EUROPESE
COMMISSIE

Brussel, 3.11.2020
COM(2020) 676 final

# VERSLAG VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

## over de uitvoering van Richtlijn 2014/47/EU betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die in de Unie aan het verkeer deelnemen en tot intrekking van Richtlijn 2000/30/EG

**Inhoudsopgave**

1. Inleiding ..... 2
2. De richtlijn ..... 4
3. Door de lidstaten aangemelde nationale omzettingsmaatregelen en de voorlopige bevindingen van hun beoordeling ..... 7
4. Samenvatting - Conclusies ..... 9

# 1. INLEIDING

## 1.1. Achtergrond

Technische controles van voertuigen zijn van fundamenteel belang voor de verkeersveiligheid. De EU-regels waarin minimumnormen voor voertuigcontroles zijn vastgesteld, dateren van 1977 en zijn ondertussen nauwelijks geactualiseerd. De voertuigen, het gedrag van de bestuurders en de technologie hebben zich sindsdien echter sterk ontwikkeld. De eerste substantiële wijziging van het kader voor technische controles kwam tot stand door de vaststelling van het pakket inzake technische controles[1] in 2014. Dat bestond uit drie delen: periodieke technische controles, controles langs de weg van bedrijfsvoertuigen en kentekenbewijzen.

Het voorstel voor het pakket inzake technische controles, dat dateert van 2012, kwam er naar aanleiding van de beleidsoriëntaties inzake de verkeersveiligheid[2] die de Commissie in 2010 heeft opgesteld. 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 2014/47/EU[3] betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen (hierna "de richtlijn") is van toepassing sinds 20 mei 2018 en bevat heel wat nieuwigheden in vergelijking met Richtlijn 2000/30/EG[4], zoals:

- de verbetering van de kwaliteit van voertuigcontroles door gemeenschappelijke minimumnormen op te stellen voor uitrusting, opleiding van controleurs die meer gedetailleerde controles uitvoeren, en beoordeling en follow-up van gebreken;
- de uitbreiding van het risicoclassificatiesysteem van wegvervoerondernemingen, ingevoerd bij Richtlijn 2006/22/EG[5], met informatie op basis van de technische controles langs de weg;
- het gebruik van een aanpak in twee stappen voor controles langs de weg door de invoering van initiële en nadere controles;
- de eerste maatregelen voor de controle van de wijze waarop lading is vastgezet;
- verplichte EU-brede tests van hogesnelheidstrekkers die gebruikt worden voor commercieel goederenvervoer.

---

[1] https://ec.europa.eu/transport/road_safety/events-archive/2014_04_30_rwp_en

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

[3] Richtlijn 2014/47/EU van het Europees Parlement en de Raad van 3 april 2014 betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die in de Unie aan het verkeer deelnemen en tot intrekking van Richtlijn 2000/30/EG, *PB L 127 van 29.4.2014, blz. 134*.

[4] Richtlijn 2000/30/EG van het Europees Parlement en de Raad van 6 juni 2000 betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die in de Gemeenschap deelnemen aan het verkeer, *PB L 203 van 10.8.2000, blz. 1*.

[5] 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, *PB L 102 van 11.4.2006, blz. 35*.

### 1.2. Doel en reikwijdte van het verslag

Krachtens artikel 24, lid 1, van de richtlijn moest de Commissie uiterlijk 20 mei 2020 een verslag opstellen. De Commissie erkent dit ten volle en betreurt ten zeerste de late indiening van het verslag, dat uiterlijk 20 mei 2020 opgesteld had moeten zijn. Volgens artikel 24, lid 2, moet uiterlijk 20 mei 2022 nog een ander verslag worden ingediend.

Het verslag dat overeenkomstig artikel 24, lid 1, moet worden ingediend, moet:

- informatie bevatten over de toepassing en de effecten van de richtlijn;
- een analyse bevatten van de gevolgen voor de verbetering van de verkeersveiligheid;
- een beoordeling bevatten van de kosten en baten van het eventueel opnemen van lichte bedrijfsvoertuigen (N1) en aanhangwagens (O2) in het toepassingsgebied van de richtlijn.

Het verslag dat overeenkomstig artikel 24, lid 2, moet worden ingediend, moet:

- informatie bevatten over de toepassing en de effecten van deze richtlijn, meer bepaald:
    - met betrekking tot de doeltreffendheid en de harmonisatie van risicoclassificatiesystemen, met name bij de vaststelling van een wederzijds vergelijkbaar risicoprofiel van de verschillende betrokken ondernemingen;
- vergezeld gaan van een gedetailleerde effectbeoordeling waarin de kosten en baten in de hele Unie worden geanalyseerd, en die minstens zes maanden voordat er eventueel een wetgevingsvoorstel wordt ingediend met het oog op de opneming van nieuwe categorieën in het toepassingsgebied van deze richtlijn, ter beschikking van het Europees Parlement en de Raad wordt gesteld.

Zoals hierboven vermeld, is de richtlijn van toepassing sinds 20 mei 2018. Om zinvolle conclusies te kunnen trekken, met name met betrekking tot het effect ervan op de verbetering van de verkeersveiligheid, is gemiddeld een ononderbroken toepassingsperiode van drie jaar vereist. Daarom kan pas ten vroegste in de tweede helft van 2021 van start worden gegaan met het verzamelen van gegevens die het mogelijk maken conclusies te trekken met betrekking tot het effect van de richtlijn.

Wat betreft de kostenbatenanalyse van de mogelijke opname van lichte bedrijfsvoertuigen en lichte aanhangwagens in het toepassingsgebied van de richtlijn, zal de Commissie de nodige analyse uitvoeren in het kader van een effectbeoordeling voorafgaand aan een eventueel toekomstig voorstel van de Commissie.

Met betrekking tot de effectiviteit en harmonisatie van risicoclassificatiesystemen, zij erop gewezen dat de richtlijn het risicoclassificatiesysteem alleen aanvult met bepaalde relevante informatie over technische controles langs de weg. De verplichting om een risicoclassificatiesysteem op te zetten, is echter vastgesteld in artikel 9 van Richtlijn 2006/22/EG[6]. Bovendien zijn de risicoclassificatiesystemen niet geharmoniseerd bij Richtlijn 2006/22/EG; het stond de lidstaten dus vrij om zelf de details van hun nationale risicoclassificatiesystemen vast te stellen. Hoewel de criteria voor de toekenning van een risicoprofiel aan een onderneming zijn uiteengezet in bijlage I bij de richtlijn, is het toepassingsgebied van deze maatregelen, die bovendien facultatief zijn, beperkt tot technische controles langs de weg. De analyse van de doeltreffendheid en harmonisatie van

[6] "(1) *De lidstaten voeren een risicoclassificatiesysteem voor ondernemingen in dat gebaseerd is op het relatieve aantal en de relatieve ernst van de door een individuele onderneming begane inbreuken op de Verordeningen (EEG) nr. 3820/85 of (EEG) nr. 3821/85.*"

risicoclassificatiesystemen moet derhalve worden uitgevoerd in het kader van Richtlijn 2006/22/EG, zodra de desbetreffende maatregelen zijn ingevoerd.

In dat opzicht heeft dit verslag tot doel een overzicht te geven van de uitvoeringsmaatregelen van de lidstaten op basis van de voorlopige bevindingen van de controle op de omzetting.

## 2. DE RICHTLIJN

### 2.1 Het toepassingsgebied van de richtlijn

In de richtlijn is de verplichte controle behouden van alle voertuigen die al regelmatig worden gecontroleerd overeenkomstig Richtlijn 2000/30/EG, d.w.z. zware vrachtvoertuigen (N2, N3), bussen (M2, M3) en zware aanhangwagens (O3 en O4).

Nieuw in de richtlijn is dat ook trekkers met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van meer dan 40 km/h, die hoofdzakelijk worden gebruikt voor commercieel goederenvervoer op de openbare weg, moeten worden gecontroleerd.

In de richtlijn wordt benadrukt dat de lidstaten het recht hebben technische controles langs de weg uit te voeren van voertuigen die niet onder de richtlijn vallen, zoals lichte bedrijfsvoertuigen (N1), of controles uit te voeren op andere plaatsen dan de openbare weg.

### 2.2 Risicoclassificatiesysteem; Selectie van voertuigen voor initiële technische controles langs de weg

Een nieuwigheid is dat de richtlijn het bij Richtlijn 2006/22/EG ingestelde risicoclassificatiesysteem uitbreidt. De lidstaten moeten nu aan hun risicoclassificatiesystemen informatie toevoegen over het aantal en de ernst van de gebreken die zijn vastgesteld tijdens technische controles langs de weg van zware vrachtvoertuigen, bussen en zware aanhangwagens, maar niet van hogesnelheidstrekkers.

Bijlage I bij de richtlijn bevat criteria, zoals het aantal en de ernst van de gebreken, voor de toekenning van een risicoprofiel aan een onderneming, maar het gebruik van die criteria is facultatief en de lidstaten mogen hun eigen systeem gebruiken.

Naast de informatie die wordt verzameld tijdens controles langs de weg van binnenlandse voertuigen, moeten de lidstaten ook de informatie die zij van andere lidstaten ontvangen, toevoegen aan hun risicoclassificatiesysteem.

De lidstaten kunnen ondernemingen toestaan hun voertuigen te onderwerpen aan vrijwillige aanvullende technische controles, en met de informatie die voortvloeit uit die controles kan rekening worden gehouden om het risicoprofiel van een onderneming te verbeteren.

De te controleren voertuigen kunnen ofwel op basis van het hoog risicoprofiel van de onderneming worden geselecteerd, ofwel willekeurig, als er een vermoeden bestaat dat het voertuig een risico vormt voor de verkeersveiligheid of het milieu.

### 2.3 Het systeem van technische controles langs de weg; Inhoud van en methoden voor technische controles langs de weg

Een van de belangrijkste nieuwigheden van de richtlijn is de invoering van een tweestappenaanpak voor de technische controles langs de weg.

Voor elk voertuig dat voor een technische controle langs de weg wordt geselecteerd, moet de controleur minstens de initiële controle uitvoeren. De initiële controle bevat zowel verplichte als facultatieve elementen. De controleur moet in elk geval het recentste keuringsbewijs en,

indien beschikbaar, verslag van de technische controle langs de weg controleren, en een visuele beoordeling uitvoeren van de technische toestand van het voertuig. Voorts moet de controleur ook nagaan of de in het recentste verslag van een technische controle langs de weg vermelde gebreken zijn verholpen. Een visuele controle van de bevestiging van de lading van het voertuig en technische controles met behulp van alle passend geachte methoden, zijn facultatieve elementen. Deze technische controles hebben tot doel een besluit te motiveren om het voertuig aan een nadere controle te onderwerpen of om te eisen dat vastgestelde grote of gevaarlijke gebreken worden verholpen alvorens het voertuig verder op de openbare weg mag rijden.

Op basis van de resultaten van de eerste controle beslist de controleur of het noodzakelijk is het voertuig aan een nadere controle te onderwerpen.

Terwijl de richtlijn veeleer dienst doet als kader voor de initiële controle en de lidstaten veel flexibiliteit biedt, moeten de nadere controles worden uitgevoerd volgens strikte regels die in de richtlijn zijn uiteengezet.

Naar analogie met Richtlijn 2014/45/EU betreffende de periodieke technische controle, zijn in bijlage II van de richtlijn de controlepunten en -methoden, de redenen voor afkeuring en de classificatie van de gebreken gedefinieerd die als geharmoniseerd minimum van toepassing zijn tijdens de technische controle langs de weg. Terwijl de controleur tijdens de periodieke technische controle elk punt van de bijlage moet controleren, moeten tijdens een technische controle langs de weg echter alleen de noodzakelijk en relevant geachte punten van bijlage II bij de richtlijn worden gecontroleerd. Niettemin moet bijzondere aandacht worden besteed aan de veiligheid van de remmen, de banden, de wielen, het chassis en de overlastfactoren.

Een van de beperkingen van de technische controle langs de weg is dat, wanneer volgens het keuringsbewijs of een verslag van een controle langs de weg in de voorbije drie maanden een controle van een van de punten van bijlage II is uitgevoerd, de controleur dat punt alleen mag controleren als dit door een duidelijke tekortkoming wordt gerechtvaardigd.

Na een nadere controle te hebben uitgevoerd, moet de controleur een verslag opstellen overeenkomstig bijlage IV en een afschrift daarvan overhandigen aan de bestuurder.

### 2.4 Verantwoordelijkheden; Controleurs; Controlefaciliteiten; Sancties

In de richtlijn is duidelijk gedefinieerd aan welke eisen de lidstaten moeten voldoen:

- het origineel of een gewaarmerkt afschrift van het meest recente keuringsbewijs en het verslag van de meest recente technische controle langs de weg moeten worden bewaard aan boord van het voertuig. Ook elektronisch bewijsmateriaal kan worden aanvaard;
- ondernemingen en bestuurders van gecontroleerde voertuigen moeten samenwerken met de controleurs en toegang verlenen tot het voertuig, de onderdelen ervan en alle relevante documenten;
- de verantwoordelijkheden van de onderneming voor het in veilige en verkeersgeschikte toestand houden van het voertuig moeten worden gedefinieerd, onverminderd de verantwoordelijkheden van de bestuurders;
- controleurs moeten zich onthouden van elke vorm van discriminatie op grond van nationaliteit van de bestuurder of van het land van inschrijving van het voertuig;
- controleurs mogen geen belangenconflicten hebben die van invloed zouden kunnen zijn op de onpartijdigheid en objectiviteit van hun beslissingen; en

- de beloning van controleurs mag niet rechtstreeks worden gekoppeld aan het resultaat van de initiële of nadere technische controle langs de weg.

Bovendien is in de richtlijn een specifieke eis opgenomen voor controleurs die nadere controles uitvoeren. Die controleurs moeten voldoen aan de eisen inzake minimumvaardigheden en -opleiding voor controleurs die periodieke technische controles uitvoeren.

De faciliteiten die worden gebruikt voor de nadere controles langs de weg kunnen bestaan uit een mobiele controle-eenheid, een aangewezen faciliteit voor controles langs de weg of een centrum voor periodieke technische controle, als dit dichterbij is. De nodige apparatuur voor het uitvoeren van bepaalde controles, zoals controles van de remmen of de ophanging, moet zowel in de mobiele controle-eenheid als in de aangewezen faciliteit voor controle langs de weg beschikbaar zijn. Als de voor de controle van een bepaald punt benodigde apparatuur niet beschikbaar is, moet het voertuig worden doorverwezen naar een controlecentrum waar de controle kan worden uitgevoerd.

### 2.5 Beoordeling van gebreken; Follow-up in geval van grote of gevaarlijke gebreken; Vergoedingen voor de controle

In 2010 heeft de Commissie een aanbeveling[7] aangenomen om richtsnoeren te verstrekken aan controleurs en om te garanderen dat de in bijlage II bij Richtlijn 2009/40/EG vermelde gebreken op geharmoniseerde wijze worden beoordeeld. Bij die aanbeveling zijn drie categorieën van gebreken ingevoerd (klein, groot en gevaarlijk) en is, bij wijze van richtsnoer, bepaald in welke categorie elk defect valt.

Op basis van de aanbeveling is bij Richtlijn 2014/45/EU de beoordeling van gebreken ingevoerd als geharmoniseerde maatregel voor de periodieke technische controle. Die aanpak is ook gevolgd bij de herziening van de maatregelen voor technische controles langs de weg. Bij de richtlijn zijn drie verschillende categorieën gebreken ingevoerd. Al naargelang de ernst worden gebreken als klein, groot of gevaarlijk beschouwd. Wanneer tijdens een controle langs de weg meerdere gebreken worden vastgesteld die in verschillende categorieën vallen, moet het voertuig worden ingedeeld op basis van het ergste gebrek. Als een voertuig bovendien meerdere gebreken vertoont op hetzelfde controlegebied (bv. remmen of stuurinrichting) mag het voertuig in de volgende ergere categorie worden ingedeeld als het gecombineerde effect van de gebreken een hoger risico voor de verkeersveiligheid tot gevolg heeft.

### 2.6 Percentage te controleren voertuigen; Controleverslag en databanken over technische controles langs de weg; Mededeling van informatie aan de Commissie

Nieuw in de richtlijn is dat een nieuwe algemene doelstelling wordt vastgesteld, namelijk dat elk jaar minstens 5 % van het totale aantal ingeschreven zware vrachtvoertuigen, bussen en zware aanhangwagens moet worden onderworpen aan een initiële technische controle langs de weg in de EU.

Dat betekent dat elke lidstaat inspanningen moet leveren om een evenredig aantal initiële technische controles langs de weg uit te voeren, rekening houdend met het aantal dergelijke voertuigen dat op zijn grondgebied is ingeschreven.

[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).

De lidstaten zijn verplicht bepaalde informatie te verzamelen, zowel na de initiële als na de nadere technische controles langs de weg. De verzamelde informatie dient als basis voor de verslagen die om de twee jaar bij de Commissie moeten worden ingediend.

De eerste nationale verslagen hebben betrekking op de jaren 2019 en 2020 en moeten uiterlijk 31 maart 2021 bij de Commissie worden ingediend.

### 2.7 Aanwijzing van een contactpunt; Samenwerking tussen de lidstaten; Gezamenlijke technische controles langs de weg

De richtlijn schrijft voor dat de lidstaten hun nationale contactpunten moeten aanwijzen en bij de Commissie aanmelden. De taken van die contactpunten zijn:

- zorgen voor coördinatie met de nationale contactpunten van andere lidstaten met betrekking tot kwesties die verband houden met de richtlijn, met name wanneer tijdens een controle langs de weg is vastgesteld dat een in een andere lidstaat geregistreerd voertuig grote of gevaarlijke gebreken vertoont;
- de gegevens van de door hen uitgevoerde technische controles langs de weg om de twee jaar naar de Commissie sturen.

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

### 3.1 Door de lidstaten aangemelde nationale omzettingsmaatregelen

De lidstaten moesten uiterlijk 20 mei 2017 de nationale maatregelen die nodig zijn om aan de richtlijn te voldoen, vaststellen en bekendmaken en vervolgens aanmelden bij de Commissie. De maatregelen zijn van toepassing sinds 20 mei 2018.

Op 20 mei 2017 hadden slechts 8 van de 28 lidstaten aan de Commissie meegedeeld dat de omzetting van de richtlijn was voltooid. Overeenkomstig de procedureregels heeft de Commissie inbreukprocedures ingeleid om de overige 20 lidstaten aan te sporen de vereiste nationale omzettingsmaatregelen vast te stellen. De inleiding van de inbreukprocedures vormde de basis voor intensieve uitwisselingen met de lidstaten; dat heeft er in de meeste gevallen toe geleid dat de ontbrekende nationale omzettingsmaatregelen werden aangemeld.

### 3.2 Voorlopige bevindingen

De Commissie heeft een externe contractant de opdracht gegeven om een voorlopige beoordeling uit te voeren van de overeenstemming van de nationale omzettingsmaatregelen met de eisen van de richtlijn. De bevindingen van de contractant worden verder geanalyseerd door de Commissie; naar verwachting zullen deze werkzaamheden in de loop van de komende maanden worden afgerond.

#### 3.2.1 Het toepassingsgebied van de richtlijn

Volgens de voorlopige analyse van de nationale omzettingsmaatregelen vormde de opname van hogesnelheidstrekkers een uitdaging voor sommige lidstaten. Er zijn ook enkele kleine problemen vastgesteld met betrekking tot de voertuigcategorieën die al in de regeling voor controles langs de weg waren opgenomen; deze moeten verder worden uitgeklaard.

#### 3.2.2 Risicoclassificatiesysteem; Selectie van voertuigen voor initiële technische controles langs de weg

De voorlopige beoordeling wees op mogelijke problemen in verscheidene lidstaten, met betrekking tot de uitbreiding van het risicoclassificatiesysteem met de informatie die afkomstig is van de technische controles langs de weg. Dat vergt verdere analyse en uitwisseling met de betrokken lidstaten.

Klaarblijkelijk hebben de meeste lidstaten de facultatieve maatregelen van de richtlijn met betrekking tot de selectie van voertuigen overgenomen; tijdens de voorlopige beoordeling zijn in verband daarmee geen substantiële problemen aan het licht gekomen.

#### 3.2.3 Het systeem van technische controles langs de weg; Inhoud van en methoden voor technische controles langs de weg

Uit de voorlopige bevindingen bleek dat de invoering van twee afzonderlijke fasen in de technische controle langs de weg, namelijk de initiële en de nadere controle, een uitdaging vormde. Blijkbaar is in sommige lidstaten geen duidelijk onderscheid gemaakt tussen de twee fasen, wat aanleiding kan geven tot verdere vragen over problemen die rechtstreeks verband houden met de verschillende fasen, zoals het verzamelen van gegevens, het verslag van nadere technische controles langs de weg of de opleiding van controleurs.

#### 3.2.4 Verantwoordelijkheden; Controleurs; Controlefaciliteiten; Sancties

De voorlopige analyse heeft geen grote problemen aan het licht gebracht, maar sommige punten met betrekking tot de eisen voor controleurs vergen verdere beoordeling en uitwisselingen met de betrokken lidstaten.

#### 3.2.5 Beoordeling van gebreken; Follow-up in geval van grote of gevaarlijke gebreken; Vergoedingen voor de controle

De conclusies van de voorlopige beoordeling waren over het algemeen positief, maar sommige punten moeten nog verder worden verduidelijkt.

De facultatieve maatregel dat, indien gebreken zijn vastgesteld tijdens de nadere controle, een vergoeding moet worden betaald voor het uitvoeren van de controle, is blijkbaar slechts door enkele lidstaten ingevoerd.

#### 3.2.6 Percentage te controleren voertuigen; Controleverslag en databanken over technische controles langs de weg; Mededeling van informatie aan de Commissie

In sommige gevallen was het moeilijk om na te gaan of de drempel van 5 %, het proportionele aantal controles op lidstaatniveau en de tweejaarlijkse mededeling van informatie aan de Commissie in de nationale omzettingsmaatregelen waren opgenomen, maar de voorlopige beoordeling heeft geen grote problemen aan het licht gebracht.

Anderzijds lijkt de nieuwe verplichting tot het verzamelen van verschillende reeksen informatie na de initiële en nadere controles problemen te hebben opgeleverd in sommige lidstaten; dat vergt verdere verduidelijking en uitwisseling met de betrokken lidstaten.

Met betrekking tot de informatie die op nationaal moet worden verzameld, zij erop gewezen dat, bij gebrek aan omzettingsmaatregelen, de richtlijn een moeilijke situatie heeft gecreëerd voor de lidstaten. De richtlijn is van toepassing sinds 20 mei 2018, maar de eerste nationale verslagen overeenkomstig de richtlijn zullen alleen betrekking hebben op 2019 en 2020. Dat betekent dat de gegevens voor het gehele jaar 2018 nog steeds moeten worden verzameld en dat de nationale verslagen moeten worden opgesteld overeenkomstig Richtlijn 2000/30/EG,

welke is ingetrokken op 20 mei 2018, toen de nieuwe richtlijn in werking is getreden. Dat juridische vacuüm veroorzaakte aanzienlijke praktische problemen voor de lidstaten bij de opstelling van hun verslagen over controles langs de weg voor 2017-2018.

#### 3.2.7 Aanwijzing van een contactpunt; Samenwerking tussen de lidstaten; Gezamenlijke technische controles langs de weg

De lidstaten hebben hun nationale contactpunten uiterlijk op 20 mei 2015 in kennis gesteld en hebben sindsdien regelmatig updates gestuurd. Op basis van de kennisgevingen en de latere updates heeft de Commissie een lijst van de aangemelde nationale contactpunten opgesteld en die regelmatig onder de lidstaten verspreid.

## 4. SAMENVATTING - CONCLUSIES

Bij het in 2014 goedgekeurde pakket inzake technische controles zijn een aantal nieuwigheden ingevoerd op het gebied van periodieke technische controle, technische controle van bedrijfsvoertuigen langs de weg en inschrijvingsdocumenten van voertuigen, maar zijn de meeste bestaande en goed functionerende voorschriften behouden.

Acht lidstaten hebben de maatregelen van de richtlijn tijdig omgezet in nationale wetgeving. De overige 20 zijn hun omzettingsverplichting nagekomen nadat de Commissie officiële procedures had ingeleid om hen daartoe aan te sporen.

Wat betreft de overeenstemming van de nationale maatregelen met die van de richtlijn, is uit de voorlopige beoordeling gebleken dat de maatregelen in de meeste lidstaten correct zijn omgezet; in sommige gevallen kan de Commissie echter overwegen om uitwisselingen met de betrokken lidstaten te starten om mogelijke problemen met de naleving te verduidelijken.

Wat betreft het effect van de richtlijn op de verschillende aspecten van de technische controles langs de weg van bedrijfsvoertuigen, kunnen alleen zinvolle conclusies worden getrokken op basis van de gegevens die zijn verkregen na drie jaar ononderbroken toepassing van de richtlijn. Niettemin zal de Commissie de situatie nauwlettend in de gaten houden en te gepasten tijde een ex-postevaluatie uitvoeren.