



EUROPESE COMMISSIE

## MEMO

Brussel, 13 juli 2012

# Verkeersveiligheid: pakket inzake de technische controle – levens redden door strengere controles van voertuigen

## Het nieuwe pakket inzake de technische controle

Het **pakket inzake de technische controle** bestaat uit drie onderdelen: periodieke technische controles, technische controles van bedrijfsvoertuigen langs de weg en de inschrijving van motorvoertuigen

Elk onderdeel wordt in deze MEMO toegelicht.

## Periodieke technische controles – de belangrijkste verbeteringen

**De huidige regels:** In Richtlijn 2009/40/EG zijn minimumnormen vastgesteld voor de wettelijk verplichte periodieke technische controle van motorvoertuigen. De richtlijn is van toepassing op personenauto's, bussen, touringcars, vrachtwagens en aanhangwagens van vrachtwagens, maar niet op scooters en motorfietsen.

Wat betekenen de nieuwe voorstellen? (zie onderstaande tabel met een overzicht voor bestuurders van privévoertuigen)

1. Technische controles worden ook verplicht voor de groep weggebruikers die het meeste risico lopen: de **aangedreven twee- of driewielers** (motor- en bromfietsen) en voor lichte aanhangwagens (minder dan 3,5 ton). In het EU-recht geldt deze verplichting nog niet voor deze twee voertuigcategorieën.

De vrijstellingen van de verplichte controle die de lidstaten aan bepaalde voertuigen kunnen toestaan, bv. landbouwvoertuigen of voertuigen met een ontwerpnelheid van minder dan 40 km/u die alleen in eigen land worden gebruikt, worden in het voorstel afgebakend.

Ook het begrip "voertuigen van historische belang", die eveneens zijn vrijgesteld, wordt nauwkeuriger omschreven.

2. Voor de **controlefrequentie** moet rekening worden gehouden met de **leeftijd en het jaarlijks aantal gereden kilometers**. Daarom wordt de testfrequentie voor oudere auto's opgetrokken en moeten voertuigen die veel kilometers afleggen, jaarlijks worden gekeurd, zoals reeds het geval is voor taxi's en ambulances.

Voor bepaalde voertuigcategorieën wordt de huidige controlefrequentie te laag geacht om te waarborgen dat zij geen defecten vertonen. Het voorstel voorziet voor drie categorieën van voertuigen in een verhoging van de minimumfrequentie van de periodieke technische controles:

**Auto's:** eerste controle na 4 jaar, daarna na 2 jaar en daarna jaarlijks.

(volgens een 4-2-1-frequentie in plaats van de huidige 4-2-2-frequentie).

**Auto's en lichte bedrijfsvoertuigen** tot 3,5 ton die op het moment van de eerste controle (na 4 jaar) reeds meer dan 160 000 km hebben afgelegd, moeten na de eerste controle jaarlijks worden gekeurd (4-1-1 in plaats van de huidige 4-2-2-regeling).

Wijzigingen voor privébestuurders per land:

<b>Nieuwe voertuigcontroles na 4-2-1 jaar en wijzigingen voor bestuurders van privéauto's</b>			
	Huidige controlefrequentie*		
<b>Lidstaat</b>	<b>Auto's</b>	<b>Motorfietsen scooters</b>	<b>Wijzigingen voor bestuurders van privéauto's</b>
Oostenrijk	3 - 2 - 1	1 - 1 - 1	Geen wijzigingen
België	4 - 1 - 1	Geen technische controle	Geen wijzigingen voor auto's; invoering van controles voor motorfietsen en scooters.
Bulgarije	3 - 2 - 1	Geen technische controle	Geen wijzigingen voor auto's; invoering van controles voor motorfietsen en scooters.
Cyprus	4 - 2 - 2	Geen technische controle	Oudere auto's zullen jaarlijks worden gecontroleerd; invoering van controles voor motorfietsen en scooters.
Tsjechië	4 - 2 - 2	4 - 2 - 2	Oudere auto's zullen jaarlijks worden gecontroleerd; oudere motorfietsen en scooters zullen jaarlijks worden gecontroleerd;
Denemarken	4 - 2 - 2	4 - 2 - 2	Oudere auto's zullen jaarlijks worden gecontroleerd; Oudere motorfietsen en scooters zullen jaarlijks worden gecontroleerd;
Estland	3 - 2 - 2 - 2- 1	3 - 2 - 2 - 2- 1	Auto's, motorfietsen en scooters zullen vanaf het 6 <sup>de</sup> jaar jaarlijks worden gecontroleerd (in plaats vanaf het 10 <sup>de</sup> jaar)
Finland	3 - 2 - 1	Geen technische controle	Geen wijzigingen voor auto's; invoering van controles voor motorfietsen en scooters.
Frankrijk	4 - 2 - 2	Geen technische controle	Oudere auto's zullen jaarlijks worden gecontroleerd; invoering van controles voor motorfietsen en scooters.

Duitsland	3 - 2 - 2	2 - 2 - 2	Oudere auto's zullen jaarlijks worden gecontroleerd; oudere motorfietsen en scooters zullen jaarlijks worden gecontroleerd;
Griekenland	4 - 2 - 2	Geen technische controle	Oudere auto's zullen jaarlijks worden gecontroleerd; invoering van controles voor motorfietsen en scooters.
Hongarije	4 - 3 - 2 - 2	3 - 3 - 2 - 2 <sup>o)</sup>	Oudere auto's zullen jaarlijks worden gecontroleerd; oudere motorfietsen zullen jaarlijks worden gecontroleerd en ook scooters zullen worden gecontroleerd.
Ierland	4 - 2 - 2	Geen technische controle	Oudere auto's zullen jaarlijks worden gecontroleerd; invoering van controles voor motorfietsen en scooters.
Italië	4 - 2 - 2	4 - 2 - 2	Oudere auto's zullen jaarlijks worden gecontroleerd; oudere motorfietsen en scooters zullen jaarlijks worden gecontroleerd;
Letland	1 - 1 - 1	1 - 1 - 1 <sup>o)</sup>	Geen wijzigingen voor auto's en motorfietsen; invoering van controles voor scooters.
Litouwen	3 - 2 - 2	1 - 1 - 1	Oudere auto's zullen jaarlijks worden gecontroleerd, geen wijzigingen voor motorfietsen en scooters.
Nederland	3.5 - 1 - 1	3.5 - 1 - 1	Geen wijzigingen
Malta	1 - 1 - 1	Geen technische controle	Geen wijzigingen voor auto's; invoering van controles voor motorfietsen en scooters.
Nederland	4 - 2 - 2 - 1	Geen technische controle	Auto's zullen vanaf het 6 <sup>de</sup> jaar jaarlijks worden gecontroleerd (in plaats vanaf het 10 <sup>de</sup> jaar); ook motorfietsen en scooters zullen worden gecontroleerd.
Polen	3 - 2 - 1	3 - 2 - 1 <sup>o)</sup>	Geen wijzigingen voor auto's en motorfietsen; invoering van controles voor scooters.
Portugal	4 - 2 - 2 - 1	Geen technische controle	Auto's zullen vanaf het 6 <sup>de</sup> jaar jaarlijks worden gecontroleerd (in plaats vanaf het 10 <sup>de</sup> jaar); ook motorfietsen en scooters zullen worden gecontroleerd.

Roemenië	2 - 2 - 2	Geen technische controle	Oudere auto's zullen jaarlijks worden gecontroleerd; invoering van controles voor motorfietsen en scooters.
Slowakije	3 - 1 - 1	4 - 2 - 2	Geen wijzigingen voor auto's, oudere motorfietsen en scooters zullen jaarlijks worden gecontroleerd.
Slovenië	3 - 2 - 2	3 - 1 - 1	Geen wijzigingen
Spanje	4 - 2 - 2 - 1	5 - 2 - 2	Auto's zullen vanaf het 6 <sup>de</sup> jaar jaarlijks worden gecontroleerd (in plaats vanaf het 9 <sup>de</sup> jaar); oudere motorfietsen en scooters zullen jaarlijks worden gecontroleerd.
Zweden	3 - 2 - 1	4 - 2 - 2	Geen wijzigingen voor auto's; oudere motorfietsen en scooters zullen jaarlijks worden gecontroleerd;
VK	3 - 1 - 1	3 - 1 - 1	Geen wijzigingen

\*) Frequentie 4-2-1 betekent dat de eerste controle plaatsvindt na 4 jaar, de volgende na 2 jaar en het voertuig daarna jaarlijks wordt gecontroleerd.

o) Scooters worden op dit moment niet gecontroleerd.

*Bron: CITA, AUTOFORE.*

3. Met het oog op de efficiënte uitvoering van de beschreven testmethoden moet de **controleapparatuur** voldoen aan bepaalde **minimumeisen**.

De beschikbaarheid en de kenmerken van de controleapparatuur zijn bepalend voor de kwaliteit van de technische controles. Op dit moment zijn in de EU-regelgeving geen voorschriften voor de controleapparatuur vastgesteld.

Derhalve is in het voorstel een lijst opgenomen van de voor de periodieke technische controles vereiste minimumuitrusting en is bepaald aan welke technische voorschriften die uitrusting moet voldoen.

Er is een overgangperiode vastgesteld voor de vervanging van bestaande testapparatuur die niet aan de vereiste normen beantwoordt.

4. **Controleurs** die technische controles uitvoeren, dienen over de nodige **kennis en vaardigheden** te beschikken en moeten goed zijn opgeleid.

Hooggekwalificeerd en bekwaam personeel moet een degelijke technische controle waarborgen. In het voorstel is bepaald over welke kennis een aspirant-controleur dient te beschikken, welke basisopleiding en nascholing controleurs dienen te krijgen en welke kennisgebieden die opleiding moet bestrijken.

Er is een overgangperiode vastgesteld om het bestaande controlepersoneel de kans te geven in de nascholingsregeling te stappen.

5. Aan de hand van **gemeenschappelijke voorschriften** moet de ernst van geconstateerde **gebreken** worden **beoordeeld**.

De beoordeling van de technische staat van een voertuig moet in de hele Unie worden gestandaardiseerd en om dat mogelijk te maken moeten de geconstateerde gebreken aan de hand van een gemeenschappelijke norm worden beoordeeld. Daartoe heeft de Commissie in 2010 aanbevelingen voor de beoordeling van gebreken aangenomen. In die aanbevelingen wordt een onderscheid gemaakt tussen 3 categorieën van gebreken (kleine, grote en gevaarlijke gebreken) naar gelang van hun gevolgen voor de veiligheid van het voertuig en worden de in de richtlijn opgesomde potentiële gebreken ingedeeld in een of meer categorieën.

De regels voor de beoordeling van gebreken en de afbakening van de categorieën worden nu in de verordening opgenomen.

6. De **kwaliteitsborging** van de door **erkende particuliere controlecentra** uitgevoerde technische controleactiviteiten gebeurt door de nationale **toezichthoudende organen**.

De lidstaten worden verplicht toezicht uit te oefenen op de activiteiten van de controlecentra en op de kwaliteit van de door deze centra uitgevoerde controles.

Om de degelijkheid van de controles te allen tijde te waarborgen dienen de lidstaten een kwaliteitsborgingssysteem op te zetten voor de verlening van, het toezicht op en de intrekking, schorsing of annulering van een vergunning om technische controles uit te voeren.

7. Fraude met kilometertellers kan officieel worden opgespoord dankzij de registratie van de **kilometerstanden**.

In het voorstel zijn duidelijke regels vastgesteld voor de juridische kwalificatie van geknoei met de kilometerteller. Door de registratie van de kilometerstand bij elke voertuigcontrole wordt de basis gelegd voor de opsporing van fraude met kilometertellers. Het bewaren van deze gegevens maakt de controle van de kilometerstand efficiënter en is een eerste stap op weg naar het grensoverschrijdend gebruik van deze informatie zodra de bestaande nationale registers aan elkaar zijn gekoppeld.

## **Technische controle van bedrijfsvoertuigen – belangrijkste verbeteringen**

**De huidige regels:** Richtlijn 2009/40/EG wordt aangevuld door Richtlijn 2000/30/EG, die de lidstaten verplicht de technische staat van bedrijfsvoertuigen tussen de periodieke inspecties te controleren (door middel van technische controle langs de weg). Dat gebeurt via aanvullende ad hoc controles langs de weg van bedrijfsvoertuigen.

Wat staat er in de nieuwe voorstellen?

1. De voertuigen worden geselecteerd op basis van het **risicoprofiel** van de onderneming en de controles worden toegespitst op **risicobedrijven**. Ondernemingen die hun voertuigen goed onderhouden worden ontzien. Het risicoprofiel wordt opgesteld op basis van de resultaten van eerdere technische controles en controles langs de weg, rekening houdend met het aantal en de ernst van de geconstateerde gebreken alsmede met de tijdsfactor. Recente controles wegen zwaarder door.

2. Op dit moment worden alleen bedrijfsvoertuigen van meer dan 3,5 ton aan wegcontroles onderworpen. In het voorstel wordt deze verplichting **uitgebreid** naar **lichte bedrijfsvoertuigen** (van minder dan 3,5 ton) en hun aanhangwagens, die in de praktijk ook vaak voor goederenvervoer via de weg worden gebruikt. Omdat die voertuigen niet onder alle verplichtingen inzake de opleiding van professionele bestuurders vallen en zij niet met een snelheidsbegrenzer moeten worden uitgerust, zijn zij relatief vaak betrokken bij verkeersongevallen.

3. Om de controles langs de weg gelijkmatiger over de lidstaten te verdelen, wordt **het jaarlijks in elke lidstaat uit te voeren aantal controles** gekoppeld aan het aantal inschreven bedrijfsvoertuigen.

4. De technische controles langs de weg worden stapsgewijs uitgevoerd. Eerst vindt een **initiële technische controle** plaats van de algemene staat van het voertuig en van de boorddocumenten, zoals technische certificaten of verslagen van vorige wegcontroles. Op basis van de resultaten van de initiële controle kan een **nadere technische wegcontrole** worden uitgevoerd. Nadere controles worden uitgevoerd met behulp van een **mobiele controle-eenheid** of in een controlecentrum in de omgeving.

5. Tijdens de controles langs de weg wordt ook nagegaan of de **lading goed is vastgezet**. 25% van de ongevallen met vrachtwagens zijn onder meer te wijten aan een slecht vastgezette lading.

6. De **standaardisering** van de normen voor de **beoordeling van gebreken**, het **kennisniveau en de vakbekwaamheid** van controleurs die wegcontroles uitvoeren op basis van de eisen voor periodieke technische controles en de **regelmatige coördinatie van de inspectieactiviteiten** zullen helpen om een **billijke behandeling** te waarborgen.

## **Inschrijving van voertuigen – belangrijkste verbeteringen**

**De huidige regels:** In Richtlijn 1999/37/EG inzake kentekenbewijzen voor motorvoertuigen zijn de vereisten vastgelegd voor het afgeven van kentekenbewijzen, de wederzijdse erkenning daarvan en de geharmoniseerde minimuminhoud van kentekenbewijzen.

Wat staat er in de nieuwe voorstellen?

1. De gegevens van ingeschreven voertuigen worden opgeslagen in **nationale elektronische registers**.

2. De **technische gegevens** betreffende de typegoedkeuring, die niet noodzakelijk op de inschrijvingsdocumenten zijn vermeld, moeten ter beschikking van de controleur worden gesteld voor de uitvoering van de **technische controle**.

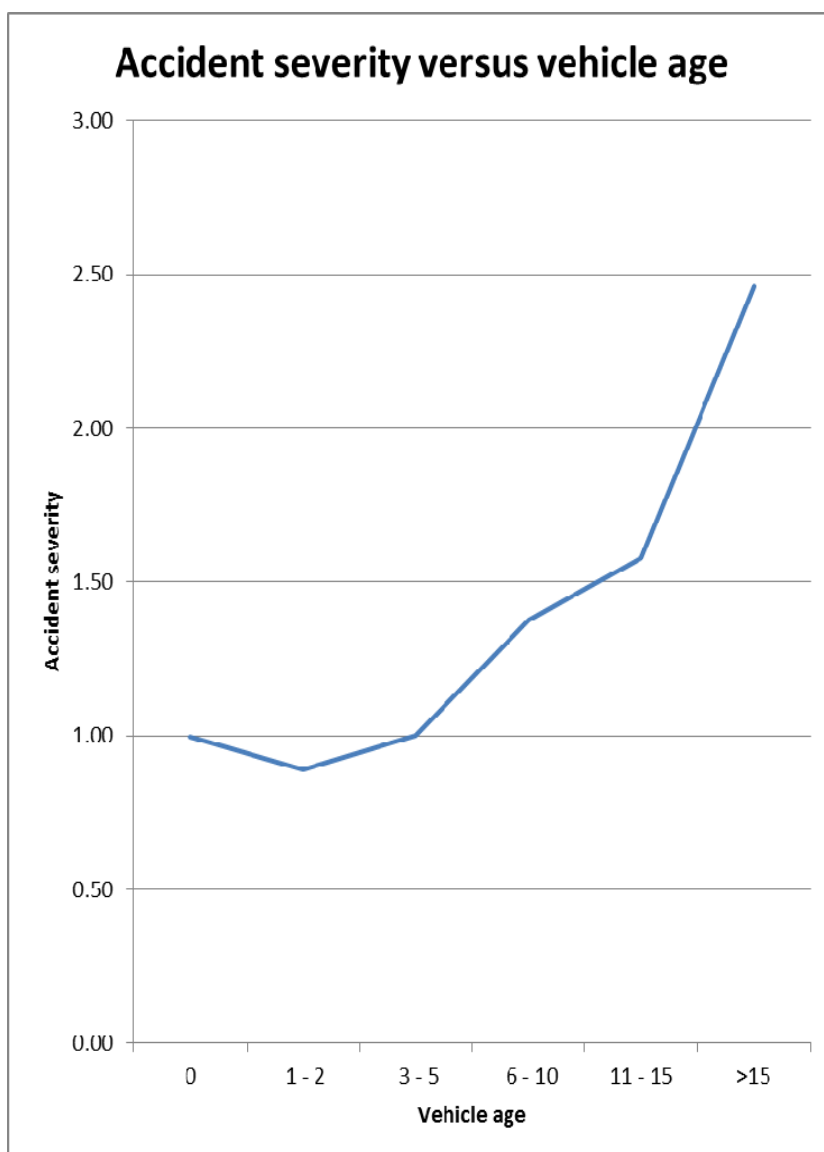
3. Een **doelmatige handhaving** van de goede technische staat van de voertuigen moet worden verzekerd via het systeem voor de inschrijving van voertuigen.

## Kerncijfers en feiten

### Technische controle van oudere voertuigen

Er bestaat een duidelijke correlatie tussen de ernst van ongevallen en de ouderdom van de voertuigen. Het is wetenschappelijk bewezen dat het aantal ernstige ongevallen (met dodelijke slachtoffers) door technische mankementen tussen het vijfde en zesde gebruiksjaar aanzienlijk toeneemt.

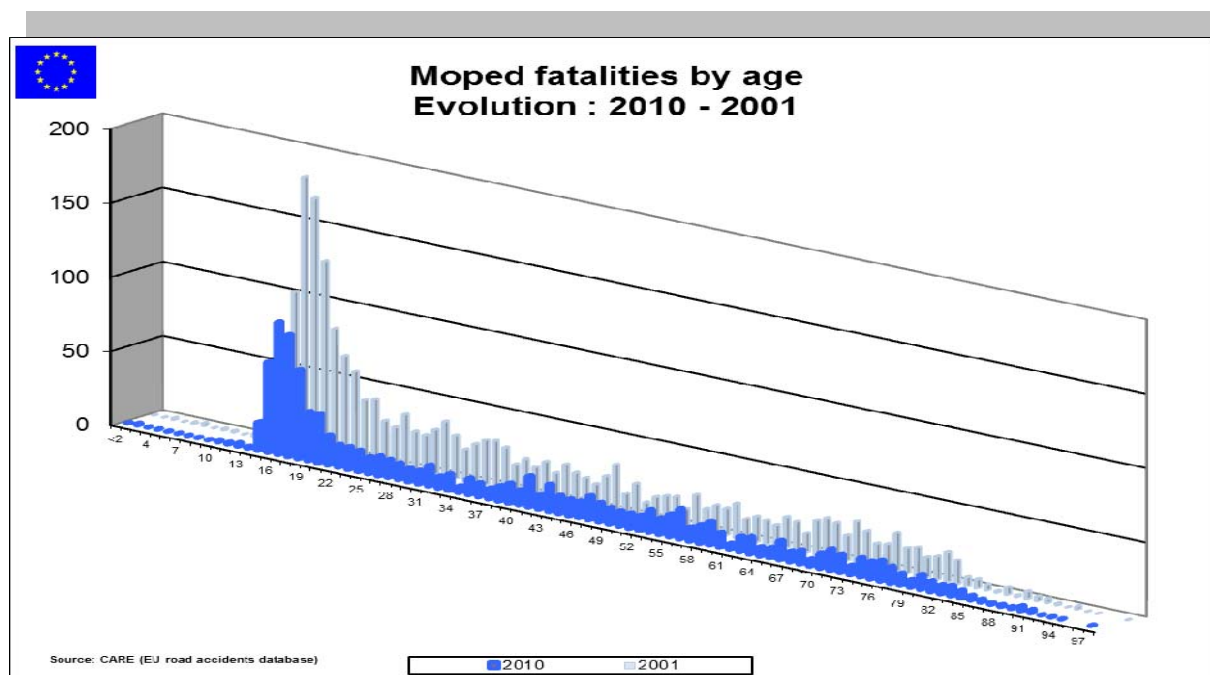
De uitdaging bestaat erin oudere voertuigen aan een passende technische controle te onderwerpen.



Er wordt naar gestreefd voertuigen die meer dan 6 jaar oud zijn aan een passende technische controle te onderwerpen.

## Technische controles van motorfietsen en scooters

Motorrijders lopen het grootste veiligheidsrisico, dat met meer dan 4 500 verkeersdoden<sup>1</sup> per jaar bovendien ingaat tegen de algemene dalende trend van het aantal verkeersdoden. 8% van de ongevallen met motorfietsen worden veroorzaakt of hebben te maken met technische gebreken.



Bromfietzers zijn met meer dan 1 400 verkeersdoden<sup>2</sup> oververtegenwoordigd in het totaal aantal verkeersslachtoffers. 500 slachtoffers zijn bovendien jongeren tussen 14 en 21 jaar. Meer dan 25 000 bromfietzers, waaronder 9 000 jongeren tussen 14 en 21 jaar, liepen ernstig verwondingen op.

### Toegang tot gegevens

Tijdens de technische controle en controles langs de weg wordt een grote hoeveelheid gegevens verzameld over het voertuig en zijn prestaties. Die gegevens zouden door de verschillende autoriteiten kunnen worden gebruikt voor de follow-up van geconstateerde gebreken, de organisatie van gerichte controles en als input voor hun beleid. Technische controles en controles langs de weg kunnen bovendien efficiënter worden uitgevoerd indien men over de volledige informatie over de voorgeschiedenis van het voertuig en zijn technische kenmerken beschikt. Die uitwisseling van informatie is tevens van cruciaal belang voor de bestrijding van fraude met de kilometerteller, met name op de tweedehandsmarkt in de Unie.

<sup>1</sup> CARE-gegevensbank.

<sup>2</sup> CARE-gegevensbank.



## Volgende stappen

De **belangrijkste doelstelling** van de voorgestelde maatregelen is de **verkeersveiligheid** te verhogen en bij te dragen tot de beleidsdoelstelling om het jaarlijks aantal verkeersslachtoffers tegen 2020<sup>3</sup> met 50 % te verminderen.

Meer dan **1200 levens** kunnen worden **gered** en meer dan **36 000 ongevallen** kunnen worden **voorkomen**<sup>4</sup>.

De financiële **baten voor de samenleving** worden op meer dan **5,6 miljard euro** geraamd.

Het pakket inzake de technische controle heeft **drie directe doelstellingen**:

1. een betere **bescherming van kwetsbare weggebruikers** en met name jongeren;
2. een **Europese eengemaakte ruimte voor technische controles** tot stand brengen op basis van gestandaardiseerde normen inzake de te controleren aspecten, de controleapparatuur, de kwalificatie van controleurs, de beoordeling van gebreken en de samenwerking tussen de lidstaten;
3. de **administratieve lasten verminderen** voor ondernemingen die de technische voorschriften inzake verkeersveiligheid naleven.

De voorstellen worden pas wet nadat ze door het Europees Parlement en de lidstaten zijn goedgekeurd.

**Op langere termijn** kan een gestandaardiseerd EU-systeem voor de uitwisseling van gegevens worden opgezet. Door de bestaande databanken aan elkaar te koppelen en worden de controlegegevens in de hele EU toegankelijk, bijvoorbeeld om ook in het buitenland steeds te kunnen verifiëren of de weergegeven kilometerstand correct is.

De toegang tot gegevens vanuit de hele Unie kan vervolgens de opstap vormen naar de wederzijdse erkenning van controlecertificaten nadat de technische controles op Europees niveau zijn gestandaardiseerd.

**Nadere informatie is te vinden in:** [IP/12/780](#)

---

<sup>3</sup> Strategische beleidsoriëntaties inzake de verkeersveiligheid voor de periode 2011-2020 (COM(2010)389) definitief.

<sup>4</sup> Effectbeoordeling over maatregelen om de technische controle te verbeteren (SWD(2012) 206)