden worden gebruikt en voertuigen die uitsluitend op kleine eilanden of in dunbevolkte gebieden worden gebruikt, uit te sluiten.

De meeste lidstaten (18) hebben in het kader van de regeling voor de periodieke technische controle extra voertuigcategorieën ingevoerd, met name categorieën kleinere aanhangwagens (O1, O2), andere categorieën twee- en driewielige voertuigen, en landbouwvoertuigen.

3.2.2 De frequentie van de controles; inhoud van de controles en controlemethoden

[10] Opmerking: bij gebrek aan Europese wetgeving is het een nationale bevoegdheid om te beslissen welke voertuigen worden ingeschreven en derhalve voor welke voertuigen een inschrijvingsdocument van het voertuig en een of meer kentekenplaten worden afgegeven.

Het lijkt erop dat de meeste lidstaten de controlefrequentie hebben aangehouden die ze al hadden vastgesteld overeenkomstig Richtlijn 2009/40/EG. Dit betekent dat lidstaten in sommige gevallen kortere intervallen aanhouden dan de minimumeisen volgens de richtlijn, met name voor personenwagens, zoals Oostenrijk (3-2-1), Kroatië (1-1-1) en Duitsland (3-2-2).

Uit de voorlopige analyse blijkt dat de invoering van de controlefrequentie voor de nieuwe categorie snelle trekkers (4-2-2) geen problemen heeft opgeleverd bij de lidstaten.

Zoals eerder vermeld moeten de lidstaten krachtens de richtlijn zelf de frequentie van de controles, de te controleren punten, de methoden en de redenen voor afkeuring vaststellen met betrekking tot de twee- en driewielige voertuigen. De lidstaten hebben dus veel speelruimte. Voorbeelden zijn Duitsland met een controlefrequentie van 2-2-2, Spanje met 4-2-2 en Kroatië met 2-1-1.

Op basis van de voorlopige beoordeling lijkt het erop dat sommige lidstaten hebben gekozen voor een letterlijke omzetting van bijlage I bij de richtlijn wat betreft de te controleren punten, de inhoud, de methoden, de redenen voor afkeuring en de indeling van die redenen. Een aantal lidstaten heeft de maatregelen van bijlage I echter omgezet in meerdere verschillende nationale handelingen, waardoor de identificatie en beoordeling van de nationale omzettingsmaatregelen van deze zeer technische bijlage lastiger wordt.

De optionele maatregelen op grond waarvan de lidstaten kunnen bepalen dat een voertuig moet worden gecontroleerd vóór de datum van de volgende periodieke controle (zie punt 2.2), werden niet volledig ingevoerd. De twee gevallen die door de meeste lidstaten zijn ingevoerd, zijn:

- wanneer een voertuig betrokken is geweest bij een ongeval dat een effect heeft gehad op de voornaamste veiligheidsgerelateerde onderdelen van het voertuig, zoals de wielen, de ophanging, kreukelzones, de airbagsystemen, de stuurinrichting of het remsysteem (ongeveer 19 lidstaten), en
- wanneer de veiligheids- en milieusystemen en -onderdelen van een voertuig zijn veranderd of gewijzigd (ongeveer twaalf lidstaten).

Ongeveer tien lidstaten hebben controles ingevoerd voor alle andere gevallen waarin de verkeersveiligheid ernstig in gevaar wordt gebracht. Het lijkt er echter op dat slechts drie lidstaten voornemens zijn voor te schrijven dat een voertuig een periodieke controle moet ondergaan wanneer de tenaamgestelde van het kentekenbewijs van het voertuig is veranderd, en slechts één lidstaat wil voertuigen met een hogere kilometerstand (160 000 km) frequenter laten controleren.

3.2.3 Beoordeling van gebreken

Wellicht als gevolg van de aanbeveling van 2010 heeft de voorlopige beoordeling van de nationale omzettingsmaatregelen geen potentiële wezenlijke gevallen van niet-naleving met betrekking tot de thans verplichte categorieën gebreken (klein, groot en gevaarlijk) aan het licht gebracht.

Mogelijke kwesties die wellicht moeten worden verduidelijkt bij de komende gesprekken met de lidstaten betreffen het geval waarin tijdens een technische controle meerdere gebreken worden vastgesteld die wat de ernst ervan betreft in verschillende categorieën vallen en het voertuig moet worden ingedeeld volgens het ergste gebrek.

3.2.4 De follow-up van gebreken

De voorlopige beoordeling van de nationale maatregelen heeft geen aanleiding gegeven tot bijzondere bezorgdheid met betrekking tot de follow-upmaatregelen naar aanleiding van tijdens de controle vastgestelde gebreken.

3.2.5 Het technisch certificaat en het bewijs van de controle; administratieve samenwerking tussen de lidstaten

Er zijn enkele problemen aan het licht gekomen in verband met de eisen van de richtlijn:

- Verschillende lidstaten hebben de beschrijving van het technisch certificaat niet op tijd doorgegeven, ondanks meerdere herinneringen en verzoeken van de Commissie.
- In veel gevallen hebben de lidstaten niet opgemerkt dat bij de richtlijn het gebruik van de geharmoniseerde Uniecodes verplicht wordt gesteld. Hiertoe moet de nationale wetgeving worden gewijzigd, met verdere vertragingen tot gevolg.
- Het gebruik van geharmoniseerde Uniecodes bleek voor veel lidstaten misleidend te zijn en in plaats van de codes van bijlage II bij de richtlijn te gebruiken, hebben zij andere codes ingevoerd. Tijdens gesprekken tussen de Commissie en de betrokken lidstaten zijn deze fouten opgehelderd. Om deze fouten te corrigeren moest de nationale wetgeving worden gewijzigd, wat tot verdere vertraging leidde.

De Commissie was zich ervan bewust dat uiterlijk in 2018 aan de verplichting in verband met de technische certificaten moest worden voldaan en heeft het comité in 2016 om advies gevraagd over een eventueel toekomstig instrument van de Commissie voor de weergave van de technische certificaten, de bewijzen van de controles en de inschrijvingsdocumenten van voertuigen. Ondersteund door het comité heeft de Commissie de procedure gestart en het nieuwe instrument ontwikkeld waarmee het voorbeeld van de inschrijvingsdocumenten van voertuigen[11] en de technische certificaten[12] kan worden gecontroleerd.

De lidstaten hebben hun nationale contactpunten uiterlijk op 20 mei 2015 aangemeld en zenden sindsdien regelmatig bijgewerkte informatie toe, zoals beschreven in de richtlijn.

Wat de maatregelen in verband met de wederzijdse erkenning van technische certificaten betreft, is uit de voorlopige analyse gebleken dat de omzetting in de meeste lidstaten naar tevredenheid is verlopen en dat slechts in enkele gevallen verdere verduidelijking nodig zal zijn. De meeste lidstaten hebben gebruikgemaakt van de mogelijkheid om in geval van twijfel de geldigheid van het technisch certificaat na te gaan.

Volgens de voorlopige analyse lijkt het erop dat in de meeste lidstaten de noodzakelijke elektronische communicatie tussen de controlecentra en de bevoegde instanties tot stand is gebracht. Middels een nadere beoordeling en eventueel gesprekken met de lidstaten kan echter pas worden opgehelderd of de elektronische communicatie tussen de technischecontrole-instanties en de inschrijvingsinstanties ook is gewaarborgd.

3.2.6 Fraude met de kilometerstand[13]

Uit de voorlopige analyse blijkt dat de maatregelen op grond waarvan de lidstaten ervoor moeten zorgen dat de kilometerstandgegevens van de vorige technische controle ter

[11] https://ec.europa.eu/transport/road_safety/topics/vehicles/vehicle-registration-certificate_nl
[12] https://ec.europa.eu/transport/road_safety/topics/vehicles/roadworthiness-certificate_nl
[13] Mede dankzij de genereuze steun van het Europees Parlement heeft de Commissie een proefproject voor de uitwisseling van kilometerstandgegevens opgezet met een aantal lidstaten die op vrijwillige basis deelnemen. Het proefproject loopt tot eind 2020.

beschikking worden gesteld bij de volgende controle, zo snel mogelijk via elektronische weg, zonder grote problemen zijn omgezet.

Wat betreft de verplichting om doeltreffende, evenredige, afschrikkende en niet-discriminerende sancties vast te stellen voor gevallen waarin sprake is van manipulatie van de kilometerteller, lijken de nationale maatregelen in veel gevallen echter nogal generiek en niet specifiek gericht op fraude met de kilometerstand. Tijdens de diepgaandere analyse van de nationale maatregelen en toekomstige gesprekken met de betrokken lidstaten moeten deze punten worden verduidelijkt.

3.2.7 Controlecentra, controlefaciliteiten en -apparatuur, toezicht op de controlecentra, controleurs

Uit de voorlopige beoordeling blijkt dat er geen sprake is van lacunes in de omzetting in verband met de vergunningsplicht voor controlecentra en met betrekking tot de algemene eis om te zorgen voor toezicht op de controlecentra. Ook de algemene maatregelen, op grond waarvan de lidstaten moeten waarborgen dat controleurs aan de minimumvereisten inzake competentie en opleiding voldoen, lijken zonder grote problemen te zijn omgezet.

Het laat zich echter aanzien dat de Commissie met een aantal lidstaten gesprekken moet aangaan om de nationale maatregelen te verduidelijken die gericht zijn op de omzetting van bijlage III inzake de minimale voorschriften voor controlefaciliteiten, bijlage IV betreffende de competentie, opleiding en certificering van controleurs, en bijlage V betreffende de gedetailleerde taken van het toezichthoudend orgaan.

2. HAALBAARHEIDSONDERZOEK INZAKE HET ELEKTRONISCH VOERTUIGINFORMATIEPLATFORM[14]

Overeenkomstig de eisen van de richtlijn heeft de Commissie Unisys ingeschakeld om in de loop van 2014 het haalbaarheidsonderzoek uit te voeren. Het eindverslag is in april 2015 gepubliceerd.

In het onderzoek werden drie bedrijfssituaties of technischegegevensstromen vastgesteld:

1. lidstaten -> Commissie: voor de lidstaten om hun halfjaarlijkse nationale statistieken van de controles langs de weg in te dienen;
2. controlecentra/lidstaten, fabrikanten van controleapparatuur <-> voertuigfabrikanten: om specifieke technische informatie over het voertuig te verstrekken die nodig is voor de uitvoering van de periodieke technische controles;
3. lidstaat -> lidstaat: voor de kennisgevingsprocedure na een technische controle langs de weg, voor de inschrijvingsprocedure en voor de periodieke technische controle.

De conclusie van het onderzoek luidt dat het met het oog op een maximaal hergebruik van bestaande systemen en rekening houdend met de kosteneffectiviteit, gunstiger is om voor elk doeleinde een apart systeem te gebruiken en geen overkoepelend systeem te ontwikkelen. Ook zijn, onafhankelijk van de gegevensstroom met voertuiginformatie, een gemeenschappelijk gegevensformaat en een gemeenschappelijke gegevensstructuur noodzakelijk voor de opzet van het voertuiginformatieplatform (VIP). Hiervan profiteren alle belanghebbenden, omdat

[14] https://op.europa.eu/nl/publication-detail/-/publication/9d809050-2e78-40a4-be65-16ce40a8e8b8/language-en/format-PDF/source-120996274

gegevensuitwisseling erdoor wordt vergemakkelijkt en de kwaliteit van de gegevens verbetert op elk niveau van de levenscyclus van voertuigen.

Als bepaalde voorwaarden voor gegevensbescherming, administratieve samenwerking, juridische obstakels en governancevoorwaarden kunnen worden gewaarborgd, is het derhalve mogelijk haalbaar om een voertuiginformatieplatform op te zetten door bestaande systemen uit te breiden. Als niet aan deze voorwaarden kan worden voldaan, is het volgens het onderzoek mogelijk om een nieuw systeem uit te voeren, maar dat kost meer geld en tijd.

5. SAMENVATTING — CONCLUSIES

Het in 2014 vastgestelde pakket inzake technische controles bevatte een aantal nieuwigheden op het gebied van periodieke technische controles, de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen en de inschrijvingsdocumenten van voertuigen, terwijl de meeste bestaande en geldende voorschriften van kracht bleven.

Op twee na hebben alle lidstaten de maatregelen van de richtlijn met succes omgezet in nationale wetgeving. Wat de conformiteit van de nationale maatregelen met die van de richtlijn betreft, blijkt uit de voorlopige beoordeling dat de omzetting in de meeste lidstaten over het algemeen bevredigend lijkt. In sommige gevallen kan de Commissie echter overwegen gesprekken met de betrokken lidstaten te starten om potentiële nalevingsproblemen op te helderen.

Zinvolle conclusies met betrekking tot de effecten van de richtlijn op de verschillende aspecten van de periodieke technische controle kunnen pas worden getrokken op basis van gegevens die na een ononderbroken toepassingsperiode van drie jaar zijn gegenereerd. Niettemin zal de Commissie de situatie op de voet volgen en te zijner tijd een evaluatie achteraf verrichten.