



EUROPESE COMMISSIE

Brussel, 13.7.2012
COM(2012) 382 final

2012/0186 (COD)

Pakket inzake technische controles

Voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

**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**

(Voor de EER relevante tekst)

TOELICHTING

1. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

- Motivering en doelstellingen van het voorstel

Het doel van het voorstel is om bijgewerkte geharmoniseerde voorschriften vast te stellen voor wegcontroles van motorvoertuigen en aanhangwagens teneinde de verkeersveiligheid en de bescherming van het milieu te verbeteren.

Het voorstel is gericht op de verwezenlijking van de doelstelling om het aantal dodelijke verkeersslachtoffers tegen 2020 met de helft terug te dringen, zoals is neergelegd in de beleidsoriëntaties inzake de verkeersveiligheid 2011-2020¹. Ook zal dit voorstel bijdragen tot de vermindering van de emissies door het wegvervoer door slecht onderhoud van voertuigen.

- Algemene context

Voordat een voertuig in de handel mag worden gebracht, moet het voldoen aan alle relevante voorschriften voor type- of individuele goedkeuring die een optimaal niveau van veiligheid en milieubescherming waarborgen. De lidstaten zijn verplicht om een voertuig dat op basis van een door de fabrikant van het voertuig afgegeven "certificaat van overeenstemming" een Europese typegoedkeuring heeft verkregen, voor het eerst in te schrijven. Deze inschrijving is de officiële vergunning voor het gebruik op openbare weg en geldt als referentie voor de verschillende invoeringsdata van de voorschriften voor voertuigen.

Na deze goedkeuring moeten voertuigen worden onderworpen aan periodieke technische controles. Het doel van deze controles is ervoor te zorgen dat voertuigen die zich in het verkeer begeven verkeersgeschikt en veilig blijven en geen gevaar voor de bestuurder en andere weggebruikers vormen. Daarom wordt gecontroleerd of voertuigen voldoen aan bepaalde voorschriften, zoals veiligheids-, milieu- of retrofitvoorschriften. Vanwege het regelmatige en intensieve gebruik ervan voor voornamelijk commerciële doeleinden, kunnen voertuigen die worden gebruikt voor commercieel vervoer van goederen met een massa in beladen toestand van meer dan 3,5 ton of voor commercieel passagiersvervoer van meer dan acht personen daarnaast worden onderworpen aan technische ad-hoccontroles langs de weg, waarbij op elk moment en overal in de EU de naleving van technische en milieuvoorschriften kan worden gecontroleerd.

Sommige voertuigen worden tijdens hun levensduur opnieuw ingeschreven, bijvoorbeeld vanwege de overdracht van de eigendom of verplaatsing naar een andere lidstaat voor permanent gebruik. Tegelijkertijd moeten bepalingen inzake een voertuiginschrijvingsprocedure worden ingevoerd om ervoor te zorgen dat voertuigen die een onmiddellijk risico voor de verkeersveiligheid vormen niet in het verkeer worden gebruikt. Het belangrijkste doel van technische controles langs de weg is ervoor te zorgen dat bedrijfsvoertuigen in de perioden tussen periodieke controles geen significant risico voor de verkeersveiligheid vormen. Het voorstel beoogt ook gelijke concurrentievoorwaarden te

¹ COM(2010) 389 definitief.

scheppen wat betreft de kwaliteit van het onderhoud van in de Unie aan het verkeer deelnemende bedrijfsvoertuigen, door malafide vervoerondernemers te ontmoedigen om een concurrentievoordeel te behalen door met slecht onderhouden voertuigen te rijden.

- Bestaande bepalingen op het door het voorstel bestreken gebied

De in het bestaande wettelijk kader neergelegde voorschriften inzake de regelgeving op het gebied van technische controles, dat de technische controles², technische controles langs de weg³ en de voorschriften betreffende de inschrijving van voertuigen⁴ omvat, worden overnemen in het "pakket inzake technische controles".

Vergeleken met de bestaande wetgeving inzake technische controles langs de weg is de belangrijkste doelstelling van het voorstel de invoering van een risicobeoordelingssysteem waarmee de controle van voertuigen kan worden toegespitst op voertuigen van ondernemingen met een dubieuze reputatie op het gebied van de naleving van de veiligheidsvoorschriften, waardoor voertuigen van ondernemingen die wel voldoende oog hebben voor de veiligheid en het milieu minder vaak zullen worden gecontroleerd. Ook omvat het voorstel nieuwe voorschriften op een aantal gebieden die verband houden met de normen voor en de kwaliteit van de controles, namelijk de controleapparatuur, de vaardigheden en opleiding van controlepersoneel, en het toezicht op het controlesysteem.

- Samenhang met andere beleidsgebieden en doelstellingen van de EU

Het voorstel is consistent met de in het Witboek over een interne Europese vervoersruimte⁵ beschreven EU-doelstelling om de wegen veiliger te maken en beoogt de uitvoering van de in de beleidsoriëntaties inzake de verkeersveiligheid 2011-2020 beschreven specifieke strategie voor veiligere voertuigen.

Wat de milieuaspecten van het voorstel betreft, zullen de nieuwe voorschriften bijdragen tot de vermindering van de emissies van CO₂ en andere luchtverontreinigende stoffen door motorvoertuigen in het kader van de EU-strategie voor schone en energiezuinige voertuigen en het geïntegreerde energie- en klimaatbeleid, de zogeheten "20-20-20-strategie", en tot de verwezenlijking van de luchtkwaliteitsdoelstellingen van Richtlijn 2008/50/EG.⁶

2. RESULTATEN VAN DE RAADPLEGING VAN DE BETROKKEN PARTIJEN EN EFFECTBEOORDELINGEN

- Raadpleging van de betrokken partijen

² 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).

³ 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, als gewijzigd (PB L 203 van 10.8.2000, blz. 1).

⁴ Richtlijn 1999/37/EG van de Raad van 29 april 1999 inzake de kentekenbewijzen van motorvoertuigen (PB L 138 van 1.6.1999, blz. 57).

⁵ COM(2011) 144 definitief.

⁶ Richtlijn 2008/50/EG van het Europees Parlement en de Raad van 21 mei 2008 betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa (PB L 152 van 11.6.2008, blz. 1).

Raadplegingsmethoden

Tijdens de ontwikkeling van het voorstel voor het pakket inzake technische controles heeft de Commissie de belanghebbende partijen op een aantal manieren geraadpleegd:

- er heeft een algemene raadpleging via internet plaatsgevonden, waarin alle aspecten van het voorstel aan bod zijn gekomen;
- deskundigen en belanghebbende partijen zijn geraadpleegd tijdens workshops;
- er is een studie uitgevoerd naar toekomstige opties inzake technische voorschriften en wegcontroles in de Europese Unie om mogelijke maatregelen vast te stellen en een instrument te ontwikkelen voor het uitvoeren van kosten-batenanalyses van technische controles.

Samenvatting van antwoorden en hoe ermee rekening is gehouden

Tijdens de internetraadpleging werden door de belanghebbende partijen diverse vraagstukken aan de orde gesteld. In de effectbeoordeling bij dit voorstel worden de inhoudelijke kwesties uitputtend behandeld en wordt besproken hoe deze in aanmerking zijn genomen.

Van 29 juli 2010 tot en met 24 september 2010 heeft een open raadpleging via internet plaatsgevonden. De Commissie ontving 9 653 reacties van burgers, autoriteiten van lidstaten, leveranciers van apparatuur, controlecentra, verenigingen van garages en fabrikanten van motorvoertuigen.

De resultaten zijn beschikbaar op http://ec.europa.eu/transport/road_safety/take-part/public-consultations/pti_en.htm.

- Bijeenbrengen en benutten van deskundigheid

Betrokken wetenschaps- en kennisgebieden

Voor het voorstel moesten verschillende beleidsopties en de daaraan gerelateerde economische, maatschappelijke en milieueffecten worden beoordeeld.

Gebruikte methode

Een externe consultant (Europe Economics) heeft een studie naar de effecten van verschillende beleidsopties uitgevoerd aan de hand van verschillende wetenschappelijke en evaluatierapporten als bron van modellen en gegevens voor de bepaling van de monetaire waarde van de kosten en baten van de verschillende beleidsopties. De studies waaruit het meest is geput zijn:

- het Verslag van de Commissie aan de Raad en het Europees Parlement over de toepassing door de lidstaten van 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 – Rapportageperiodes 2005-2006 en 2007-2008⁷;

- AUTOFORE (2007);
- "MOT Scheme Evidence-base", ministerie van Vervoer (VK, 2008);
- het verkeersveiligheidsrapport 2008 van DEKRA over strategieën voor het voorkomen van ongevallen op de wegen van Europa;
- het verkeersveiligheidsrapport 2009 van DEKRA over vrachtwagens;
- het verkeersveiligheidsrapport 2010 van DEKRA over de verkeersveiligheid van motorfietsen;
- de TÜV-rapporten van 2009 en 2010.

Wijze waarop het deskundigenadvies beschikbaar is gemaakt voor het publiek

Alle voltooide en goedgekeurde onderzoeksrapporten zijn beschikbaar of zullen beschikbaar worden gesteld op de website van het DG Mobiliteit en Vervoer.

- Effectbeoordeling

Voor de belangrijkste aspecten van het voorstel werden de volgende opties in aanmerking genomen:

- (a) De optie "ongewijzigd beleid" is de referentieoptie waarmee de andere beleidsopties worden vergeleken. In deze optie wordt het huidige wettelijk kader van de EU gehandhaafd.
- (b) De optie "zachte wetgeving" bestaat in een betere tenuitvoerlegging en een betere monitoring van de toepassing van de bestaande wetgeving. In deze optie wordt geen nieuwe wetgeving ingevoerd, maar neemt de Commissie nieuwe maatregelen en levert zij extra inspanningen om de naleving van de technische normen te verbeteren en de uitwisseling van gegevens te versterken.
- (c) De "wetgevingsoptie" bestaat uit twee componenten.
 - De eerste component van de verwezenlijking van de specifieke doelstelling om de veiligheid van voertuigen in het verkeer te verbeteren is de aanscherping van de EU-minimumnormen voor periodieke technische controles en onaangekondigde technische controles langs de weg en de vaststelling van bindende normen. Dit is essentieel om te voorkomen dat hiaten in het systeem de effectiviteit van de handhaving van technische normen als geheel verminderen.

⁷ COM(2010) 754 definitief.

- Met het oog op de verwezenlijking van de specifieke doelstelling om de noodzakelijke gegevens voor en van technische controles beschikbaar te stellen, omvat een tweede component van de algemene regeling dat in een tweede fase een op het niveau van de EU geharmoniseerd systeem voor de uitwisseling van gegevens kan worden opgezet, waarin de bestaande gegevensbanken aan elkaar worden gekoppeld om de efficiëntie van de tenuitvoerlegging van het EU-pakket voor technische controles te verbeteren.

In verschillende lidstaten voert een groot aantal erkende particuliere controlecentra de technische controles uit. Om voor een samenhangende aanpak te zorgen, moeten bepaalde gemeenschappelijke procedures, zoals minimumtermijnen en de aard van de mee te delen informatie, in de wetgeving worden gespecificeerd.

Uit de effectbeoordeling is echter gebleken dat een combinatie van zachte wetgeving en wetgeving voordelen met zich meebrengt. Daarom zijn de zachte-wetgevingsmaatregelen waarin de effectbeoordeling voorziet geïntegreerd in de wetteksten.

3. JURIDISCHE ASPECTEN VAN HET VOORSTEL

- Samenvatting van de voorgestelde maatregel

Lichte bedrijfsvoertuigen en aanhangwagens worden opgenomen in het toepassingsgebied van de technische controles langs de weg, omdat deze groep van voertuigen de neerwaartse trend in het aantal dodelijke verkeersslachtoffers niet volgt. Andere lichte bedrijfsvoertuigen, zoals taxi's en ambulances, die reeds aan jaarlijkse technische controles moeten worden onderworpen, behoren niet tot de belangrijkste doelgroep van controles langs de weg, onder meer omdat deze voertuigen het minst vaak bij dodelijke ongevallen zijn betrokken.

Om de controles langs de weg door de lidstaten beter over de voertuigen te verdelen, zal elk jaar een bepaald percentage van het aantal ingeschreven voertuigen worden gecontroleerd. Het geplande percentage zal het totale aantal controles langs de weg in de Unie wordt niet doen toenemen.

Om de lasten voor ondernemingen die hun voertuigen goed onderhouden te verminderen, zal de selectie van voertuigen worden gebaseerd op het risicoprofiel van de marktdeelnemers en worden toegespitst op ondernemingen met een hoog risico. Op basis van de huidige bepalingen van Richtlijn 2000/30/EG, en zoals blijkt uit het verslag van de Commissie over de tenuitvoerlegging daarvan,⁸ wordt een groot aantal voertuigen aangehouden voor een controle langs de weg zonder dat er enig gebrek wordt geconstateerd. Uit de effectbeoordeling blijkt echter dat met een risicobeoordelingssysteem voor controles langs de weg circa 2,3 miljoen controles van goed onderhouden voertuigen achterwege kunnen worden gelaten, wat een potentiële besparing voor de vervoersondernemingen van 80,4 miljoen euro zou opleveren. Het ondernemingsprofiel wordt gebaseerd op de resultaten van eerdere technische controles en controles langs de weg, in een systeem dat vergelijkbaar is met het systeem inzake rij- en rusttijden dat is ingevoerd bij Richtlijn 2006/22/EG⁹.

⁸ COM(2010) 754.

⁹ PB L 102 van 11.4.2006, blz. 35.

Uitgebreidere technische controles langs de weg, waarbij controleapparatuur zal worden gebruikt, zullen worden uitgevoerd door hetzij mobiele controle-eenheden, hetzij in dichtbij gelegen controlecentra. Het vastzetten van lading moet worden opgenomen in het toepassingsgebied van de controles langs de weg. Gebreken zullen worden beoordeeld aan de hand van geharmoniseerde voorschriften op basis van het risico dat ze vormen.

Het kennis- en vaardigheidsniveau van controleurs die controles langs de weg uitvoeren moet ten minste gelijk zijn aan dat van controleurs die technische controles uitvoeren.

De samenwerking tussen handhavingsautoriteiten in de lidstaten moet verder worden bevorderd door gezamenlijke controles, gezamenlijke opleidingsinitiatieven, de elektronisch uitwisseling van informatie en de uitwisseling van inlichtingen en ervaringen. De lidstaten zullen nauw samenwerken en regelmatig gezamenlijke controleactiviteiten verrichten, waarbij elke lidstaat zich op zijn eigen grondgebied zal richten op het geselecteerde doel van de gezamenlijke actie, zoals de toestand van de banden of de wijze waarop de lading is vastgezet.

De samenwerking en de informatie-uitwisseling tussen de lidstaten en met de Commissie zal efficiënter verlopen via aangewezen contactpunten in de lidstaten.

De rapportage aan de Commissie zal geschieden middels gestandaardiseerde rapportageformulieren.

De Commissie krijgt de bevoegdheid om door middel van gedelegeerde handelingen de bijlagen bij te werken in het licht van de technische vooruitgang en om, in nauwe samenwerking met de lidstaten, de certificaten en rapportageformulieren aan te passen door middel van uitvoeringshandelingen, onder meer op grond van alternatieve controleprocedures op basis van moderne nabehandelingssystemen van uitlaatgassen om de conformiteit van de emissies van NO_x en zwevende deeltjes te controleren. Die systemen zijn echter nog in ontwikkeling.

- Rechtsgrondslag

De rechtsgrondslag voor het voorstel is artikel 91 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie.

- Subsidiariteitsbeginsel

Het subsidiariteitsbeginsel is van toepassing in zoverre dit voorstel niet onder de exclusieve bevoegdheid van de Unie valt.

De doelstellingen van het voorstel kunnen om de volgende reden niet voldoende door de lidstaten worden verwezenlijkt: op EU-niveau zijn technische minimumvoorschriften vastgesteld inzake controles langs de weg zijn en de tenuitvoerlegging ervan door de lidstaten heeft geleid tot sterk uiteenlopende voorschriften in de Unie, met negatieve gevolgen voor de verkeersveiligheid en voor de interne markt.

Het voorstel is derhalve in overeenstemming met het subsidiariteitsbeginsel.

- Evenredigheidsbeginsel

Het voorstel voldoet aan het evenredigheidsbeginsel om de volgende redenen.

Zoals blijkt uit de effectbeoordeling, voldoet het voorstel aan het evenredigheidsbeginsel omdat het niet verder gaat dan nodig is voor de verwezenlijking van de doelstellingen betreffende de verbetering van de verkeersveiligheid en de milieubescherming door de kwaliteit van de controles langs de weg te verbeteren, deze te verscherpen en een passend kader voor een vloeiende informatiestroom op te zetten.

- Keuze van het rechtsinstrument

Voorgesteld(e) instrument(en): verordening.

Het gebruik van een verordening wordt passend geacht omdat een verordening de nodige garanties voor naleving biedt en niet in nationale wetgeving hoeft te worden omgezet.

4. GEVOLGEN VOOR DE BEGROTING

Het voorstel heeft geen gevolgen voor de begroting van de Unie.

5. OPTIONELE ELEMENTEN [INDIEN NODIG]

- Intrekking van bestaande wetgeving

De vaststelling van het voorstel heeft de intrekking van bestaande wetgeving tot gevolg.

- Europese Economische Ruimte

De voorgestelde maatregel betreft een onderwerp dat onder de EER-overeenkomst valt en moet bijgevolg worden uitgebreid tot de Europese Economische Ruimte.

Voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

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

(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,

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 Comité¹,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's²,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) In haar witboek van 28 maart 2011, "Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte – werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem"³ heeft de Commissie de doelstelling vastgesteld om het aantal verkeersdoden tegen 2050 tot nagenoeg nul te herleiden. Om die doelstelling te verwezenlijken zal de voertuigtechnologie naar verwachting een grote bijdrage leveren tot een betere veiligheid van het wegvervoer.
- (2) In haar mededeling "Naar een Europese verkeersveiligheidsruimte - Strategische beleidsoriëntaties inzake de verkeersveiligheid voor de periode 2011-2020"⁴, heeft de Commissie voorgesteld om het totale aantal verkeersdoden tegen 2020 te halveren, te beginnen in 2010. Om dit doel te verwezenlijken heeft de Commissie zeven strategische doelstellingen vastgesteld, met inbegrip van acties om de veiligheid van voertuigen te vergroten, een strategie om het aantal letselgevallen te verminderen en

¹ PB C van, blz. .

² PB C van, blz. .

³ COM(2011) 144 definitief.

⁴ COM(2010) 389 definitief.

de verbetering van de veiligheid van kwetsbare weggebruikers, met name motorrijders.

- (3) Technische controles maken deel uit van een breder regelgevingskader dat ervoor moet zorgen dat voertuigen tijdens het gebruik ervan aan bepaalde veiligheids- en milieunormen blijven voldoen. Deze regelgeving moet periodieke technische controles voor alle voertuigen en technische controles langs de weg van voertuigen die worden gebruikt voor commerciële vervoersactiviteiten over de weg omvatten, alsmede bepalingen inzake een voertuiginschrijvingsprocedure om ervoor te zorgen dat voertuigen die een onmiddellijk gevaar voor de verkeersveiligheid vormen niet in het verkeer worden gebruikt.
- (4) In de Unie is een aantal technische normen en eisen met betrekking tot de veiligheid van voertuigen aangenomen. Er moet echter voor worden gezorgd, door middel van onaangekondigde technische controles langs de weg, dat voertuigen, nadat zij op de markt zijn gekomen, gedurende hun hele levensduur aan de veiligheidsnormen blijven voldoen.
- (5) Technische controles langs de weg, als ingesteld bij 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 verkeer⁵, zijn een essentieel element om te waarborgen dat bedrijfsvoertuigen tijdens hun gehele levensduur in goede staat verkeren. Deze controles dragen niet alleen bij tot de verkeersveiligheid en een vermindering van de emissies door voertuigen, maar ook tot het voorkomen van oneerlijke concurrentie in het wegvervoer door de aanvaarding van verschillende controleniveaus in de lidstaten.
- (6) De controles langs de weg dienen te worden uitgevoerd op basis van een risicoclassificatiesysteem. De lidstaten kunnen gebruikmaken van het risicoclassificatiesysteem dat is opgezet overeenkomstig artikel 9 van 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 Raad⁶.
- (7) Deze verordening moet worden toegepast op bedrijfsvoertuigen met een ontwerpssnelheid van meer dan 25 km/h in de categorieën die zijn vastgesteld bij Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 5 september 2007 tot vaststelling van een kader voor de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd⁷. De verordening mag de lidstaten er echter niet van weerhouden om technische controles langs de weg uit te voeren die niet onder deze verordening vallen of om andere aspecten van wegvervoer te controleren, zoals in het bijzonder de rij- en rusttijden en het vervoer van gevaarlijke goederen.

⁵ PB L 203 van 10.8.2000, blz. 1.

⁶ PB L 102 van 11.4.2006, blz. 35.

⁷ PB L 263 van 9.10.2007, blz. 1.

- (8) In de verslagen over de uitvoering van Richtlijn 2000/30/EG⁸ wordt het belang van controles langs de weg duidelijk aangetoond. In de periode 2007-2008 werd bij ongeveer 300 000 voertuigen die in de Unie aan een controle langs de weg werden onderworpen geoordeeld dat ze in zodanig slechte staat verkeerden dat ze van de weg moesten worden gehaald. Deze verslagen laten ook aanzienlijke verschillen in de resultaten van de door de lidstaten uitgevoerde controles langs de weg zien. Voor bepaalde gebreken liep het percentage van de voertuigen die deze gebreken vertoonden in de periode 2007-2008 tussen aangrenzende lidstaten uiteen van 0,6 % tot 41,4 %. Tot slot kwamen uit deze verslagen belangrijke verschillen in het aantal uitgevoerde controles langs de weg tussen lidstaten naar voren. Om tot een meer evenwichtige aanpak te komen, moeten de lidstaten zich ertoe verbinden om een minimumaantal controles te verrichten, dat evenredig is aan het aantal bedrijfsvoertuigen dat op hun grondgebied is ingeschreven.
- (9) Bestelwagens, met of zonder aanhanger, worden steeds vaker gebruikt in het wegvervoer. Deze voertuigen vallen niet onder bepaalde voorschriften, zoals de voorschriften betreffende de opleiding van beroepsbestuurders of de installatie van snelheidbegrenzers, waardoor zij relatief vaak bij verkeersongevallen betrokken zijn. Daarom moeten bestelwagens, met of zonder aanhangwagen, worden opgenomen in het toepassingsgebied van de technische controles langs de weg.
- (10) Om onnodige administratieve lasten en kosten te voorkomen en de efficiëntie van de controles te verhogen, moet de selectie worden toegespitst op voertuigen die worden geëxploiteerd door ondernemingen die de verkeersveiligheids- en milieunormen niet of slecht naleven, terwijl goed onderhouden voertuigen die worden geëxploiteerd door verantwoordelijke ondernemingen met oog voor veiligheid moeten worden beloond met minder frequente controles.
- (11) Controles langs de weg van de naleving van technische normen moeten bestaan uit initiële en, indien nodig, nadere controles. In beide gevallen moeten ze alle relevante onderdelen en systemen van het voertuig bestrijken. Om tot meer geharmoniseerde controles te komen, moeten voor alle mogelijke te controleren punten controlemethoden en voorbeelden van gebreken en de beoordeling daarvan aan de hand van de ernst ervan worden ingevoerd.
- (12) In diverse lidstaten worden de verslagen van technische controles langs de weg opgesteld met behulp van elektronische middelen. In deze gevallen moet een gedrukte versie van het verslag worden verstrekt aan de bestuurder. Alle tijdens controles langs de weg verzamelde gegevens en informatie moeten worden verzonden naar een gemeenschappelijke register in de lidstaten, zodat de gegevens gemakkelijker kunnen worden verwerkt en de informatie zonder extra administratieve lasten kan worden doorgegeven.
- (13) Het gebruik van mobiele controle-eenheden vermindert de vertragingen en kosten voor marktdeelnemers, aangezien de nadere controles direct langs de weg kunnen worden

⁸ COM(2010) 754 definitief.

verricht. Ook controlecentra kunnen in bepaalde omstandigheden nadere controles uitvoeren.

- (14) Personeel dat nadere technische controles uitvoert, moet ten minste over dezelfde vaardigheden beschikken en aan dezelfde eisen voldoen als personeel dat technische controles uitvoert overeenkomstig Verordening (EU) nr. XX/XX/XX van het Europees Parlement en de Raad van [datum] betreffende de technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens en tot intrekking van Richtlijn 2009/40/EG⁹.
- (15) Samenwerking en uitwisseling van beste praktijken tussen lidstaten is van cruciaal belang om een meer geharmoniseerd systeem van technische controles in de Unie tot stand te brengen. Daarom moeten de lidstaten ook tijdens operationele activiteiten nauwer samenwerken. Deze samenwerking moet ook de periodieke organisatie van gezamenlijke controles langs de weg omvatten.
- (16) Met het oog op een efficiënte informatie-uitwisseling tussen de lidstaten moet binnen elke lidstaat één instantie worden aangewezen die optreedt als contactpunt voor andere relevante bevoegde autoriteiten. Deze instantie moet ook relevante statistieken opstellen. Voorts moeten de lidstaten op hun grondgebied een samenhangende nationale handhavingsstrategie toepassen en kunnen zij één instantie aanwijzen om de uitvoering van deze strategie te coördineren. De bevoegde instanties in elke lidstaat moeten procedures vaststellen waarin de termijnen voor en de inhoud van de mee te delen informatie worden vastgelegd.
- (17) Om de monitoring van het in de Unie toegepaste regime van technische controles langs de weg mogelijk te maken, moeten de lidstaten de Commissie elke twee jaar de resultaten van de verrichte controles langs de weg meedelen. De Commissie deelt de verzamelde gegevens mee aan het Europees Parlement.
- (18) De lidstaten moeten regels vaststellen inzake sancties wegens inbreuken op de bepalingen van deze verordening en erop toezien dat deze worden uitgevoerd. Deze sancties moeten doeltreffend, evenredig en niet-discriminerend zijn en een afschrikkende werking hebben.
- (19) Met het oog op de aanvulling van deze verordening met nadere technische details moet de bevoegdheid om handelingen vast te stellen overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie aan de Commissie worden gedelegeerd om rekening te houden met de ontwikkeling van de EU-wetgeving inzake typegoedkeuring van voertuigcategorieën en de noodzaak om de bijlagen bij te werken in het licht van de technische vooruitgang. Het is van bijzonder belang dat de Commissie tijdens de voorbereiding passend overleg pleegt, onder meer met deskundigen. De Commissie moet bij de voorbereiding en opstelling van de gedelegeerde handelingen zorgen voor gelijktijdige, snelle en adequate toezending van de desbetreffende documenten aan het Europees Parlement en de Raad.
- (20) Om eenvormige voorwaarden voor de tenuitvoerlegging van deze verordening te waarborgen, moeten uitvoeringsbevoegdheden aan de Commissie worden toegekend.

⁹ PB L [XXX].

Deze bevoegdheden moeten worden uitgeoefend overeenkomstig Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 tot vaststelling van de algemene voorschriften en beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop de lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren¹⁰.

- (21) Aangezien de doelstelling van deze verordening, namelijk de vaststelling van minimumvoorschriften en geharmoniseerde regels voor de uitvoering van technische controles langs de weg van voertuigen die zich in de Unie in het verkeer begeven, niet voldoende door de lidstaten kan worden verwezenlijkt en derhalve beter door de Unie kan worden verwezenlijkt, kan de Unie maatregelen vaststellen overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag betreffende de Europese Unie bedoelde subsidiariteitsbeginsel. Overeenkomstig het evenredigheidsbeginsel als bedoeld in genoemd artikel gaat deze verordening niet verder dan hetgeen noodzakelijk is om deze doelstellingen te bereiken.
- (22) De onderhavige verordening eerbiedigt de grondrechten en volgt de beginselen die met name door het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie zijn erkend, zoals aangehaald in artikel 6 van het Verdrag betreffende de Europese Unie
- (23) Deze verordening breidt het toepassingsgebied van Richtlijn 2000/30/EG uit en actualiseert de technische voorschriften ervan. Die richtlijn moet derhalve worden ingetrokken. Voorts integreert deze verordening de voorschriften die zijn vervat in Aanbeveling 2010/379/EU van de Commissie van 5 juli 2010 inzake de risicobeoordeling van gebreken die worden vastgesteld tijdens technische controles (van bedrijfsvoertuigen) langs de weg overeenkomstig Richtlijn 2000/30/EG van het Europees Parlement en de Raad¹¹,

HEBBEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

HOOFDSTUK I

ONDERWERP, DEFINITIES EN TOEPASSINGSGEBIED

Artikel 1

Onderwerp

Deze verordening stelt een regime in van technische controles langs de weg van bedrijfsvoertuigen die in de lidstaten aan het verkeer deelnemen.

¹⁰ PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13.

¹¹ PB L 173 van 8.7.2010, blz. 97.

Artikel 2 **Toepassingsgebied**

1. Deze verordening is van toepassing op bedrijfsvoertuigen met een ontwerpsnelheid van meer dan 25 km/h in de volgende categorieën, als bedoeld in Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad:
 - motorvoertuigen voor personenvervoer waarvan het aantal zitplaatsen – die van de bestuurder niet meegerekend – meer dan acht bedraagt – voertuigcategorieën M2 en M3;
 - motorvoertuigen op ten minste vier wielen die normaal worden gebruikt voor het vervoer van goederen over de weg en waarvan de toegestane maximummassa niet meer dan 3 500 kg bedraagt – voertuigcategorie N1;
 - motorvoertuigen voor goederenvervoer met een toegestane maximummassa van meer dan 3 500 kg – voertuigcategorieën N2 en N3;
 - aanhangwagens en opleggers waarvan de toegestane maximummassa niet meer dan 3 500 kg bedraagt – voertuigcategorieën O1 en O2;
 - aanhangwagens en opleggers met een toegestane maximummassa van meer dan 3 500 kg – voertuigcategorieën O3 en O4.
2. Deze verordening doet geen afbreuk aan het recht van lidstaten om controles langs de weg te verrichten die niet onder deze verordening vallen.

Artikel 3 **Definities**

Voor de uitvoering van deze verordening zijn de volgende definities van toepassing:

- (1) "voertuig": elk motorvoertuig dat niet op rails wordt voortbewogen of een aanhangwagen of oplegger daarvan;
- (2) "motorvoertuig": een door een motor aangedreven voertuig op wielen dat zich op eigen kracht voortbeweegt met een door het ontwerp bepaalde maximumsnelheid van meer dan 25 km per uur;
- (3) "aanhangwagen": een voertuig zonder aandrijving op wielen dat is ontworpen en gebouwd om getrokken te worden door een motorvoertuig;
- (4) "oplegger": een voertuig dat is bestemd om aan een motorvoertuig te worden gekoppeld op zodanige wijze dat een deel ervan op het motorvoertuig rust en dat een aanzienlijk deel van het gewicht van de oplegger en van zijn lading door het motorvoertuig wordt gedragen;
- (5) "lading": alle voorwerpen die in of op een voertuig worden geplaatst en niet permanent aan het voertuig worden bevestigd, met inbegrip van voorwerpen in lastdragers zoals wissellaadbakken of containers op voertuigen;

- (6) "bedrijfsvoertuig": een motorvoertuig en/of aanhangwagen daarvan voor het vervoer van goederen of personen voor commerciële doeleinden;
- (7) "in een lidstaat ingeschreven voertuig": een voertuig dat in een lidstaat is ingeschreven of in gebruik is genomen;
- (8) "houder van een kentekenbewijs": de persoon op wiens naam het voertuig is ingeschreven;
- (9) "technische controle langs de weg": een door een bevoegde instantie of onder haar directe toezicht uitgevoerde onaangekondigde technische controle van een bedrijfsvoertuig dat op het grondgebied van een lidstaat aan het verkeer deelneemt;
- (10) "technische controle": een controle om vast te stellen of de onderdelen van een voertuig nog voldoen aan de toepasselijke veiligheids- en milieukeurmerken die van kracht waren ten tijde van de goedkeuring, de eerste inschrijving of de ingebruikneming of ten tijde van de installatie van onderdelen op het bestaande voertuig;
- (11) "bevoegde instantie": een instantie die of een openbaar lichaam dat belast is met het beheer van het nationale systeem van technische controles, met inbegrip van, indien van toepassing, het verrichten van technische controles;
- (12) "controleur": een persoon die door de lidstaat is gemachtigd om technische controles langs de weg uit te voeren;
- (13) "gebreken": technische defecten of andere vormen van niet-naleving die tijdens een technische controle langs de weg worden vastgesteld;
- (14) "gezamenlijke technische controle langs de weg": een door twee of meer lidstaten tegelijkertijd uitgevoerde technische controle langs de weg.

HOOFDSTUK II

SYSTEEM VAN CONTROLES LANGS DE WEG EN ALGEMENE VERPLICHTINGEN

Artikel 4

Systeem van controles langs de weg

Het systeem van technische controles langs de weg omvat initiële controles als bedoeld in artikel 9 en nadere technische controles als bedoeld in artikel 10, lid 1.

Artikel 5

Percentage te controleren voertuigen

Elke lidstaat verricht gedurende elk kalenderjaar een totaal aantal initiële controles langs de weg, dat overeenkomt met ten minste 5 % van het totale aantal voertuigen als bedoeld in artikel 3, punt 1, dat op zijn grondgebied is ingeschreven.

Artikel 6

Risicoclassificatiesysteem voor technische controles langs de weg

1. Op nationaal niveau wordt een risicoclassificatiesysteem ingevoerd dat is gebaseerd op het aantal en de ernst van de gebreken die worden geconstateerd aan door individuele ondernemingen geëxploiteerde voertuigen. Het risicoclassificatiesysteem wordt beheerd door de bevoegde instantie van de lidstaat.
2. Van elke in het risicoclassificatiesysteem voor technische controles langs de weg geïdentificeerde onderneming wordt een risicoprofiel opgesteld op basis van de in bijlage I vermelde criteria.

Ondernemingen worden ingedeeld aan de hand van de volgende risicoprofielen:

- hoog risico;
 - gemiddeld risico;
 - laag risico.
3. Voor de uitvoering van het risicoclassificatiesysteem voor technische controles langs de weg kunnen lidstaten het overeenkomstig artikel 9 van Richtlijn 2006/22/EG van het Europees Parlement en de Raad opgezette risicoclassificatiesysteem gebruiken.

Artikel 7

Verantwoordelijkheden

1. Bestuurders van een in een lidstaat ingeschreven voertuig bewaren het technisch certificaat van de recentste technische controle en het verslag van de recentste technische controle langs de weg, indien beschikbaar, in het voertuig.
2. De bestuurder van een voertuig dat aan een technische controle langs de weg wordt onderworpen, verleent zijn medewerking aan de controleurs en biedt toegang tot het voertuig en de onderdelen daarvan voor de uitvoering van de controle.
3. Individuele ondernemingen zorgen ervoor dat de voertuigen die ze exploiteren te allen tijde in goede technische staat verkeren.

Artikel 8

Controleurs

1. De controleurs onthouden zich van elke vorm van discriminatie op grond van de nationaliteit van de bestuurder of het land van inschrijving of ingebruikneming van het voertuig bij de selectie van het voertuig voor een technische controle langs de weg en de uitvoering van de controle.
2. De controleur die een technische controle van een voertuig heeft uitgevoerd, wordt niet betrokken bij een daaropvolgende technische controle langs de weg van hetzelfde voertuig.
3. De controleur is onpartijdig en heeft geen belangenconflicten en in het bijzonder geen economische, persoonlijke of familiebanden met de bestuurder, de exploitant of de houder van het kentekenbewijs van het te controleren voertuig.
4. Controleurs worden in geen geval beloond voor het aantal of de resultaten van de verrichte technische controles langs de weg.

HOOFDSTUK III

CONTROLEPROCEDURES

Artikel 9

Selectie van voertuigen voor initiële technische controles langs de weg

Bij het selecteren van de bij controles langs de weg te controleren voertuigen geven controleurs prioriteit aan door ondernemingen met een hoog risicoprofiel als bedoeld in artikel 6, lid 2, geëxploiteerde voertuigen. Andere voertuigen kunnen voor controle worden geselecteerd wanneer een vermoeden bestaat dat het voertuig een risico voor de verkeersveiligheid vormt.

Artikel 10

De inhoud van en methoden voor technische controles langs de weg

1. Voertuigen die overeenkomstig artikel 9 worden geselecteerd voor een technische controle langs de weg worden onderworpen aan een initiële technische controle.

Bij elke initiële technische controle:

- a) controleert de controleur het technisch certificaat en het verslag van de controle langs de weg, indien beschikbaar, die overeenkomstig artikel 7, lid 1, in het voertuig worden bewaard;
- b) voert de controleur een visuele controle uit van de toestand van het voertuig en de lading.

Indien in het vorige verslag van een controle langs de weg een of meer gebreken worden aangegeven, controleert de controleur of dit gebrek of deze gebreken zijn verholpen.

2. Op basis van het resultaat van de initiële controle kan de controleur besluiten dat het voertuig of de aanhangwagen daarvan moet worden onderworpen aan een nadere technische controle langs de weg.

Bij een nadere controle langs de weg worden ten minste de volgende gebieden gecontroleerd:

- remsysteem;
- stuurinrichting;
- assen, wielen, banden en vering;
- overlastfactoren.

De controle van elk van deze gebieden bestrijkt één, meerdere of alle in bijlage II vermelde punten die relevant zijn voor deze gebieden.

Daarnaast kan de controleur ook andere in bijlage II, punt 1, vermelde gebieden controleren en daarbij één, meerdere of alle in deze bijlage vermelde punten onderzoeken.

Wanneer blijkt het technisch certificaat of het verslag van een controle langs de weg in de loop van de vorige maand reeds een controle is verricht van een van de in bijlage II vermelde punten, controleert de controleur dit punt niet opnieuw, tenzij een nieuwe controle gerechtvaardigd is wegens een kennelijk gebrek.

4. Bij het verrichten van technische controles langs de weg gebruikt de controleur de in bijlage II beschreven controlemethoden.
5. Nadere technische controles langs de weg worden alleen verricht door controleurs die voldoen aan de minimumvereisten inzake competentie en opleiding van artikel 12 en bijlage VI van Verordening (EU) nr. XXX/XXX van het Europees Parlement en de Raad van [datum] betreffende de technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens.

Artikel 11 **Controlefaciliteiten**

1. Een nadere technische controle langs de weg wordt verricht met behulp van een mobiele controle-eenheid of in een controlecentrum als bedoeld in Verordening (EU) nr. XXX/XXX van het Europees Parlement en de Raad van [datum] betreffende de technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens.

2. Wanneer de nadere controles in een controlecentrum worden uitgevoerd, worden de initiële technische controles langs de weg op minder dan 10 km van dit centrum uitgevoerd.
3. Mobiele controle-eenheden omvatten passende apparatuur om een technische controle langs de weg uit te voeren, waaronder ten minste de apparatuur die nodig is om de toestand van de remmen, de stuurinrichting, de vering en de emissies van het voertuig te controleren.

.

Artikel 12 **Beoordeling van gebreken**

1. Voor elk te controleren punt gebruikt de inspecteur de lijst van mogelijke gebreken en de relatieve ernst daarvan van bijlage III.
2. Bij de uitvoering van een controle langs de weg kent de controleur aan elk geconstateerd gebrek een mate van ernst toe en deelt hij het gebrek in een van de volgende groepen in:
 - kleine gebreken die geen belangrijke gevolgen hebben voor de veiligheid van het voertuig en andere kleine vormen van niet-naleving;
 - grote gebreken die de veiligheid van het voertuig of van andere weggebruikers in gevaar brengen en andere belangrijke gevallen van niet-naleving;
 - gevaarlijke gebreken die op zodanige wijze een direct en onmiddellijk gevaar voor de verkeersveiligheid vormen dat het voertuig in geen geval verder mag worden gebruikt in het verkeer.
3. Een voertuig dat gebreken vertoont die in een of meer van de in lid 2 bedoelde groepen van gebreken vallen, wordt ingedeeld in de groep waar het zwaarste gebrek toe behoort. Een voertuig met verscheidene gebreken uit dezelfde categorie kan in een hogere categorie worden ingedeeld als het gecombineerde effect van de gebreken resulteert in een groter risico voor de verkeersveiligheid.

Artikel 13

Specifieke voorschriften betreffende de controle van de wijze waarop lading is vastgezet.

De controleur kan een voertuig onderwerpen aan een controle van de wijze waarop lading is vastgezet overeenkomstig bijlage IV. De follow-upprocedures van artikel 14 zijn ook van toepassing op grote of gevaarlijke gebreken in de wijze waarop de lading is vastgezet.

Artikel 14

Follow-up in geval van grote of gevaarlijke gebreken

1. Elk gebrek dat bij een initiële of nadere technische controle wordt geconstateerd, wordt onverwijld en dicht bij de plaats van de controle verholpen.

2. Wanneer het voertuig is ingeschreven in de lidstaat waar de controle langs de weg is uitgevoerd, kan de controleur besluiten dat het voertuig binnen een door hem vastgestelde termijn aan een technische controle moet worden onderworpen. Wanneer het voertuig in een andere lidstaat is ingeschreven, kan de controleur de bevoegde instantie van die lidstaat overeenkomstig de procedure van artikel 18, lid 3, verzoeken een nieuwe technische controle van dit voertuig uit te voeren.
3. De controleur verleent geen toestemming voor het gebruik van een voertuig dat is ingedeeld in de groep van gevaarlijke gebreken totdat het gebrek of de gebreken op de plaats van de controle is of zijn verholpen. De controleur kan toestemming verlenen om met het voertuig naar de dichtstbijzijnde garage te rijden waar de gebreken kunnen worden verholpen, op voorwaarde dat de gevaarlijke gebreken op zodanige wijze zijn verholpen dat deze garage kan worden bereikt en er geen onmiddellijk risico voor de veiligheid van de inzittenden of andere weggebruikers bestaat.

De controleur kan toestemming verlenen om een voertuig dat in de groep met gevaarlijke gebreken is ingedeeld rechtstreeks naar de dichtstbijzijnde locatie te brengen waar het voertuig kan worden gerepareerd of in beslag kan worden genomen.

Artikel 15 **Controlevergoedingen**

Wanneer bij een nadere technische controle grote of gevaarlijke gebreken zijn ontdekt, kunnen lidstaten de betaling van een vergoeding vereisen. Het bedrag van de vergoeding is redelijk en is niet hoger dan het bedrag van de vergoeding voor een technische controle van hetzelfde type voertuig.

Artikel 16 **Verslag van de controle en gegevensbank voor technische controles langs de weg**

1. Na voltooiing van een nadere technische controle stelt de controleur een verslag op overeenkomstig bijlage V. De bestuurder van het voertuig ontvangt een kopie van het controleverslag of, in geval van elektronisch opgestelde verslagen, een gedrukte versie van het verslag.
2. De controleur deelt de bevoegde instantie binnen een redelijke termijn na de nadere technische controle langs de weg de resultaten van deze controle mee. De bevoegde instantie bewaart deze informatie gedurende 36 maanden vanaf de datum van ontvangst.
3. De resultaten van de technische controle langs de weg worden meegedeeld aan de inschrijvingsautoriteit van het voertuig.

HOOFDSTUK IV

SAMENWERKING EN UITWISSELING VAN INFORMATIE

Artikel 17

Aanwijzing van een contactpunt

1. Elke lidstaat wijst een contactpunt aan dat:
 - zorg draagt voor de coördinatie met door de andere lidstaten aangewezen contactpunten met betrekking tot acties overeenkomstig artikel 18;
 - de in artikel 20 bedoelde informatie verstrekt aan de Commissie;
 - verantwoordelijk is voor de uitwisseling van informatie met en het verlenen van bijstand aan de bevoegde instanties van andere lidstaten.
2. De lidstaten delen de Commissie uiterlijk *[een jaar na de inwerkingtreding van deze verordening]* de namen en contactgegevens van hun nationale contactpunt mee en stellen de Commissie onverwijld in kennis van eventuele wijzigingen daarvan. De Commissie stelt een lijst op van alle nationale contactpunten en bezorgt deze aan de lidstaten.

Artikel 18

Samenwerking tussen de lidstaten

1. Wanneer grote of gevaarlijke gebreken zijn geconstateerd aan een voertuig dat niet is ingeschreven in de lidstaat waar de controle is verricht, met name gebreken die resulteren in een verbod om het voertuig te gebruiken, deelt het contactpunt de resultaten van deze controle mee aan de bevoegde instantie van de lidstaat van inschrijving van het voertuig. Deze informatie bevat de in bijlage VI beschreven elementen van het verslag van de technische controle langs de weg. De Commissie stelt nadere regels vast voor de procedures voor de kennisgeving van voertuigen met grote of gevaarlijke gebreken aan de bevoegde instantie van de lidstaat van inschrijving overeenkomstig de onderzoeksprocedure als bedoeld in artikel 23, lid 2.
2. Wanneer aan een voertuig grote of gevaarlijke gebreken worden geconstateerd, kan het contactpunt van de lidstaat waar het voertuig is gecontroleerd de bevoegde instantie van de lidstaat van inschrijving verzoeken om passende follow-upmaatregelen te treffen, zoals het onderwerpen van het voertuig aan een aanvullende technische controle als bedoeld in artikel 14.

De bevoegde instantie van de lidstaat van inschrijving van het voertuig stelt de lidstaat van controle in kennis van de getroffen maatregelen.

Artikel 19

Gezamenlijke technische controles langs de weg

De lidstaten verrichten ten minste zes keer per jaar gezamenlijke controles langs de weg. Zij kunnen deze activiteiten combineren met de in artikel 5 van Richtlijn 2006/22/EG bedoelde activiteiten.

Artikel 20

Mededeling van informatie aan de Commissie

1. Voor 31 maart van elk tweede jaar delen de lidstaten de Commissie langs elektronische weg de in de voorgaande twee kalenderjaren verzamelde gegevens met betrekking tot de gecontroleerde voertuigen mee. Deze gegevens omvatten:
 - a) het aantal gecontroleerde voertuigen;
 - b) de overeenkomstig bijlage V, punt 6, gecontroleerde voertuigcategorie;
 - c) de lidstaat van inschrijving van het voertuig;
 - d) de gecontroleerde punten en de geconstateerde gebreken, overeenkomstig bijlage V, punt 8.

Het eerste verslag bestrijkt de periode van twee jaar die ingaat op 1 januari [jaar].

2. De Commissie stelt nadere voorschriften vast voor de in lid 1 bedoelde mededeling overeenkomstig de onderzoeksprocedure van artikel 22, lid 2. Totdat deze voorschriften zijn vastgesteld, wordt het standaardrapportageformulier van bijlage VI gebruikt.

De Commissie deelt de verzamelde gegevens mee aan het Europees Parlement.

HOOFDSTUK V

BEPALINGEN INZAKE GEDELEGEERDE HANDELINGEN EN UITVOERINGSHANDELINGEN

Artikel 21

Gedelegeerde handelingen

De Commissie krijgt de bevoegdheid om gedelegeerde handelingen overeenkomstig artikel 22 vast te stellen om:

- 1) in voorkomend geval, artikel 2, lid 1, bij te werken om rekening te houden met wijzigingen in de voertuigcategorieën die voortvloeien uit wijzigingen van de in dat artikel bedoelde wetgeving;
- de bijlagen bij te werken in het licht van de technische vooruitgang of rekening houdend met wijzigingen van het internationaal recht of het recht van de Unie.

Artikel 22

Uitoefening van de bevoegdheidsdelegatie

1. De bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt volgens de voorwaarden van dit artikel aan de Commissie toegekend.
2. De in artikel 21 bedoelde bevoegdheidsdelegatie wordt toegekend voor onbepaalde tijd *[met ingang van de datum van inwerkingtreding van deze verordening.]*
3. De in artikel 21 bedoelde bevoegdheidsdelegatie kan te allen tijde door het Europees Parlement of de Raad worden ingetrokken. Het besluit tot intrekking beëindigt de delegatie van de in dat besluit genoemde bevoegdheid. Het wordt van kracht op de dag na die van de bekendmaking ervan in het Publicatieblad van de Europese Unie of een daarin genoemde latere datum. Het laat de geldigheid van de reeds van kracht zijnde gedelegeerde handelingen onverlet.
4. Zodra de Commissie een gedelegeerde handeling vaststelt, doet zij daarvan gelijktijdig kennisgeving aan het Europees Parlement en de Raad.
5. Een krachtens artikel 21 vastgestelde gedelegeerde handeling treedt pas in werking als het Europees Parlement noch de Raad binnen een termijn van twee maanden na de datum van kennisgeving ervan aan het Europees Parlement en de Raad bezwaar heeft gemaakt tegen de gedelegeerde handeling, of indien zowel het Europees Parlement als de Raad de Commissie voor het verstrijken van deze termijn heeft meegedeeld dat zij geen bezwaar zullen aantekenen. Deze termijn wordt met twee maanden verlengd op initiatief van het Europees Parlement en de Raad.

Artikel 23

Comitéprocedure

1. De Commissie wordt bijgestaan door een comité. Dat comité is een comité als bedoeld in Verordening (EU) nr. 182/2011.
2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, is artikel 5 van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing. Wanneer het advies van het comité volgens de schriftelijke procedure moet worden verkregen, wordt die procedure zonder resultaat beëindigd als de voorzitter van het comité binnen de termijn voor het uitbrengen van het advies daartoe beslist of een eenvoudige meerderheid van de leden van het comité daarom verzoekt.

HOOFDSTUK VI

SLOTBEPALINGEN

Artikel 24

Sancties

1. De lidstaten stellen de sancties vast die van toepassing zijn op schendingen van de bepalingen van deze verordening en treffen alle maatregelen die nodig zijn om de daadwerkelijke toepassing van die sancties te garanderen. Deze sancties dienen doeltreffend, evenredig en niet-discriminerend te zijn en een afschrikkende werking te hebben.
2. De overeenkomstig lid 1 vastgestelde voorschriften omvatten sancties wegens verzuim door een bestuurder of een exploitant om mee te werken met de controleur of om tijdens een controle ontdekte gebreken te verhelpen.
3. De lidstaten stellen de Commissie uiterlijk *[een jaar na de datum waarop deze verordening van toepassing wordt]* in kennis van die bepalingen en delen haar onverwijld alle latere wijzigingen van die bepalingen mee.

Artikel 25

Intrekking

Richtlijn 2000/30/EG wordt ingetrokken met ingang van *[de datum waarop deze verordening van toepassing wordt]*.

Artikel 26

Inwerkingtreding en toepassing

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

Zij wordt van toepassing *[twaalf maanden na de datum van haar inwerkingtreding]*.

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