



EUROPESE COMMISSIE

Brussel, 13.7.2012
COM(2012) 380 final

2012/0184 (COD)

Pakket inzake technische controles

Voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

**betreffende de periodieke technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens
en tot intrekking van Richtlijn 2009/40/EG**

(Voor de EER relevante tekst)

{SWD(2012) 206 final}
{SWD(2012) 207 final}

TOELICHTING

1. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

- Motivering en doelstellingen van het voorstel

Het voorstel heeft tot doel bijgewerkte geharmoniseerde voorschriften inzake de technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens vast te stellen teneinde de verkeersveiligheid en de bescherming van het milieu te verbeteren.

Het voorstel beoogt bij te dragen tot de verwezenlijking van de doelstelling om het aantal dodelijke verkeersslachtoffers tegen 2020 met de helft terug te dringen, als neergelegd in de beleidsoriëntaties inzake de verkeersveiligheid voor de periode 2011-2020¹. Ook zal dit voorstel bijdragen tot de vermindering van de emissies in het wegvervoer die het gevolg zijn van 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. Elke lidstaat heeft de verplichting om een voertuig dat op basis van een door de fabrikant van het voertuig afgegeven "conformiteitsverklaring" de Europese typegoedkeuring heeft verkregen voor het eerst in te schrijven. Deze inschrijving is de officiële vergunning voor het gebruik op openbare wegen en dwingt de verschillende invoeringsdata van verschillende voorschriften voor voertuigen af.

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 hun regelmatige en intensieve gebruik 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 milieunormen kan worden gecontroleerd.

Het is mogelijk dat een voertuig tijdens de levensduur opnieuw wordt 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. De technische controles hebben tot doel de functionaliteit van veiligheidsonderdelen, de milieuprestaties en de conformiteit met de goedkeuringsvoorschriften van een voertuig te controleren.

¹ COM(2010) 389 definitief.

- Bestaande bepalingen op het door het voorstel bestreken gebied

Het "pakket inzake technische controles" zal de voorschriften van het bestaande wettelijk kader, dat technische controles², controles langs de weg³ en voorschriften inzake de inschrijving van voertuigen⁴ omvat, overnemen.

Vergeleken met de bestaande wetgeving inzake technische controles breidt het voorstel het toepassingsgebied van de bestaande wetgeving uit tot nieuwe categorieën voertuigen, waaronder motorfietsen, en breidt het de frequentie van de controles van oudere voertuigen uit tot voertuigen die een groot aantal kilometers hebben afgelegd. Ook omvat het voorstel nieuwe voorschriften op een aantal gebieden die verband houden met de normen voor en de kwaliteit van de controles, te weten controleapparatuur, de vaardigheden en opleiding van controlepersoneel, en 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 neergelegde EU-doelstelling om de wegen veiliger te maken en beoogt de uitvoering van de in de beleidsoriëntaties inzake de verkeersveiligheid voor de periode 2011-2020 beschreven specifieke strategie voor veiligere voertuigen.

Wat de milieuaspecten van het voorstel betreft, dragen de voorziene voorschriften voorts bij tot een lagere uitstoot van CO₂ en andere verontreinigende stoffen door motorvoertuigen in het kader van de Europese strategie voor schone en energiezuinige voertuigen⁶ en het geïntegreerde energie- en klimaatbeleid⁷, de zogeheten "20-20-20-strategie", en tot de verwezenlijking van de doelstellingen op het gebied van luchtkwaliteit vastgesteld in Richtlijn 2008/50/EG.⁸

Tot slot is het voorstel consistent met de in het verslag-Monti van mei 2010⁹ verstrekte aanbevelingen voor een nieuwe strategie voor de interne markt op het gebied van het verminderen van de administratieve belemmeringen voor grensoverschrijdend verkeer van tweedehandsvoertuigen.

2. RESULTATEN VAN RAADPLEGING VAN DE BETROKKEN PARTIJEN EN EFFECTBEOORDELINGEN

- Raadpleging van 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 COM(2010) 186 definitief.

⁷ COM(2008) 30 definitief.

⁸ 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).

⁹ http://ec.europa.eu/bepa/pdf/monti_report_final_10_05_2010_nl.pdf

Raadplegingsmethoden

Tijdens de ontwikkeling van het voorstel voor het pakket inzake technische controles heeft de Commissie op een aantal manieren belanghebbende partijen 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 voor de handhaving van technische normen in de Europese Unie met het oog op het vaststellen van mogelijke maatregelen en het opzetten van een instrument 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, waarbij gebruik is gemaakt van verschillende wetenschappelijke verslagen en evaluatierapporten, met name als bron van modellen en gegevens voor het in geld uitdrukken 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 2007-2008¹⁰;

- 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 effecten van de andere beleidsopties worden vergeleken. In deze optie wordt het huidige wettelijk kader van de EU gehandhaafd. Ook wordt in deze optie de technische bijlage van Richtlijn 2009/40/EG niet op korte termijn aangepast, aangezien de bijlage recentelijk is gewijzigd in de comitéprocedure (bij Richtlijn 2010/48/EU)¹¹. Het toepassingsgebied en de frequentie van de technische controles zullen derhalve niet veranderen, en er worden geen nieuwe maatregelen voor de uitwisseling van informatie aangenomen. In deze optie zal er dus nog steeds geen wettelijk kader voor de uitwisseling van gegevens bestaan.
- (b) De optie "zachte wetgeving" bestaat in een betere tenuitvoerlegging alsmede een betere monitoring van de toepassing van de bestaande wetgeving. In deze optie wordt er geen nieuwe wetgeving ingevoerd, maar ontplooit de Commissie nieuwe en intensievere activiteiten 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 opwaartse herziening

¹⁰ COM(2010) 754 definitief.

¹¹ PB L 173 van 8.7.2010, blz. 47.

van de EU-minimumnormen voor periodieke technische controles en onaangekondigde technische controles langs de weg en de vaststelling van verplichte normen. Dit is essentieel om te voorkomen dat hiaten in het systeem de effectiviteit van de handhaving van technische normen als geheel verminderen.

- 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 totale regeling dat in een tweede fase mogelijk een op het niveau van de EU geharmoniseerd systeem voor de uitwisseling van gegevens wordt opgezet, waarin de bestaande gegevensbanken aan elkaar worden gekoppeld en wordt gezorgd voor:

de toegang van alle centra die periodieke technische controles uitvoeren tot gegevens op het niveau van de conformiteitsverklaring en de gegevens over elektronische beveiligingssystemen (zoals ABS¹², ESC¹³, airbags enz.);
de uitwisseling van controleresultaten tussen de lidstaten, waarbij de belangrijkste handhavingsautoriteiten toegang tot het systeem hebben;
verslaglegging van de controleresultaten – en met name de stand van de kilometerteller – door centra voor periodieke technische controles aan nationale en Europese autoriteiten voor handhavings- en statistische doeleinden.

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

Controlecentra hebben toegang tot de technische informatie die nodig is om de controles uit te voeren, waaronder gegevens van elektronische veiligheidsgerelateerde onderdelen als ABS en ESC. Fabrikanten bieden toegang tot deze informatie, die reeds beschikbaar is ten behoeve van de reparatie en het onderhoud van voertuigen.

Het toepassingsgebied van de controles wordt uitgebreid naar gemotoriseerde twee- en driewielers, lichte aanhangwagens tot 3,5 ton en trekkers met een door het ontwerp bepaalde maximumsnelheid van meer dan 40 km/h. Gelet op de leeftijd van het voertuig en het jaarlijks afgelegde aantal kilometers wordt de frequentie van de controles van oudere voertuigen verhoogd en worden voertuigen met een hoge kilometerstand onderworpen aan jaarlijkse controles, zoals die nu reeds voor taxi's en ambulances gelden. Een termijn van vier maanden

¹² Antiblokkeersysteem.

¹³ Elektronische stabiliteitscontrole.

waarbinnen de technische controles moeten worden uitgevoerd, zal burgers en marktdeelnemers voldoende flexibiliteit bieden.

De apparatuur die wordt gebruikt voor het uitvoeren van de controles dient te voldoen aan een aantal minimumeisen die een efficiënte uitvoering van de beschreven controlemethoden mogelijk maken. Ontdekte gebreken zullen aan de hand van geharmoniseerde voorschriften worden beoordeeld in verband met het risico voor de verkeersveiligheid.

Controleurs die technische controles uitvoeren, moeten een bepaald kennis- en vaardigheidsniveau hebben en voldoende zijn opgeleid. De controleurs mogen geen belangenconflicten en in het bijzonder geen economische, persoonlijke of familiebanden met de houder van het kentekenbewijs hebben. Op de technische-controleactiviteiten door gemachtigde particuliere lichamen wordt toezicht gehouden.

De resultaten van de technische controles, waaronder de stand van de kilometerteller, worden bewaard in nationale registers, waardoor fraude met de kilometerstand gemakkelijker kan worden opgespoord. Fraude met de kilometerstand moet ook systematischer als een strafbaar feit worden beschouwd.

In verschillende lidstaten voert een groot aantal erkende particuliere controlecentra de technische controles uit. Om voor een efficiënte uitwisseling van informatie tussen de lidstaten te zorgen, moeten nationale contactpunten worden aangewezen en bepaalde gemeenschappelijke procedures, zoals minimumtermijnen en de aard van de mee te delen informatie, worden vastgesteld.

De Commissie wordt gemachtigd om door middel van gedelegeerde handelingen de verordening te wijzigen teneinde rekening te houden, indien van toepassing, met de ontwikkeling van de wetgeving inzake de EU-typegoedkeuring ten aanzien van voertuigcategorieën en om de bijlagen bij te werken in het licht van de technische vooruitgang, met inbegrip van, onder meer, alternatieve controleprocedures op basis van moderne nabehandelingssystemen van uitlaatgassen voor het controleren van de conformiteit van de emissies bij belaste motor van NO_x en zwevende deeltjes, welke procedures nog in ontwikkeling zijn.

- Rechtsgrondslag

De wettelijke basis voor het wetgevingsvoorstel 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: de technische voorschriften voor technische controles zijn op het niveau van de Unie op minimumniveaus vastgesteld en de tenuitvoerlegging ervan door de lidstaten heeft geleid tot een grote diversiteit aan voorschriften die in de Unie worden gehanteerd, met negatieve gevolgen voor zowel de verkeersveiligheid als de interne markt.

Het voorstel is derhalve in overeenstemming met het subsidiariteitsbeginsel.

- Evenredigheidsbeginsel

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 verbetering van de verkeersveiligheid en de milieubescherming door de kwaliteit van de technische controles te verbeteren, deze te versterken en het passende kader voor een doeltreffende informatiestroom op te zetten. Dit omvat onder meer de vaststelling van minimumnormen voor de kennis en opleiding van controleurs, aangezien voertuigen vandaag de dag zeer geavanceerde producten vol complexe technologie zijn. Dit is ook van toepassing op de minimeisen die worden gesteld aan de controleapparatuur die tijdens de technische controles wordt gebruikt. Al deze maatregelen zijn noodzakelijke voorwaarden voor de verbetering van de kwaliteit van de controles.

- Keuze van het rechtsinstrument

Voorgesteld(e) instrument(en): verordening.

De keuze voor een verordening wordt passend geacht omdat dit instrument de nodige waarborgen biedt voor de naleving van de voorschriften, maar door de lidstaten 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 periodieke technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens en tot intrekking van Richtlijn 2009/40/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 Comité¹⁴,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's¹⁵,

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"¹⁶ heeft de Commissie de doelstelling vastgesteld om het aantal verkeersdoden tegen 2050 tot nagenoeg nul te herleiden. In het kader van de verwezenlijking van deze doelstelling 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"¹⁷, 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

¹⁴ PB C [...] van [...], blz. [...].

¹⁵ PB C [...] van [...], blz. [...].

¹⁶ COM(2011) 144 definitief.

¹⁷ COM(2010) 389 definitief.

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

- (3) Technische controles maken deel uit van een breder stelsel van regelgeving dat ervoor zorgt dat voertuigen tijdens het gebruik ervan in een veilige en in milieutechnisch opzicht aanvaardbare toestand worden gehouden. Deze regelgeving omvat periodieke technische controles voor alle voertuigen en controles langs de weg van voertuigen die worden gebruikt voor commerciële vervoersactiviteiten over de weg, 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 een regime van periodieke technische controles, dat voertuigen, nadat zij op de markt zijn gekomen, gedurende hun hele levensduur aan de veiligheidsnormen blijven voldoen. Dit regime moet van toepassing zijn op de categorieën van voertuigen als omschreven in Richtlijn 2002/24/EG van het Europees Parlement en de Raad van 18 maart 2002 betreffende de goedkeuring van twee- of driewielige motorvoertuigen en de intrekking van Richtlijn 92/61/EEG van de Raad¹⁸, 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 bestemd¹⁹ en Richtlijn 2003/37/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 mei 2003 betreffende de typegoedkeuring van landbouw- of bosbouwtrekkers en aanhangwagens, verwisselbare getrokken machines, systemen, onderdelen en technische eenheden daarvan en tot intrekking van Richtlijn 74/150/EEG van de Raad²⁰.
- (5) Er bestaat een duidelijke correlatie tussen de verkeersveiligheid en het aantal technische gebreken van voertuigen. In 2009 zijn op de Europese wegen 35 000 dodelijke verkeersslachtoffers gevallen. Aangenomen dat technische gebreken in even sterke mate bijdragen tot het aantal dodelijke verkeersslachtoffers als tot het aantal verkeersongevallen, kunnen meer dan 2 000 dodelijke verkeersslachtoffers in de Unie in verband worden gebracht met technische gebreken van voertuigen. Op basis van de beschikbare studies hadden tussen de 900 en 1 100 hiervan kunnen worden voorkomen indien het systeem van technische controles op adequate wijze was verbeterd.
- (6) Een groot deel van de totale emissies in het wegvervoer, met name van CO₂, is afkomstig van een minderheid van de voertuigen, namelijk voertuigen met een slecht werkend emissiebeheersingssysteem. Geschat wordt dat 5 % van alle voertuigen verantwoordelijk is voor 25 % van alle verontreinigende emissies. Een regime van periodieke technische controles zal daarom ook bijdragen tot een beter milieu door het terugdringen van de gemiddelde emissies van voertuigen.

¹⁸ PB L 124 van 9.5.2002, blz. 1.

¹⁹ PB L 263 van 9.10.2007, blz. 1.

²⁰ PB L 171 van 9.7.2003, blz. 1.

- (7) Uit betrouwbare onderzoeksresultaten blijkt dat 8 % van de ongevallen waarbij motorfietsen zijn betrokken, wordt veroorzaakt door of verband houdt met technische gebreken. Motorrijders vormen de groep weggebruikers met het hoogste veiligheidsrisico, waarbij een stijgende trend in het aantal dodelijke slachtoffers waarneembaar is. Bromfietsbestuurders zijn oververtegenwoordigd in de statistieken van dodelijke verkeersslachtoffers: in 2008 vonden op de Europese wegen 1 400 bromfietsbestuurders de dood. De categorie van voertuigen die technische controles moeten ondergaan, wordt daarom uitgebreid tot de groep weggebruikers met het hoogste risico, de gemotoriseerde twee- en driewielige voertuigen.
- (8) Landbouwvoertuigen met een door het ontwerp bepaalde maximumsnelheid van meer dan 40 km/h worden in lokale transportactiviteiten steeds vaker gebruikt ter vervanging van vrachtwagens. Hun potentiële risico is vergelijkbaar met dat van vrachtwagens, reden waarom deze categorie voertuigen wat betreft technische controles op dezelfde wijze moet worden behandeld als vrachtwagens.
- (9) Motorvoertuigen van historisch belang worden verondersteld industrieel erfgoed uit de tijd dat ze zijn gebouwd in stand te houden en worden geacht nauwelijks op de openbare weg te worden gebruikt, en het moet aan de lidstaten worden overgelaten om de termijn voor periodieke technische controles voor dergelijke voertuigen te verlengen. Ook moet het aan de lidstaten worden overgelaten om de technische controle van andere typen gespecialiseerde voertuigen te reguleren.
- (10) Technische controles zijn een soevereine activiteit en moeten derhalve worden verricht door de lidstaten of door lichamen onder hun toezicht waaraan deze taak is toevertrouwd. De lidstaten moeten in alle gevallen verantwoordelijk blijven voor de technische controles, ook als het nationale systeem het verlenen van een vergunning aan particuliere lichamen toestaat, met inbegrip van lichamen die reparaties verrichten.
- (11) Voor de controle van voertuigen, en in het bijzonder van hun elektronische veiligheidsonderdelen, is het van cruciaal belang om toegang te hebben tot de technische specificaties van elk afzonderlijk voertuig. Daarom moeten fabrikanten van voertuigen niet alleen alle gegevens verstrekken die onder de conformiteitsverklaring vallen, maar ook toegang bieden tot de gegevens die nodig zijn om de functionaliteit van veiligheids- en milieugerelateerde onderdelen te controleren. De bepalingen inzake de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie moeten ook voor dit doel worden toegepast, door controlecentra toegang te geven tot alle informatie-elementen die nodig zijn voor de technische controles. Dit is van essentieel belang, met name op het gebied van elektronische systemen, en moet alle door de fabrikant geïnstalleerde elementen omvatten.
- (12) Om een hoog niveau van controle in de hele Unie te verwezenlijken, moeten de voor de controles te gebruiken controleapparatuur en het onderhoud en de ijking daarvan op het niveau van de Unie worden gespecificeerd.
- (13) Controleurs moeten onafhankelijk kunnen opereren bij het verrichten van technische controles en belangenconflicten moeten worden vermeden. Het resultaat van de technische controles mag derhalve niet worden gekoppeld aan de beloning van de controleur of enig economisch of persoonlijk voordeel.

- (14) De resultaten van de technische controles mogen niet worden gewijzigd voor commerciële doeleinden. Alleen indien de bevindingen van de door een controleur verrichte technische controle duidelijk niet correct zijn, moet het toezichthoudende orgaan bevoegd zijn om de resultaten van een technische controle te wijzigen.
- (15) Hoge normen voor technische controles vereisen een hoog niveau aan vaardigheden en competenties bij het controlerende personeel. Hiertoe moet een opleidingssysteem worden ingevoerd dat een initiële opleiding en periodieke opfriscursussen omvat. Met het oog op een soepele overgang naar het regime van periodieke opleidingen voor het bestaande controlepersoneel moet een overgangsperiode worden vastgesteld.
- (16) Om ervoor te zorgen dat de hoge kwaliteit van de controles in de loop der tijd wordt gehandhaafd, moeten de lidstaten worden verplicht om een kwaliteitsborgingssysteem op te zetten dat de vergunningverlening, het toezicht en de intrekking, opschorting of annulering van de vergunning om technische controles te verrichten bestrijkt.
- (17) De frequentie van de controles moet worden aangepast aan het type voertuig en het aantal afgelegde kilometers. Voertuigen vertonen eerder technische gebreken wanneer ze een bepaalde leeftijd hebben bereikt, en vooral wanneer ze bijzonder intensief worden gebruikt nadat ze een bepaald aantal kilometers hebben afgelegd. Daarom is het passend om de frequentie van de controles te verhogen voor oudere voertuigen en voertuigen met een hoge kilometerstand.
- (18) Om eigenaars van voertuigen en marktdeelnemers enige flexibiliteit te bieden, moeten de lidstaten de mogelijkheid hebben om een termijn van meerdere weken vast te stellen waarin de technische controles moeten worden verricht.
- (19) Technische controles moeten betrekking hebben op alle punten die relevant zijn voor het specifieke ontwerp, de constructie en de uitrusting van het gecontroleerde voertuig. Binnen deze punten en gezien de huidige stand van de voertuigtechnologie moeten moderne elektronische systemen in de lijst met controlepunten worden opgenomen. Om de technische controles te harmoniseren, moeten voor elk van de controlepunten controlemethodes worden ingevoerd.
- (20) Om de harmonisatie te vergemakkelijken en eenvormigheid van normen te bereiken, moet voor alle controlepunten een niet-limitatieve lijst van de voornaamste redenen voor afkeuring worden opgesteld. Met het oog op de samenhang van het oordeel over de toestand van het gecontroleerde voertuig moeten afkeuringen op basis van een gemeenschappelijke norm worden beoordeeld.
- (21) De houder van het kentekenbewijs van een voertuig dat aan een technische controle wordt onderworpen waarbij gebreken worden geconstateerd, in het bijzonder gebreken die een risico voor de verkeersveiligheid vormen, moet deze gebreken onverwijld verhelpen. In geval van gevaarlijke gebreken moet het kentekenbewijs van het voertuig worden ingetrokken totdat deze gebreken volledig zijn verholpen.
- (22) Na elke controle moet een technisch certificaat worden afgegeven dat onder meer informatie over de identiteit van het voertuig en de resultaten van de controle moet bevatten. Met het oog op een behoorlijke follow-up van technische controles moeten de lidstaten deze informatie in een gegevensbank verzamelen en bewaren.

- (23) Geschat wordt dat bij 5 % tot 12 % van de verkochte tweedehandsauto's fraude met de kilometerstand wordt gepleegd, wat leidt tot hoge kosten voor de samenleving, ter waarde van meerdere miljarden euro per jaar, en een onjuiste beoordeling van de technische toestand van voertuigen. In het kader van de bestrijding van fraude met de kilometerstand zal het vastleggen van de kilometerstand in het technisch certificaat, in combinatie met de verplichting om het certificaat van eerdere controles te tonen, het gemakkelijker maken om geknoei met of manipulatie van de kilometerteller te ontdekken. Fraude met de kilometerstand moet ook systematischer als een strafbaar feit worden beschouwd.
- (24) In verschillende lidstaten voert een groot aantal erkende particuliere controlecentra de technische controles uit. Om voor een efficiënte uitwisseling van informatie tussen de lidstaten te zorgen, moeten nationale contactpunten worden aangewezen en bepaalde gemeenschappelijke procedures, die ten minste betrekking hebben op minimumtermijnen en de aard van de door te sturen informatie, worden vastgesteld.
- (25) Technische controles maken deel uit van een breder stelsel van regelgeving dat op voertuigen van toepassing is tijdens hun hele levensduur, vanaf de goedkeuring, via inschrijvingen en controles, tot de afdanking. De ontwikkeling en onderlinge koppeling van nationale elektronische gegevensbanken en die van voertuigfabrikanten moet in beginsel bijdragen tot een grotere efficiëntie van de gehele voertuigadministratieketen en moet de kosten en de administratieve lasten verminderen. De Commissie zou daarom een studie moeten uitvoeren naar de haalbaarheid en de kosten en baten van het opzetten van een Europees elektronisch voertuiginformatieplatform voor dit doel.
- (26) 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. Bij het voorbereiden en opstellen van gedelegeerde handelingen dient de Commissie erop toe te zien dat de desbetreffende documenten gelijktijdig, tijdig en op passende wijze bij het Europees Parlement en de Raad worden ingediend.
- (27) Om eenvormige voorwaarden voor de tenuitvoerlegging van deze verordening te waarborgen, moeten uitvoeringsbevoegdheden aan de Commissie worden toegekend. 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 controleren²¹.
- (28) Controlefaciliteiten en in controlecentra gebruikte apparatuur moeten voldoen aan de eisen voor het verrichten van technische controles. Aangezien dit omvangrijke

²¹ PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13.

investerings en aanpassingen met zich meebrengt die mogelijk niet onmiddellijk kunnen worden uitgevoerd, moet een termijn van vijf jaar worden toegepast om aan deze eisen te voldoen. Aan de toezichthoudende organen moet eenzelfde termijn van vijf jaar worden verleend om aan alle criteria en eisen met betrekking tot het verlenen van vergunningen en het toezicht op controlecentra te voldoen.

- (29) Aangezien de doelstelling van deze verordening, namelijk de vaststelling van gemeenschappelijke minimumvoorschriften voor de uitvoering van de technische controles van voertuigen binnen de Unie, 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.
- (30) Deze verordening eerbiedigt de grondrechten en neemt de beginselen in acht die met name door het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie worden erkend, zoals bedoeld in artikel 6 van het Verdrag betreffende de Europese Unie.
- (31) Deze verordening actualiseert de technische voorschriften van Richtlijn 2009/40/EG van het Europees Parlement en de Raad van 6 mei 2009 betreffende de technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens²² en breidt het toepassingsgebied daarvan uit om met name ook het opzetten van controlecentra en hun toezichthoudende organen te omvatten, evenals de aanwijzing van controleurs aan wie de uitvoering van de technische controles wordt toevertrouwd. Deze richtlijn moet derhalve worden ingetrokken. Voorts integreert deze verordening de voorschriften die zijn vervat in Aanbeveling 2010/378/EU van de Commissie van 5 juli 2010 inzake de beoordeling van gebreken die worden vastgesteld tijdens technische controles overeenkomstig Richtlijn 2009/40/EG²³ teneinde de voor de technische controle gebruikte methoden beter te reguleren,

HEBBEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

HOOFDSTUK I

ONDERWERP, DEFINITIES EN TOEPASSINGSGEBIED

Artikel 1 **Onderwerp**

Deze verordening stelt een regime van periodieke technische controles van voertuigen vast.

²² PB L 141 van 6.6.2009, blz. 12.

²³ PB L 173 van 8.7.2010, blz. 74.

Artikel 2

Toepassingsgebied

1. Deze verordening is van toepassing op voertuigen met een door het ontwerp bepaalde maximumsnelheid van meer dan 25 km/h in de volgende categorieën, als bedoeld in Richtlijn 2002/24/EG, Richtlijn 2007/46/EG en Richtlijn 2003/37/EG:
 - motorvoertuigen op ten minste vier wielen die dienen voor personenvervoer waarvan het aantal zitplaatsen – die van de bestuurder niet meegerekend – niet meer dan acht bedraagt – voertuigcategorie M1;
 - 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 dienen voor het vervoer van voorwerpen 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;
 - twee- en driewielige motorvoertuigen – voertuigcategorieën L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e en L7e;
 - trekkers op wielen met een door het ontwerp bepaalde maximumsnelheid van meer dan 40 km/h – voertuigcategorie T5.
2. Deze verordening is niet van toepassing op:
 - motorvoertuigen van historisch belang;
 - voertuigen van strijdkrachten, brandweerdiensten, civielebeschermingsdiensten of nood- en reddingsdiensten;
 - voertuigen die worden gebruikt door landbouw-, tuinbouw-, bosbouw-, veeteelt- of visserijbedrijven met een door het ontwerp bepaalde maximumsnelheid van 40 km/h;
 - speciaal voor het vervoer van circus- of kermismateriaal uitgeruste voertuigen met een door het ontwerp bepaalde maximumsnelheid van 40 km/h die alleen op het grondgebied van de lidstaat worden gebruikt.
3. De lidstaten kunnen nationale voorschriften invoeren met betrekking tot de technische controle van de in lid 2 bedoelde en op hun grondgebied ingeschreven voertuigen.

Artikel 3 **Definities**

Voor de toepassing van deze verordening gelden de volgende definities:

- (1) "voertuig": elk motorvoertuig dat niet op rails wordt voortbewogen of een aanhangwagen 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) "twee- of driewielig motorvoertuig": een door een motor aangedreven voertuig op wielen met of zonder zijspan, drie- en vierwielers;
- (6) "in een lidstaat ingeschreven voertuig": een voertuig dat in een lidstaat is ingeschreven of in gebruik is genomen;
- (7) "voertuig van historisch belang": elk voertuig dat aan de volgende voorwaarden voldoet:
 - het is ten minste dertig jaar geleden vervaardigd;
 - het wordt onderhouden door middel van reserveonderdelen die het historische onderdeel van het voertuig reproduceren;
 - de technische kenmerken van de belangrijkste onderdelen, zoals de motor, het remsysteem, de stuurinrichting of de ophanging, hebben geen veranderingen ondergaan; en
 - het uiterlijk is niet veranderd;
- (8) "houder van een kentekenbewijs": de persoon op wiens naam het voertuig is ingeschreven;
- (9) "technische controle": een controle om vast te stellen of de onderdelen van een voertuig nog voldoen aan de toepasselijke veiligheids- en milieukenmerken die van kracht waren ten tijde van de goedkeuring, de eerste inschrijving of de ingebruikneming, evenals ten tijde van de installatie van onderdelen op bestaande voertuigen;
- (10) "goedkeuring": elke categorie goedkeuring als bedoeld in Richtlijn 2007/46/EG;
- (11) "gebreken": technische defecten of andere vormen van niet-naleving die tijdens een technische controle worden vastgesteld;

- (12) "technisch certificaat": een door de bevoegde instantie of een controlecentrum afgegeven certificaat met het resultaat van de controle en de algehele beoordeling van het voertuig;
- (13) "controleur": een persoon die door de lidstaat is gemachtigd om technische controles uit te voeren in een controlecentrum of namens een bevoegde instantie;
- (14) "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;
- (15) "controlecentrum": een openbaar of particulier lichaam of een openbare of particuliere instelling, met inbegrip van lichamen of instellingen die voertuigreparaties uitvoeren, die van een lidstaat een vergunning heeft verkregen om technische controles te verrichten;
- (16) "toezichthoudend orgaan": een door een lidstaat ingesteld orgaan dat belast is met het verlenen van vergunningen aan en het toezicht op controlecentra.

HOOFDSTUK II

ALGEMENE VERPLICHTINGEN

Artikel 4

Verantwoordelijkheden

- 1. Motorvoertuigen en aanhangwagens worden periodiek gecontroleerd overeenkomstig deze verordening in de lidstaat waar ze zijn ingeschreven.
- 2. Technische controles worden alleen verricht door de bevoegde instantie van een lidstaat of door een door de lidstaat gemachtigd controlecentrum.
- 3. Fabrikanten van voertuigen bieden de controlecentra, of, indien relevant, de bevoegde instantie, toegang tot de in bijlage I bedoelde technische informatie die nodig is voor het verrichten van technische controles. De Commissie stelt nadere regels vast voor de procedures inzake de toegang tot de in bijlage I bedoelde technische informatie overeenkomstig de onderzoeksprocedure als bedoeld in artikel 16, lid 2.
- 4. De houder van het kentekenbewijs is ervoor verantwoordelijk dat het voertuig te allen tijde in een veilige en verkeersgeschikte toestand wordt gehouden.

HOOFDSTUK III

EISEN INZAKE TECHNISCHE CONTROLES

Artikel 5

Data en frequentie van de controles

1. Voertuigen worden op elke verjaringsdatum van de datum van de eerste inschrijving onderworpen aan een technische controle, waarbij ten minste de volgende intervallen worden toegepast:
 - voertuigen van de categorieën L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e en L7e: vier jaar na de datum waarop het voertuig voor het eerst is ingeschreven, vervolgens na twee jaar en daarna elk jaar;
 - voertuigen van de categorieën M1, N1 en O2: vier jaar na de datum waarop het voertuig voor het eerst is ingeschreven, vervolgens na twee jaar en daarna elk jaar;
 - voertuigen van de categorie M1 die zijn ingeschreven als taxi of ambulance, voertuigen van de categorieën M2, M3, N2, N3, T5, O3 en O4: een jaar na de datum waarop het voertuig voor het eerst is ingeschreven, en daarna jaarlijks.
2. Wanneer een voertuig van de categorie M1 of N1 een kilometerstand van 160 000 km heeft bereikt bij de eerste technische controle nadat het voertuig voor het eerst is ingeschreven, wordt het daarna jaarlijks aan een technische controle onderworpen.
3. De houder van het kentekenbewijs kan het controlecentrum, of, indien relevant, de bevoegde instantie, verzoeken de technische controle te verrichten in een periode die zich uitstrekt van het begin van de maand die voorafgaat aan de maand waarin de in lid 1 bedoelde verjaringsdatum valt tot het einde van de tweede maand die volgt op deze datum, zonder dat dit van invloed is op de datum van de volgende technische controle.
4. In weerwil van de datum van de laatste technische controle kan de bevoegde instantie in de volgende gevallen eisen dat een voertuig vóór de in de leden 1 en 2 bedoelde datum aan een technische controle of een aanvullende controle wordt onderworpen:
 - na een ongeval met ernstige schade aan de voornaamste veiligheidsgerelateerde onderdelen van het voertuig, zoals de wielen, de ophanging, kreukelzones, de stuurinrichting of het remsysteem;
 - wanneer de veiligheids- en milieusystemen en -onderdelen van het voertuig zijn veranderd of gewijzigd;
 - wanneer de houder van het kentekenbewijs van het voertuig het kentekenbewijs overdoet aan een andere houder.

Artikel 6

Inhoud van de controles en controlemethoden

1. De technische controle bestrijkt de in bijlage II, punt 2 bedoelde gebieden.
2. Voor elk gebied als bedoeld in lid 1 verricht de bevoegde instantie van een lidstaat of het controlecentrum een technische controle die ten minste de in bijlage II, punt 3 bedoelde punten bestrijkt, waarbij de op de controle van deze punten van toepassing zijnde methode wordt gebruikt.

Artikel 7

Beoordeling van gebreken

1. Voor elk te controleren punt biedt bijlage III een minimumlijst van mogelijke gebreken en de ernst daarvan.
2. Bij de uitvoering van een technische controle kent de controleur aan elk ontdekt 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 die behoort bij het meest ernstige gebrek. Een voertuig met verscheidene gebreken uit dezelfde groep kan in een hogere groep worden ingedeeld als het gecombineerde effect van de gebreken resulteert in een hoger risico voor de verkeersveiligheid.

Artikel 8

Technisch certificaat

1. Het controlecentrum dat, of, indien relevant, de bevoegde instantie die, een technische controle van een voertuig heeft verricht, geeft een technisch certificaat voor dat voertuig af dat ten minste de elementen van bijlage IV omvat.
2. Het controlecentrum of, indien relevant, de bevoegde instantie verstrekt de persoon die het voertuig voor een controle heeft gebracht het technisch certificaat of, in geval van een elektronisch technisch certificaat, een naar behoren gecertificeerde gedrukte versie van het certificaat.
3. Met ingang van de datum van inwerkingtreding van deze verordening en uiterlijk drie jaar daarna delen de controlecentra de in de door hen afgegeven technische

certificaten vermelde informatie langs elektronische weg mee aan de bevoegde instantie van de lidstaat. Deze mededeling geschiedt binnen een redelijke termijn na de afgifte van de technische certificaten. Tot deze datum kunnen de controlecentra deze informatie via andere kanalen aan de bevoegde instantie meedelen. De bevoegde instantie bewaart deze informatie gedurende 36 maanden vanaf de datum van ontvangst.

4. Ten behoeve van de controle van de kilometerstand, en indien deze informatie niet langs elektronische weg is meegedeeld na de vorige technische controle, vraagt de controleur de persoon die het voertuig voor de controle brengt het na de vorige technische controle afgegeven certificaat te tonen.
5. De resultaten van de technische controle worden meegedeeld aan de inschrijvingsautoriteit van het voertuig. Deze kennisgeving dient de in het technisch certificaat vermelde informatie te bevatten.

Artikel 9

Follow-up van gebreken

1. Wanneer alleen kleine gebreken zijn vastgesteld, zorgt de houder van het kentekenbewijs ervoor dat deze gebreken onverwijld worden verholpen. Het voertuig behoeft wellicht niet opnieuw te worden gecontroleerd.
2. In geval van grote gebreken neemt de bevoegde instantie een besluit over de voorwaarden waaronder het voertuig verder mag worden gebruikt alvorens opnieuw te worden gecontroleerd. Deze nieuwe controle vindt plaats binnen zes weken na de eerste controle.
3. In geval van gevaarlijke gebreken mag het voertuig niet worden gebruikt op openbare wegen en wordt de inschrijving ingetrokken overeenkomstig artikel 3 bis van Richtlijn XXX van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 1999/37/EG inzake kentekenbewijzen van motorvoertuigen²⁴ totdat de gebreken zijn verholpen en een nieuw technisch certificaat is afgeven ten bewijze van het feit dat het voertuig verkeersgeschikt is.

Artikel 10

Bewijs van de controle

Het controlecentrum dat, of, indien relevant, de bevoegde instantie van de lidstaat die, de technische controle van een op zijn grondgebied ingeschreven voertuig heeft verricht, geeft een bewijs af voor elk voertuig dat met goed gevolg een dergelijke controle heeft doorstaan. Op het bewijs wordt de datum van de volgende technische controle vermeld.

Elke lidstaat erkent het bewijs dat overeenkomstig lid 1 is afgegeven.

²⁴ PB L XXX van XX.XX.XXXX, blz. XX.

HOOFDSTUK IV

ADMINISTRATIEVE MAATREGELEN

Artikel 11

Controlefaciliteiten en -apparatuur

1. Voor de technische controles gebruikte controlefaciliteiten en -apparatuur voldoen aan de in bijlage V vastgestelde minimale technische voorschriften.
2. Het controlecentrum of, indien relevant, de bevoegde instantie onderhoudt de controlefaciliteiten en -apparatuur overeenkomstig de door de fabrikant verstrekte specificaties.
3. Apparatuur die wordt gebruikt voor metingen wordt periodiek geijkt overeenkomstig de door de fabrikant verstrekte specificaties.

Artikel 12

Controleurs

1. Technische controles worden uitgevoerd door controleurs die voldoen aan de in bijlage VI neergelegde minimumvereisten inzake competentie en opleiding.
2. De lidstaten geven een certificaat af aan de controleurs die voldoen aan de minimumvereisten inzake competentie en opleiding. Dit certificaat bevat ten minste de in bijlage VI, punt 3, genoemde informatie.
3. Controleurs die op de datum waarop deze verordening van toepassing wordt in dienst zijn bij bevoegde instanties van de lidstaat of een controlecentrum worden vrijgesteld van de in bijlage VI, punt 1, neergelegde vereisten. De lidstaten geven aan deze controleurs een gelijkwaardig certificaat af.
4. Bij de uitvoering van technische controles heeft de controleur geen belangenconflicten en in het bijzonder geen economische, persoonlijke of familiebanden met de houder van het kentekenbewijs van het te controleren voertuig.
5. Het controlecentrum stelt de persoon die het voertuig voor controle brengt in kennis van de noodzakelijk te verrichten reparaties en verandert de resultaten van de controle niet om commerciële redenen.
6. De resultaten van de door een controleur verrichte technische controle kunnen alleen worden veranderd door het toezichthoudende orgaan indien de bevindingen van de door de controleur verrichte technische controle duidelijk niet correct zijn.

Artikel 13
Vergunningverlening en toezicht

1. Een toezichthoudend orgaan vervult ten minste de taken waarin in bijlage VII, punt 1, wordt voorzien en voldoet aan de in punt 2 en 3 van dezelfde bijlage neergelegde vereisten.

De lidstaten maken de voorschriften en procedures voor de organisatie, taken en op het personeel van toezichthoudende organen van toepassing zijnde eisen toegankelijk voor het publiek.

Toezi chthoudende organen zijn onafhankelijk van controlecentra en voertuigfabrikanten.

2. Controlecentra die rechtstreeks worden geëxploiteerd door een bevoegde instantie worden vrijgesteld van de eisen inzake vergunningen en toezicht.

HOOFDSTUK V

SAMENWERKING EN UITWISSELING VAN INFORMATIE

Artikel 14
Administratieve samenwerking tussen de lidstaten

1. De lidstaten wijzen een nationaal contactpunt aan dat verantwoordelijk is voor de uitwisseling van informatie met de andere lidstaten en de Commissie met betrekking tot de toepassing van deze verordening.
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 15
Elektronisch voertuiginformatieplatform

De Commissie onderzoekt de haalbaarheid, de kosten en de baten van de inrichting van een elektronisch voertuiginformatieplatform voor de uitwisseling van informatie met betrekking tot technische controles tussen de bevoegde instanties van lidstaten die verantwoordelijk zijn voor de controles, de inschrijving en de goedkeuring van het voertuig, de controlecentra en de voertuigfabrikanten.

Op basis van dat onderzoek evalueert en presenteert de Commissie verschillende beleidsopties, waaronder de mogelijkheid om de vereiste van artikel 10 om bewijs af te geven te schrappen. Binnen een termijn van twee jaar na de datum waarop deze verordening van toepassing wordt, brengt de Commissie aan de Raad en aan het Europees Parlement verslag uit van het onderzoek en doet zij, indien passend, dit onderzoek vergezeld gaan van een wetgevingsvoorstel.

HOOFDSTUK VI

BEPALINGEN INZAKE TENUITVOERLEGGING EN GEDELEGEERDE BEVOEGDHEDEN

Artikel 16

Comité voor technische controles

1. De Commissie wordt bijgestaan door een comité. Dat comité is een comité in de betekenis van Verordening (EU) nr. 182/2011.
2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, is artikel 5 van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing. Indien het advies van het comité wordt verkregen door middel van een schriftelijke procedure, wordt deze procedure zonder gevolg beëindigd indien, binnen de termijn voor het uitbrengen van het advies, daartoe door de voorzitter van het comité wordt besloten of door een gewone meerderheid van de leden van het comité daarom wordt verzocht.

Artikel 17

Gedelegeerde handelingen

De Commissie krijgt de bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen overeenkomstig artikel 19 van deze verordening om:

- in voorkomend geval, artikel 2, lid 1, en artikel 5, leden 1 en 2, bij te werken om rekening te houden met wijzigingen van de voertuigcategorieën die voortvloeien uit de in artikel 3, lid 1, bedoelde wijzigingen van de wetgeving;
- de bijlagen bij te werken in het licht van de technische vooruitgang of om rekening te houden met wijzigingen van het internationaal recht of het recht van de Unie.

Artikel 18

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 17 bedoelde bevoegdheidsdelegatie wordt aan de Commissie toegekend voor onbepaalde tijd met ingang van [*de datum van inwerkingtreding van deze verordening*].
3. Het Europees Parlement of de Raad kan de in artikel 17 bedoelde bevoegdheidsdelegatie te allen tijde intrekken. 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 17 vastgestelde gedelegeerde handeling treedt alleen in werking indien het Europees Parlement noch de Raad daartegen binnen een termijn van twee maanden na de kennisgeving van de handeling aan het Europees Parlement en de Raad bezwaar heeft gemaakt, of indien zowel het Europees Parlement als de Raad voor het verstrijken van die termijn de Commissie hebben meegedeeld dat zij daartegen geen bezwaar zullen maken. Deze termijn wordt op initiatief van het Europees Parlement of de Raad met twee maanden verlengd.

HOOFDSTUK VII

SLOTBEPALINGEN

Artikel 19 **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. Elke lidstaat neemt de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat manipulatie van of knoeien met de kilometerteller wordt beschouwd als een strafbaar feit en wordt bestraft met doeltreffende, evenredige, afschrikkende en niet-discriminerende sancties.
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 20 **Overgangsbepalingen**

1. Controlefaciliteiten en -apparatuur als bedoeld in artikel 11 die op *[de datum waarop deze verordening van toepassing wordt]* niet voldoen aan de in bijlage V neergelegde minimumeisen mogen niet langer dan gedurende een termijn van vijf jaar na deze datum worden gebruikt voor het verrichten van technische controles.
2. De lidstaten passen de in bijlage VII neergelegde vereisten toe uiterlijk vijf jaar na de datum waarop deze verordening van toepassing wordt.

Artikel 21

Intrekking

Richtlijn 2009/40/EG en Aanbeveling 2010/378/EU van de Commissie worden ingetrokken met ingang van [*de datum waarop deze verordening van toepassing wordt*].

Artikel 22

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