



EUROPESE
COMMISSIE

Brussel, 12.9.2014
COM(2014) 569 final

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

**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**

Rapportageperiode 2011-2012

INHOUDSOPGAVE

1.	INLEIDING	3
2.	RICHTLIJN 2000/30/EG	4
3.	DOOR DE LIDSTATEN MEEGEDEELDE GEGEVENS.....	4
4.	INHOUD VAN DE CONTROLE.....	5
5.	STATISTISCHE GEGEVENS	5
5.1.	Gecontroleerde voertuigen in percentages	6
5.2.	Totaal aantal gecontroleerde voertuigen en herkomst van die voertuigen.....	7
5.3.	Voertuigen waaraan een verbod is opgelegd.....	8
5.4.	Soorten gebreken en gegevens per lidstaat	10
6.	SOORTEN SANCTIES	10
7.	SAMENVATTENDE CONCLUSIES	11

BIJLAGE I: VASTGESTELDE GEBREKEN PER CONTROLEPUNT

BIJLAGE II: AANTAL GECONTROLEERDE VOERTUIGEN EN AANTAL
VERBODEN PER LIDSTAAT

1. INLEIDING

Met het oog op de verkeersveiligheid, de bescherming van het milieu en de eerlijke concurrentie voorziet de Europese wetgeving in een reeks maatregelen om ervoor te zorgen dat de bedrijfsvoertuigen op de Europese wegen zich in goede staat bevinden. Daarbij gaat het onder meer om het volgende:

- regels voor de toegang tot het beroep, waarin bepaald is dat vervoerders voldoende financieel draagkrachtig moeten zijn om hun voertuigen correct te onderhouden (Verordening (EG) nr. 1072/2009¹);
- door de lidstaten uitgevoerde periodieke technische controles van de voertuigen die op hun grondgebied zijn ingeschreven. Deze controles vinden plaats met vaste tussentijden, waarbij de minimumfrequentie op Europees niveau is vastgesteld (Richtlijn 2009/40/EG²);
- technische controles langs de weg (het onderwerp van dit verslag), die garanderen dat bedrijfsvoertuigen alleen worden gebruikt als zij zodanig onderhouden zijn dat zij voldoen aan de technische voorschriften (Richtlijn 2000/30/EG³).

Overeenkomstig Richtlijn 2000/30/EG worden technische controles langs de weg uitgevoerd van bedrijfsvoertuigen, aanhangwagens en opleggers die op het grondgebied van de lidstaten aan het verkeer deelnemen, teneinde de verkeersveiligheid te verbeteren en het milieu te beschermen.

In artikel 6 van Richtlijn 2000/30/EG is bepaald dat de lidstaten om de twee jaar aan de Commissie de gegevens moeten meedelen die zij met betrekking tot de twee voorgaande jaren hebben verzameld over:

- het aantal gecontroleerde bedrijfsvoertuigen, uitgesplitst naar zeven klassen van bedrijfsvoertuigen, zoals in de richtlijn bepaald, en volgens land van inschrijving;
- alsmede de punten waarop de controles betrekking hadden; en
- de geconstateerde gebreken.

In de richtlijn worden negen verschillende punten opgesomd waarop een technische controle langs de weg betrekking kan hebben (zie punt 4 hieronder). Als het voertuig op een van de gecontroleerde punten niet beantwoordt aan de relevante verkeersveiligheidsvoorschriften, kan worden bepaald dat het niet meer aan het verkeer mag deelnemen. In het controlerapport moet worden vermeld op welke punten het voertuig niet aan de voorschriften voldoet. Dit rapport moet aan de bestuurder van het voertuig worden overhandigd. In de richtlijn is bepaald dat de Commissie, op basis van de gegevens die zij van de lidstaten heeft ontvangen, bij de Raad en het Europees Parlement een verslag moet indienen over de toepassing van de richtlijn, samen met een samenvatting van de resultaten.

¹ Verordening (EG) nr. 1072/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor toegang tot de markt voor internationaal goederenvervoer over de weg (herschikking), PB L 300 van 14.11.2009, blz. 72.

² Richtlijn 2009/40/EG van het Europees Parlement en de Raad van 6 mei 2009 inzake de technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens (herschikking), 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, PB L 203 van 10.8.2000, blz. 1.

Op 3 april 2014 hebben het Europees Parlement en de Raad de richtlijn over technische controles langs de weg vervangen door Richtlijn 2014/47/EU.⁴ De herziene versie van de richtlijn introduceert onder meer een communautaire doelstelling voor het aantal langs de weg uit te voeren technische controles. Ten behoeve van een vlotte uitvoering van deze nieuwe vereiste wanneer deze in 2018 in werking treedt, bevat dit rapport informatie met betrekking tot het toekomstige communautaire streefcijfer van 5% van de te controleren ingeschreven zware bedrijfsvoertuigen.

2. RICHTLIJN 2000/30/EG

In Richtlijn 2000/30/EG, zoals gewijzigd,⁵ - welke van toepassing is tot 19 mei 2018 - zijn bepaalde voorwaarden vastgesteld voor het uitvoeren van technische controles langs de weg van bedrijfsvoertuigen die in de Unie deelnemen aan het verkeer.

Met technische controle langs de weg wordt een onaangekondigde inspectie bedoeld van een bedrijfsvoertuig dat op het grondgebied van een lidstaat deelneemt aan het verkeer. De controles worden door de bevoegde instanties of onder hun toezicht uitgevoerd en vinden meestal plaats op snelwegen.

Technische controles langs de weg moeten worden uitgevoerd zonder onderscheid te maken op grond van de nationaliteit van de bestuurder of het land waar het bedrijfsvoertuig is ingeschreven of in het verkeer is gebracht. Bovendien is het noodzakelijk de kosten en vertragingen voor de bestuurders en vervoersondernemingen tot een minimum te beperken.

Bij de keuze welke bedrijfsvoertuigen worden gecontroleerd, moet een gerichte aanpak worden gevolgd, waarbij met name aandacht moet worden besteed aan voertuigen die kennelijk slecht zijn onderhouden.

Technische controles worden stapsgewijs uitgevoerd. De eerste controle omvat een visuele beoordeling van de onderhoudsstaat van het voertuig in stilstand. Indien de staat van het voertuig een veiligheidsrisico vormt dat van dien aard is dat verder onderzoek gerechtvaardigd is, kan het bedrijfsvoertuig in een nabijgelegen controlecentrum grondiger worden gecontroleerd. Het resultaat van elke controle die langs de weg wordt uitgevoerd, moet worden gedocumenteerd in een controlerapport overeenkomstig het model bepaald in de richtlijn. Dit vormt de basis voor de informatie die de lidstaten verplicht aan de Europese Commissie dienen mee te delen.

Indien een bedrijfsvoertuig gevaarlijke gebreken vertoont die een ernstig risico voor de verkeersveiligheid vormen, mag het gebruik ervan worden verboden tot deze gebreken zijn verholpen. Buitenlandse voertuigen met ernstige gebreken moeten worden gemeld aan de lidstaat van herkomst zodat een adequate follow-up kan worden verricht.

3. DOOR DE LIDSTATEN MEEGEDEELDE GEGEVENS

Dit is het vierde verslag over de toepassing van Richtlijn 2000/30/EG in de lidstaten; het heeft betrekking op de periode 2011-12. De gegevens die de lidstaten voor deze periode hebben verzameld, moesten uiterlijk op 31 maart 2013 aan de Commissie zijn meegedeeld.

De gegevens werden echter niet altijd tijdig meegedeeld. Vijftien lidstaten (België, Bulgarije, Tsjechië, Denemarken, Duitsland, Estland, Italië, Letland, Malta, Nederland, Oostenrijk, Polen, Roemenië, Slowakije en Zweden) hebben tijdig informatie ingediend over het aantal

⁴ Richtlijn 2014/47/EU van het Europees Parlement en de Raad van 3 april 2014 betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die in de Gemeenschap deelnemen aan het verkeer, PB L 127 van 29.4.2014, blz. 134.

⁵ Richtlijn 2010/47/EU van de Commissie van 5 juli 2010 houdende aanpassing aan de technische vooruitgang van Richtlijn 2000/30/EG, PB L 173 van 8.7.2010, blz. 33.

gecontroleerde voertuigen, uitgesplitst naar klasse en land van inschrijving, alsmede over de gecontroleerde punten en vastgestelde gebreken. Volgend op een bilaterale dialoog tussen de Commissie en de lidstaten werden de gevraagde gegevens door de overige 12 lidstaten ingediend. Ten slotte werden de laatste gegevens van de lidstaten ontvangen op 6 mei 2014.

De Commissie heeft samen met deskundigen van de lidstaten een standaardformulier voor de rapportering van de desbetreffende gegevens opgesteld, zodat de lidstaten gemakkelijker de informatie vermeld in artikel 6 van Richtlijn 2000/30/EG kunnen indienen. Het gebruik van dit standaardformulier is niet verplicht, maar het vergemakkelijkt de rapportering aanzienlijk. De meeste lidstaten hebben dit standaardformulier gebruikt, maar sommige hebben toch nog geprinte tabellen ingediend. Tsjechië, Duitsland, Spanje, Frankrijk, Polen, Slovenië en Finland hebben dit standaardformulier niet gebruikt.

De volledigheid van de gegevens verschilde van lidstaat tot lidstaat. Slechts enkele lidstaten - Tsjechië, Griekenland, Letland, Oostenrijk, Polen en Slovenië - hebben gegevens ingediend over voertuigen die zijn ingeschreven buiten het grondgebied van de Europese Unie. Bulgarije, Tsjechië, Denemarken, Estland, Frankrijk, Luxemburg, Nederland, Slowakije en Slovenië hebben de statistieken voor 2011 en 2012 apart verstrekt. Sommige lidstaten (Denemarken, Spanje, Frankrijk, Polen en Slovenië) verstrekten geen informatie met betrekking tot alle voertuigklassen, controlepunten of herkomst van de gecontroleerde voertuigen. Spanje en Finland waren de enige lidstaten die helemaal geen informatie over verboden voertuigen verschaften. Ook dienden sommige lidstaten meerdere gegevens in, bijvoorbeeld gegevens gerapporteerd door hun Ministerie van Mobiliteit en Vervoer en de nationale politie. In het algemeen waren de gegevens ingediend door de lidstaten die het standaardformulier voor gegevensverzameling hebben gebruikt vollediger.

4. INHOUD VAN DE CONTROLE

De punten die het meeste kans maken te worden gecontroleerd en te worden opgenomen in de door de lidstaten ingediende gegevens zijn - minstens - deze opgesomd in punt 10 van het modelverslag dat is opgenomen in bijlage I bij Richtlijn 2000/30/EG, zoals gewijzigd. Deze zijn:

- identificatie;
- remsysteem;
- stuurinrichting;
- zichtbaarheid;
- verlichting en elektrisch systeem;
- assen, wielen, banden, ophanging;
- chassis en chassisbevestigingen;
- andere apparatuur, met inbegrip van de tachograaf en snelheidsbegrenzers;
- hinder, met inbegrip van emissies en brandstof- en/of olielekken.

5. STATISTISCHE GEGEVENS

Om de informatie over de door de lidstaten gecontroleerde voertuigen te kunnen vergelijken, moesten de cijfers voor aanhangercombinaties en gelede voertuigen worden uitgesplitst naar

vrachtwagens en aanhangwagens enerzijds en trucks en opleggers anderzijds. De cijfers die het resultaat zijn van deze uitsplitsing zijn cursief vermeld in dit rapport.

5.1. Gecontroleerde voertuigen in percentages

In de periode 2011-12 zijn in totaal **8 145 984** voertuigen gecontroleerd. In totaal waren er in deze periode in de EU **8 830 451** bedrijfsvoertuigen ingeschreven. In de periode 2011-12 werd dus **92,25 %** van de totale vloot bedrijfsvoertuigen langs de weg gecontroleerd, of **46,12 %** per jaar.

De verhouding tussen het gemiddelde aantal voertuigen dat elk jaar wordt gecontroleerd en het aantal ingeschreven bedrijfsvoertuigen varieert aanzienlijk van de ene lidstaat tot de andere, van 0,3 % tot meer dan 100 %. Deze verschillen kunnen deels worden verklaard door de verschillende rapportagemethoden die worden gebruikt: sommige lidstaten (zoals Duitsland, Frankrijk en Polen) dienden gegevens in die ook de initiële controles bevatten, terwijl andere lidstaten alleen gegevens over de meer uitgebreide controles verstrekten. De verschillen kunnen ook worden verklaard door de verschillende controlemethoden die de lidstaten toepassen, gaande van basiscontroles zonder apparatuur tot ingewikkelde, uitgebreide controles met behulp van een mobiele controle-eenheid of in een nabijgelegen controlecentrum.

Tabel 1: Gecontroleerde voertuigen in percentages

Lidstaat	Gecontroleerde voertuigen (2011–12)	Categorie van de ingeschreven voertuigen N2, N3, M2, M3, O3 en O4	Verhouding totaal per jaar *
België	18 799	253 440	3,71 %
Bulgarije	595 905	293 930**	101,37 %
Tsjechië	160 285	211 794**	37,84 %
Denemarken	27 781	92 911	14,95 %
Duitsland	2 881 859	963 763**	149,51 %
Estland	1 791	44 596**	2,01 %
Ierland	11 988	107 610**	5,57 %
Griekenland	28 276	472 955**	2,99 %
Spanje	388 505	869 934**	22,33 %
Frankrijk	1 431 117	758 788**	94,30 %
Italië	65 053	1 070 184**	3,04 %
Cyprus	1 133	27 178	2,08 %
Letland	5 822	47 272**	6,16 %
Litouwen	83 342	109 019**	38,22 %
Luxemburg	901	18 615**	2,42 %
Hongarije	328 202	160 112**	102,49 %
Malta	3 852	10 994**	17,52 %
Nederland	11 471	310 833	1,85 %
Oostenrijk	32 227	98 897	16,29 %

Lidstaat	Gecontroleerde voertuigen (2011–12)	Categorie van de ingeschreven voertuigen N2, N3, M2, M3, O3 en O4	Verhouding totaal per jaar *
Polen	1 710 675	914 776**	93,50 %
Portugal	709	116 455**	0,30 %
Roemenië	22 260	346 418**	3,21 %
Slovenië	4 534	45 673**	4,96 %
Slowakije	18 074	271 770**	3,33 %
Finland	23 609	189 447	6,23 %
Zweden	39 597	148 528	13,33 %
Verenigd Koninkrijk	248 217	874 564**	14,19 %
Totaal	8 145 984	8 830 451	46,12 %

* De verhouding van het totaal aantal per jaar is het gemiddelde aantal controles uitgevoerd door elke individuele lidstaat gedeeld door het totaal aantal voertuigen ingeschreven in die lidstaat.

* Cijfers zijn afgeleid uit de gegevens verstrekt door Eurostat.

5.2. Totaal aantal gecontroleerde voertuigen en herkomst van die voertuigen

In artikel 3 van Richtlijn 2000/30/EG is bepaald dat de controles in een geest van non-discriminatie dienen te worden uitgevoerd. Uit de meegedeelde gegevens van diverse lidstaten, met name België, Luxemburg en Oostenrijk, blijkt dat meer buitenlandse voertuigen langs de weg werden gecontroleerd. In andere lidstaten met veel transitverkeer waren de controles beter verdeeld tussen binnenlandse en buitenlandse voertuigen. Dit kan te wijten zijn aan andere factoren, die geen verband houden met de aard van de controle, maar in het vorige rapport over de toepassing van de richtlijn werd al dezelfde vaststelling gedaan voor België en Luxemburg.⁶

Tabel 2: Herkomst van de gecontroleerde voertuigen

Rapporterende lidstaat	In de lidstaat ingeschreven	In een andere lidstaat ingeschreven	Buiten de EU ingeschreven	Totaal	Voertuigen van de lidstaat (in %)
België	6 887	11 430	482	18 799	36,6 %
Bulgarije	520 477	75 428		595 905	87,3 %
Tsjechië	103 641	53 401	3 243	160 285	64,7 %
Denemarken*				27 781	
Duitsland	1 833 789	921 213	126 857	2 881 859	63,6 %
Estland	1 732	53	6	1 791	96,7 %
Ierland	11 988			11 988	100,0 %
Griekenland	22 569	4 779	928	28 276	79,8 %
Spanje	366 205	22 300		388 505	94,3 %
Frankrijk	721 796	694 157	15 164	1 431 117	50,4 %

⁶COM(2013) 303.

Rapporterende lidstaat	In de lidstaat ingeschreven	In een andere lidstaat ingeschreven	Buiten de EU ingeschreven	Totaal	Voertuigen van de lidstaat (in %)
Italië	46 958	14 846	3 249	65 053	72,2 %
Cyprus	1 133			1 133	100,0 %
Letland	4 781	1 041		5 822	82,1 %
Litouwen	55 201	28 141		83 342	66,2 %
Luxemburg	112	789		901	12,4 %
Hongarije	252 209	75 993		328 202	76,8 %
Malta	3 820	32		3 852	99,2 %
Nederland	6 999	4 472		11 471	61,0 %
Oostenrijk	14 019	16 650	1 558	32 227	43,5 %
Polen	1 574 898	64 572	71 205	1 710 675	92,1 %
Portugal	657	52		709	92,7 %
Roemenië	21 987	273		22 260	98,8 %
Slovenië	3 298	1 236		4 534	72,7 %
Slowakije	14 825	3 249		18 074	82,0 %
Finland	13 156	2 102	8 351	23 609	55,7 %
Zweden	32 656	6 941		39 597	82,5 %
Verenigd Koninkrijk	126 502	121 715		248 217	51,0 %
Totaal	5 762 295	2 124 865	231 043	8 145 984	70,7 %

* Denemarken diende geen informatie in over de herkomst van de meerderheid van de gecontroleerde voertuigen.

5.3. Voertuigen waaraan een verbod is opgelegd

Als een voertuig gevaarlijke gebreken vertoont die een ernstig risico voor de inzittenden of andere weggebruikers vormen, mag het gebruik ervan worden verboden tot deze gebreken zijn verholpen. Volgens de informatie die de lidstaten hebben ingediend, varieert de verhouding tussen het aantal voertuigen waaraan een verbod is opgelegd en het totale aantal gecontroleerde voertuigen aanzienlijk van de ene lidstaat tot de andere, van **87,6 % in Estland** tot slechts **0,6 % in Polen**.

De cijfers lijken aan te geven dat de effectiviteit van de technische controles langs de weg toeneemt en de administratieve lasten afnemen door gericht te controleren op slecht onderhouden voertuigen zoals momenteel wordt gedaan in Luxemburg, Oostenrijk en het Verenigd Koninkrijk. Lidstaten die op deze wijze controleren, stellen meer gebreken vast dan lidstaten met meer, maar ongerichte controles. Dit is het geval voor **Estland, Luxemburg** en **Malta**, waar in verhouding tot het aantal gecontroleerde voertuigen het vaakst een verbod voor in de EU ingeschreven voertuigen wordt opgelegd. In **Denemarken, Duitsland, Nederland** en **Polen** is de verhouding verboden/gecontroleerde voertuigen die in EU zijn ingeschreven het laagst. Lidstaten die aangeven dat zij zeer vaak controles uitvoeren, lijken minder vaak verboden op te leggen of gebreken vast te stellen.

Tabel 3: Verhouding tussen het aantal voertuigen waaraan een verbod is opgelegd en het totale aantal gecontroleerde voertuigen.

Rapportere nde lid- staat	In de rapporterende lidstaat ingeschreven voertuigen			In de EU ingeschreven voertuigen (inclusief rapporterende lidstaat)		
	Aantal gecontrol eerde voertuige n	Aantal voertuigen waaraan een verbod is opgelegd	Verhouding aantal voertuigen waaraan een verbod is opgelegd (in %)	Aantal gecontrol eerde voertuige n	Aantal voertuigen waaraan een verbod is opgelegd	Verhouding aantal voertuigen waaraan een verbod is opgelegd (in %)
België	6 887	589	8,6 %	18 317	1 140	6,2 %
Bulgarije	520 477	10 043	1,9 %	595 905	12 584	2,1 %
Tsjechië	103 641	2 595	2,5 %	157 042	3 340	2,1 %
Denemarken				27 781	211	0,8 %
Duitsland	1 833 789	13 772	0,8 %	2 755 002	31 817	1,2 %
Estland	1 732	1 517	87,6 %	1 785	1 544	86,5 %
Ierland	11 988	5 200	43,4 %	11 988	5 200	43,4 %
Griekenland	22 569	1 266	5,6 %	27 348	1 378	5,0 %
Spanje	366 205			388 505		
Frankrijk	721 796	76 448	10,6 %	1 415 953	191 896	13,6 %
Italië	46 958	6 710	14,3 %	61 804	7 960	12,9 %
Cyprus*	1 133	1 684	148,6 %	1 133	1 684	148,6 %
Letland	4 781	317	6,6 %	5 822	403	6,9 %
Litouwen	55 201	827	1,5 %	83 342	1 142	1,4 %
Luxemburg	112	82	73,2 %	901	531	58,9 %
Hongarije	252 209	4 314	1,7 %	328 202	6 239	1,9 %
Malta	3 820	1 895	49,6 %	3 852	1 900	49,3 %
Nederland	6 999	166	2,4 %	11 471	134	1,2 %
Oostenrijk	14 019	5 851	41,7 %	30 669	14 477	47,2 %
Polen	1 574 898	9 228	0,6 %	1 639 470	9 228	0,6 %
Portugal	657	15	2,3 %	709	16	2,3 %
Roemenië	21 987	8 815	40,1 %	22 260	8 875	39,9 %
Slovenië	3 298	52	1,6 %	4 534	83	1,8 %
Slowakije	14 825	3 515	23,7 %	18 074	4 093	22,6 %
Finland	13 156			15 258		
Zweden	32 656	3 812	11,7 %	39 597	7 043	17,8 %
Verenigd Koninkrijk	126 502	40 022	31,6 %	248 217	87 563	35,3 %
Totaal	5 762 295	198 735	3,4 %	7 914 941	400 481	5,1 %

* Cyprus heeft het aantal gebreken meegedeeld in plaats van het aantal voertuigen waaraan een verbod is opgelegd.

5.4. Soorten gebreken en gegevens per lidstaat

De gebreken die het vaakst worden vastgesteld, hebben betrekking op de staat van:

- de verlichting en het elektrisch systeem (**47,0 %**);
- de assen, wielen, banden, ophanging (**24,6 %**); en
- het chassis en chassisbevestigingen (**11,8 %**).

Zoals aangetoond in bijlage I onderstrepen deze cijfers het belang van controles langs de weg voor de verkeersveiligheid. In vergelijking met de vorige rapportageperiode blijkt dat soortgelijke gebreken toen ook werden geïdentificeerd.

Wat **emissies en lekken** van brandstof en/of olie betreft, die niet alleen een gevaar vormen voor de verkeersveiligheid maar ook gevolgen kunnen hebben voor het milieu, is het aantal lekken met drie procentpunten afgenomen (van 4,1 % naar 1,0 %) in vergelijking met de vorige rapportageperiode.

Ook binnen de verschillende gecontroleerde punten werden aanzienlijke verschillen in gebrekenpercentages tussen de lidstaten vastgesteld. Voor het **remsysteem** bijvoorbeeld lopen de percentages uiteen van **1,9 %** in **Estland** tot **47,3 %** in het **Verenigd Koninkrijk**. Dit zou het gevolg kunnen zijn van het feit dat de lidstaten verschillende testmethoden gebruiken. Wanneer Richtlijn 2014/47/EU in werking zal zijn getreden, zal deze leiden tot een grotere mate van harmonisatie wat betreft de testmethoden, de beoordeling van de gebreken en het gebruik van testapparatuur voor meer gerichte technische controles langs de weg.

De gegevens die de lidstaten hebben ingediend over het aantal controles van voertuigen die buiten de EU zijn ingeschreven, volstaan nog steeds niet om betekenisvolle conclusies te kunnen trekken over de technische staat van die voertuigen.

Bijlage II bij dit verslag geeft een overzicht van het aantal voertuigen dat door de lidstaten is gecontroleerd, per land van inschrijving, en van de verhouding tussen het aantal gecontroleerde voertuigen en het aantal voertuigen waaraan een verbod is opgelegd.

6. SOORTEN SANCTIES

De richtlijn voorziet niet in een systeem van sancties indien inbreuken worden geconstateerd. De sancties worden door de lidstaten vastgesteld zonder discriminatie op grond van de nationaliteit van de bestuurder of van het land waar het bedrijfsvoertuig is ingeschreven of in het verkeer gebracht.

Indien het duidelijk is dat een bedrijfsvoertuig een ernstig risico vormt voor de inzittenden of voor andere weggebruikers, staat Richtlijn 2000/30/EG de instantie of de inspecteur die de controle uitvoert toe het gebruik van het voertuig te verbieden tot de geconstateerde gevaarlijke gebreken zijn verholpen.

Ernstige gebreken aan een bedrijfsvoertuig dat toebehoort aan een niet-ingezetene, met name gebreken die tot een verbod op het gebruik ervan hebben geleid, moeten worden gemeld aan de bevoegde instanties van de lidstaat van inschrijving.

De bevoegde instanties van de lidstaat die het ernstige gebrek heeft geconstateerd, kunnen de bevoegde instanties van de lidstaat van inschrijving verzoeken om passende maatregelen te nemen, zoals het uitvoeren van een nieuwe technische controle van het voertuig. Over dergelijke gevallen zijn echter geen gegevens ingediend.

7. SAMENVATTENDE CONCLUSIES

Naleving van de verplichtingen inzake rapportage is verbeterd, hoewel in de verslagen ingediend door de lidstaten nog steeds bepaalde belangrijke statistische gegevens ontbreken, met name wat betreft de voertuigcategorie, de controlepunten, de herkomst van de voertuigen die worden gecontroleerd en het aantal opgelegde verboden. Lidstaten hebben zich niet altijd gehouden aan de termijn voor het indienen van gegevens zoals bepaald in de wetgeving; in sommige gevallen werden deze gegevens pas verstrekt nadat de Commissie bilaterale gesprekken had aangeknoopt met de bevoegde autoriteiten van de lidstaten in kwestie. Sommige lidstaten blijven afzien van het gebruik van het elektronische standaardformulier zoals aanbevolen door de Commissie. De Commissie blijft de lidstaten aanbevelen het elektronische standaardformulier te gebruiken, aangezien hierdoor de ingediende gegevens vollediger zullen zijn.

Er kunnen verschillende conclusies worden getrokken uit dit verslag betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die in de EU deelnemen aan het verkeer.

Het totale aantal gecontroleerde voertuigen per jaar in de EU vertegenwoordigt meer dan **40 %** van de vloot bedrijfsvoertuigen voor de EU als geheel, gaande van minder dan 1 % in Portugal, tot meer dan 100 % in Duitsland, Hongarije en Bulgarije. Het toekomstige EU-streefcijfer van 5 % zoals bepaald in de nieuwe Richtlijn 2014/47/EU betreffende de technische controle langs de weg moet daarom gemakkelijk kunnen worden behaald door alle lidstaten. Er zijn echter 11 lidstaten die helemaal nog niet voldoen aan de EU-doelstelling. Deze lidstaten dienen het aantal controles langs de weg te verhogen.

Het aantal binnenlandse voertuigen in verhouding tot het totale aantal gecontroleerde voertuigen verschilt ook aanzienlijk. België, Luxemburg en Oostenrijk, waar het aantal controles van binnenlandse voertuigen minder dan 50 % bedraagt, moeten inspanningen leveren om ervoor te zorgen dat de controles beter verdeeld zijn en meer in lijn liggen met deze in andere lidstaten met veel transitverkeer.

De verhouding tussen het aantal voertuigen waaraan een verbod is opgelegd en het totale aantal gecontroleerde voertuigen varieert aanzienlijk van de ene lidstaat tot de andere, van minder dan 1 % in Polen tot meer dan 80 % in Estland. De ingediende cijfers tonen aan dat de efficiëntie van technische controles langs de weg kan worden verbeterd door meer gerichte controles uit te voeren. Dit kan de administratieve lasten doen afnemen, zowel voor de handhavingsautoriteiten als voor de vervoersondernemingen. De nieuwe Richtlijn 2014/47/EU betreffende de technische controle langs de weg schrijft voor dat lidstaten hun controlemethoden moeten aanpassen en een meer gerichte aanpak moeten toepassen in plaats van een willekeurige.

De gebreken die het vaakst worden vastgesteld tijdens controles hebben betrekking op de staat van de verlichting, wielen, banden en chassis. Er zijn echter wel aanzienlijke verschillen tussen het percentage aan gebreken vastgesteld in de lidstaten. De Europese Commissie moedigt de lidstaten aan bijzondere aandacht te besteden aan de soorten gebreken die het meest problematisch blijven en de door hen gebruikte controlemethoden dienovereenkomstig aan te passen.