

Uitgave
in de Nederlandse taal

Mededelingen en bekendmakingen

Nummer

Inhoud

Bladzijde

I *Mededelingen*

Raad

2000/ C 29/01

Gemeenschappelijk Standpunt (EG) nr. 10/2000 van 2 december 1999, vastgesteld door de Raad, volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, met het oog op de aanneming van een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die in de Gemeenschap deelnemen aan het verkeer.....

1

I

(Mededelingen)

RAAD

GEMEENSCHAPPELIJK STANDPUNT (EG) Nr. 10/2000

door de Raad vastgesteld op 2 december 1999

met het oog op de aanneming van Richtlijn 1999/.../EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die in de Gemeenschap deelnemen aan het verkeer

(2000/C 29/01)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, inzonderheid op artikel 71, lid 1, onder c) en d),

Gezien het voorstel van de Commissie⁽¹⁾,

Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité⁽²⁾,

Na raadpleging van het Comité van de Regio's,

Volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag⁽³⁾,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Door de toename van het verkeer zijn voor alle lidstaten vergelijkbare en even ernstige veiligheids- en milieuproblemen ontstaan.
- (2) In het belang van de verkeersveiligheid, de milieubescherming en de eerlijke concurrentie, mogen bedrijfsvoertuigen slechts worden gebruikt als zij zodanig worden onderhouden dat zij in hoge mate voldoen aan de technische voorschriften.

⁽¹⁾ PB C 190 van 18.6.1998, blz. 10.

⁽²⁾ PB C 407 van 28.12.1998, blz. 112.

⁽³⁾ Advies van het Europees Parlement van 9 februari 1999 (PB C 150 van 28.5.1999, blz. 27), gemeenschappelijk standpunt van de Raad van 2 december 1999 (nog niet verschenen in het Publicatieblad) en besluit van het Europees Parlement van ... (nog niet verschenen in het Publicatieblad).

- (3) Overeenkomstig Richtlijn 96/96/EG van de Raad van 20 december 1996 betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten inzake de technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens⁽⁴⁾ moeten bedrijfsvoertuigen jaarlijks een technische controle door een erkende instantie ondergaan.

- (4) Artikel 4 van Richtlijn 94/12/EG⁽⁵⁾ voorziet in een aanpak op verscheidene vlakken van de kostenbatenaspecten van de maatregelen tegen verontreiniging door het wegvervoer; deze aanpak is overgenomen in het Europese programma „Auto/olie I” en er is een objectieve evaluatie gemaakt van de meest renderende maatregelen op het vlak van de voertuigtechnologie, de brandstofkwaliteit, de controle en het onderhoud alsook de niet-technische maatregelen, om de door het wegvervoer veroorzaakte emissies te verminderen.

⁽⁴⁾ PB L 46 van 17.2.1997, blz. 1. Richtlijn gewijzigd bij Richtlijn 1999/52/EG van de Commissie (PB L 142 van 5.6.1999, blz. 26).

⁽⁵⁾ Richtlijn 94/12/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 maart 1994 met betrekking tot maatregelen tegen luchtverontreiniging door emissies van motorvoertuigen en tot wijziging van Richtlijn 70/220/EEG (PB L 100 van 19.4.1994, blz. 42).

- (5) Het Europees Parlement en de Raad hebben in het licht van deze aanpak Richtlijn 98/70/EG⁽¹⁾ vastgesteld om te komen tot een verbetering van de brandstofkwaliteit en Richtlijn 98/69/EG⁽²⁾ voor personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen om te komen tot de vaststelling van strengere energienormen, alsmede Richtlijn 1999/.../EG⁽³⁾ voor vrachtwagens; in de onderhavige richtlijn wordt dezelfde aanpak gevolgd.
- (6) Het lijkt echter uit het oogpunt van de milieubescherming doeltreffender vooralsnog niet over te gaan tot een verscherping van de voorschriften van Richtlijn 96/96/EG inzake technische controle, maar veeleer technische controles langs de weg in te voeren om te verzekeren dat Richtlijn 96/96/EG het hele jaar door wordt toegepast.
- (7) Een jaarlijkse technische controle wordt immers ontoereikend geacht om te garanderen dat de bedrijfsvoertuigen het gehele jaar door voldoen aan de technische voorschriften.
- (8) Een doelmatige uitvoering van gerichte extra technische controles langs de weg is een belangrijke kosteneffectieve maatregel om de staat van onderhoud van aan het verkeer deelnemende bedrijfsvoertuigen te controleren.
- (9) Technische controles langs de weg moeten worden uitgevoerd zonder discriminatie op grond van nationaliteit van de bestuurder of van het land waar het bedrijfsvoertuig is ingeschreven of in het verkeer gebracht.
- (10) De te controleren bedrijfsvoertuigen moeten worden geselecteerd op basis van een gerichte benadering, met oog vooral voor de identificatie van voertuigen die kennelijk slecht zijn onderhouden, waardoor de controles door de instanties aan doelmatigheid winnen en de kosten en vertraging voor de bestuurders en de ondernemingen tot een minimum worden beperkt.
- (11) Voor het geval waarin gecontroleerde voertuigen ernstige gebreken vertonen, moet het mogelijk zijn dat de bevoegde autoriteiten van de lidstaat waar het voertuig ingeschreven is of in het verkeer is gebracht, wordt verzocht de nodige maatregelen te nemen en dat de verzoekende lidstaat van eventuele verdere maatregelen op de hoogte wordt gehouden.
- (12) De voor de uitvoering van deze richtlijn vereiste maatregelen worden vastgesteld overeenkomstig Besluit 1999/468/EG van de Raad van 28 juni 1999 tot vaststelling van de voorwaarden voor de uitoefening van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden⁽⁴⁾.
- (13) Overeenkomstig het subsidiariteits- en evenredigheidsbeginsel, zoals vevat in artikel 5 van het Verdrag, kunnen de doelstellingen van het overwogen optreden, namelijk de vaststelling van een regeling voor technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die in de Gemeenschap aan het verkeer deelnemen, onvoldoende door de lidstaten worden verwezenlijkt en kunnen zij derhalve, wegens de omvang van het optreden, beter door de Gemeenschap worden verwezenlijkt; deze richtlijn gaat niet verder dan hetgeen nodig is voor het bereiken van die doelstellingen,

HEBBERN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

1. Teneinde de verkeersveiligheid en het milieu te verbeteren, wordt er met deze richtlijn naar gestreefd dat bedrijfsvoertuigen die in de Gemeenschap deelnemen aan het verkeer, beter voldoen aan bepaalde bij Richtlijn 96/96/EG voorgeschreven technische voorschriften.

2. Deze richtlijn stelt bepaalde voorwaarden vast voor de uitvoering van technische controles langs de weg van bedrijfsvoertuigen die in de Gemeenschap deelnemen aan het verkeer.

3. Onverminderd de communautaire regelgeving doet deze richtlijn niet af aan het recht van de lidstaten om controles uit te voeren die niet onder deze richtlijn vallen of om andere aspecten van het wegvervoer te controleren, meer bepaald betreffende bedrijfsvoertuigen. Verder belet niets dat een lidstaat bij controles die niet onder deze richtlijn vallen, de in bijlage I genoemde punten controleert op andere plaatsen dan op de openbare weg.

⁽¹⁾ Richtlijn 98/70/EG van het Europees Parlement en de Raad van 13 oktober 1998 betreffende de kwaliteit van benzine en van dieselbrandstof en tot wijziging van Richtlijn 93/12/EEG van de Raad (PB L 350 van 28.12.1998, blz. 58).

⁽²⁾ Richtlijn 98/69/EG van het Europees Parlement en de Raad van 13 oktober 1998 met betrekking tot maatregelen tegen luchtverontreiniging door emissies van motorvoertuigen en tot wijziging van Richtlijn 70/220/EEG van de Raad (PB L 350 van 28.12.1998, blz. 1).

⁽³⁾ Richtlijn 1999/.../EG van het Europees Parlement en de Raad van ... inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der lidstaten met betrekking tot maatregelen tegen de emissie van verontreinigende gassen en deeltjes door voertuigmotoren met compressieontsteking en de emissie van verontreinigende gassen door op aardgas of vloeibaar petroleumgas lopende voertuigmotoren met elektrische ontsteking en tot wijziging van Richtlijn 88/77/EEG van de Raad (PB L ...).

⁽⁴⁾ PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23.

Artikel 2

In deze richtlijn wordt verstaan onder:

- a) „bedrijfsvoertuig”: een motorvoertuig van de categorieën 1, 2 en 3 van bijlage I van Richtlijn 96/96/EG, en de aanhangwagens daarvan;
- b) „technische controle langs de weg”: een door de bevoegde instanties niet aangekondigde en derhalve onverwachte technische controle van een bedrijfsvoertuig dat in een lidstaat deelneemt aan het verkeer en die op de openbare weg wordt uitgevoerd door de bevoegde instanties of onder hun toezicht;
- c) „technische controle”: een controle op het voldoen van het voertuig aan de technische voorschriften overeenkomstig bijlage II van Richtlijn 96/96/EG.

Artikel 3

1. Elke lidstaat voert voldoende technische controles langs de weg uit om het doel van artikel 1 voor bedrijfsvoertuigen die onder deze richtlijn vallen, te bereiken en houdt daarbij rekening met de nationale regeling die onder Richtlijn 96/96/EG voor deze voertuigen geldt.

2. De technische controles langs de weg worden uitgevoerd zonder discriminatie op grond van nationaliteit van de bestuurder of van het land waar het bedrijfsvoertuig is ingeschreven of in het verkeer is gebracht, en rekening houdend met de noodzaak om de kosten en vertraging voor de bestuurders en de ondernemingen tot een minimum te beperken.

Artikel 4

1. De technische controle langs de weg bestaat uit één of twee dan wel alle volgende elementen:

- a) visuele inspectie van de staat van onderhoud van het bedrijfsvoertuig in stilstand;
- b) controle van het recente rapport van de technische controle langs de weg, als bedoeld in artikel 5, of controle van de documenten waaruit overeenstemming blijkt met de technische voorschriften welke op het voertuig van toepassing zijn, en meer bepaald voor in een lidstaat ingeschreven of in het verkeer gebrachte voertuigen, controle van het document waaruit blijkt dat het bedrijfsvoertuig de verplichte technische controle van Richtlijn 96/96/EG heeft ondergaan;
- c) inspectie om onderhoudsgebreken op te sporen. Deze inspectie betreft één of meer of alle gecontroleerde punten van bijlage I, punt 10.

2. De inspectie van de remmen en van de uitlaatemissies wordt uitgevoerd volgens bijlage II.

3. Voordat de controleur de punten van bijlage I, punt 10, controleert, neemt hij het laatste technische controlecertificaat en/of een recent rapport van technische controle langs de weg die (dat) eventueel door de bestuurder worden (wordt) voorgelegd, in overweging.

De controleur kan ook elk ander door een erkende instantie afgegeven veiligheidscertificaat, dat eventueel door de bestuurder wordt voorgelegd, in overweging nemen.

Wanneer er blijkens deze certificaten en/of rapport in de loop van de laatste drie maanden reeds een inspectie is verricht over een van de punten van bijlage I, punt 10, wordt dit punt niet opnieuw gecontroleerd, tenzij een nieuwe controle gerechtvaardigd is met name wegens een kennelijk gebrek en/of kennelijk niet voldoen.

Artikel 5

1. Het rapport van de technische controle langs de weg betreffende de in artikel 4, lid 1, onder c), bedoelde inspectie wordt opgesteld door de bevoegde instantie of de controleur die de controle heeft uitgevoerd. Het model van dit rapport is opgenomen als bijlage I en bevat in punt 10 een lijst van de punten die worden gecontroleerd. De bevoegde instantie of de controleur kruist de overeenstemmende vakjes aan. Het rapport moet aan de bestuurders van het bedrijfsvoertuig worden overhandigd.

2. Indien de bevoegde instantie of de controleur van mening is dat het onderhoudsgebrek van het bedrijfsvoertuig een veiligheidsrisico kan inhouden, met name wat het remsysteem betreft, nader onderzoek rechtvaardigt, kan het bedrijfsvoertuig aan een nadere controle worden onderworpen in een nabijgelegen en door de lidstaat aangewezen keuringscentrum, overeenkomstig artikel 2, van Richtlijn 96/96/EG.

Indien bij de in artikel 4, lid 1, bedoelde technische controle langs de weg of bij de nadere technische controle langs de weg als bedoeld in de eerste alinea van dit lid, duidelijk wordt dat het bedrijfsvoertuig een ernstig risico voorziet voor de inzittenden of andere weggebruikers, kan het gebruik ervan worden opgeschort totdat de vastgestelde gevaarlijke gebreken verholpen zijn.

Artikel 6

De lidstaten delen de Commissie iedere twee jaar vóór 31 maart de gegevens mee die zij met betrekking tot de twee voorgaande jaren over het aantal gecontroleerde bedrijfsvoertuigen hebben ingewonnen, uitgesplitst naar voertuigklasse overeenkomstig bijlage I, punt 6, en naar land van inschrijving, en tot de gecontroleerde punten en geconstateerde gebreken, op basis van bijlage I, punt 10.

De eerste verstrekking van gegevens bestrijkt een periode van 2 jaar die ingaat op 1 januari ...(*)).

De Commissie verstrekt deze informatie aan het Europees Parlement.

Artikel 7

1. De lidstaten verlenen elkaar bijstand voor de toepassing van deze richtlijn. Zij delen elkaar met name mee welke dienst bevoegd is voor het uitvoeren van de controles en welke de contactpersonen zijn.

2. Ernstige gebreken aan bedrijfsvoertuigen van niet-ingezetenen, in het bijzonder die welke tot opschorting van het gebruik hebben geleid, moeten worden gemeld aan de bevoegde instanties van de lidstaat waar het bedrijfsvoertuig is ingeschreven of in het verkeer is gebracht, aan de hand van het rapport van controle van bijlage I, onverminderd de mogelijkheid van vervolging overeenkomstig de wetgeving van de lidstaat waar het gebrek werd geconstateerd.

Onverminderd artikel 5 kunnen de bevoegde instanties van de lidstaat waar een ernstig gebrek aan een bedrijfsvoertuig van een niet-ingezetene is vastgesteld, de bevoegde instanties van de lidstaat waar het bedrijfsvoertuig ingeschreven is of in het verkeer gebracht is, verzoeken om maatregelen te nemen ten aanzien van de overtreder, bijvoorbeeld om het voertuig opnieuw aan een technische controle te onderwerpen.

De aangezochte bevoegde instanties stellen de bevoegde instanties van de lidstaat die de gebreken aan het bedrijfsvoertuig hebben vastgesteld, in kennis van de eventuele maatregelen die ten aanzien van de overtreder of de onderneming zijn genomen.

(*) Twee jaar te rekenen vanaf 1 januari volgend op de datum van inwerkingtreding van deze richtlijn.

Artikel 8

Wijzigingen die noodzakelijk zijn om bijlage I aan te passen of om de in bijlage II gedefinieerde technische normen aan de technische vooruitgang aan te passen, worden vastgesteld overeenkomstig de procedure van artikel 9, lid 2.

Deze wijzigingen mogen evenwel niet met zich brengen dat het toepassingsgebied van deze richtlijn wordt uitgebreid.

Artikel 9

1. De Commissie wordt bijgestaan door het bij artikel 8 van Richtlijn 96/96/EG ingestelde Comité voor de aanpassing aan de technische vooruitgang, hierna „comité” genoemd.

2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn de artikelen 5 en 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van het bepaalde in artikel 8 van dat besluit.

De in artikel 5, lid 6, van Besluit 1999/468/EG bedoelde termijn wordt vastgesteld op drie maanden.

3. Het comité stelt zijn reglement van orde vast.

Artikel 10

Uiterlijk één jaar nadat de Commissie de in artikel 6 bedoelde gegevens van de lidstaten heeft ontvangen, legt zij de Raad een verslag voor over de toepassing van deze richtlijn, samen met een samenvatting van de verkregen resultaten.

Het eerste rapport bestrijkt de periode van twee jaar die ingaat op ...(*)).

Artikel 11

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk op ...(**) aan deze richtlijn te voldoen. Zij stellen de Commissie daarvan onverwijld in kennis.

2. Wanneer de lidstaten deze bepalingen aannemen, wordt in die bepalingen naar deze richtlijn verwezen of wordt hiernaar verwezen bij de officiële bekendmaking van die bepalingen. De regels voor deze verwijzing worden vastgesteld door de lidstaten.

(**) Twee jaar na de datum van inwerkingtreding van deze richtlijn.

3. De lidstaten stellen de Commissie in kennis van de tekst van de bepalingen van intern recht die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied aannemen.

Artikel 12

Deze richtlijn treedt in werking op de dag van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen*.

Artikel 13

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te ...,

Voor het Europees Parlement

De Voorzitter

Voor de Raad

De Voorzitter

BIJLAGE I

**MODEL VAN EEN RAPPORT VAN TECHNISCHE CONTROLE LANGS DE WEG MET EEN LIJST VAN DE
TE CONTROLEREN PUNTEN****(Richtlijn 1999/.../EG)**

1. Plaats van de controle
2. Datum
3. Tijd
4. Kenletters van het land en kenteken van het voertuig
5. Kenletters van het land en kenteken van de aanhanger/oplegger
6. Voertuigklasse
 - a) Lichte vrachtwagen (3,5-12 ton)⁽¹⁾
 - b) Aanhangwagen⁽²⁾
 - c) Vrachtwagencombinatie⁽³⁾
 - d) Autobus of toerbus⁽⁴⁾
 - e) Vrachtwagen (meer dan 12 ton)⁽⁵⁾
 - f) Oplegger⁽⁶⁾
 - g) Geleed voertuig⁽⁷⁾
7. Onderneming die het vervoer uitvoert/adres
8. Nationaliteit
9. Bestuurder

⁽¹⁾ Motorvoertuig bestemd voor het vervoer van goederen, met ten minste vier wielen, en met een maximummassa van meer dan 3,5 t, maar ten hoogste 12 t (categorie N2).

⁽²⁾ Voertuig dat bestemd is om aan een motorvoertuig gekoppeld te worden, met uitzondering van opleggers, en dat op grond van ontwerp en inrichting voor goederenvervoer wordt gebezigd: aanhangwagens met een maximummassa van meer dan 3,5 t, maar ten hoogste 10 t (categorie O3); aanhangwagens met een maximummassa van meer dan 10 t (categorie O4).

⁽³⁾ Motorvoertuig bestemd voor het vervoer van goederen met een toegestane maximummassa van meer dan 3,5 t (categorie N2 en N3), gekoppeld aan een aanhangwagen (categorie O3 en O4).

⁽⁴⁾ Motorvoertuig met ten minste vier wielen bestemd voor het vervoer van personen en met, buiten de bestuurderszitplaats, meer dan acht zitplaatsen (categorie M2 en M3).

⁽⁵⁾ Motorvoertuig bestemd voor het vervoer van goederen, met ten minste vier wielen, en met een maximummassa van meer dan 12 t (categorie N3).

⁽⁶⁾ Voertuig dat bestemd is om aan een motorvoertuig gekoppeld te worden 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, en dat op grond van ontwerp en inrichting voor goederenvervoer wordt gebezigd (categorie O3 en O4).

⁽⁷⁾ Trekker gekoppeld aan een oplegger.

10. Gecontroleerde punten:

	gecon- troleerd	niet gecon- troleerd	afge- keurd
a) remsysteem en haar onderdelen ⁽¹⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b) uitlaatsystemen ⁽¹⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c) opaciteit (diesel) ⁽¹⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d) gasemissies (benzine, aardgas of vloeibaar petroleumgas (LPG)) ⁽¹⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e) stuurinrichting	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
f) lampen, verlichting en lichtsignaalinrichtingen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
g) wielen/banden	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
h) ophanging (zichtbare gebreken)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
i) chassis (zichtbare gebreken)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
j) tachograaf (installatie)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
k) snelheidsbegrenzer (installatie)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
l) sporen van brandstof- en/of oliekkage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

11. Resultaat van de controle:

Opschorting van het gebruik van het voertuig dat ernstige gebreken vertoont

12. Diversen/opmerkingen

13. Instantie/functionaris of controleur die de controle heeft uitgevoerd

Handtekening van de instantie, functionaris of controleur die de controle heeft uitgevoerd.

⁽¹⁾ Deze punten zijn deel van de proeven en/of specifieke controles op de in bijlage II van Richtlijn (1999/.../EG) beschreven wijze.

BIJLAGE II

DETAILS VAN DE PROEVEN EN/OF CONTROLES OP DE REMMEN EN DE UITLAATEMISSIES

1. Specifieke voorwaarden voor de remmen

Alle onderdelen van het remsysteem en het bedieningsmechanisme moeten in goede en bedrijfsklare staat worden gehouden en op de juiste wijze zijn afgesteld.

Het remsysteem van het voertuig moet de volgende remfuncties kunnen uitvoeren:

- a) bij motorvoertuigen en de aanhangwagens of opleggers daarvan moet het bedrijfsremsysteem het voertuig veilig, snel en doelmatig kunnen vertragen en tot stilstand kunnen brengen, wat de beladingstoestand en de helling van de weg waar het voertuig op rijdt naar boven of naar beneden ook moge zijn;
- b) bij motorvoertuigen en de aanhangwagens en opleggers daarvan moet een parkeerrem het voertuig in stilstaande toestand kunnen houden, ongeacht de beladingstoestand en de helling van de weg.

2. Specifieke voorwaarden voor de uitlaatemissies**2.1. Motorvoertuigen met (benzine)motoren met elektrische ontsteking**

- a) Wanneer de uitlaatemissies niet worden geregeld door een geavanceerd emissiebestrijdingssysteem zoals een driewegkatalysator met een lambdasonde:
 1. visuele controle van het uitlaatsysteem om na te gaan of er lekkages zijn;
 2. eventuele visuele controle van het emissiebestrijdingssysteem om na te gaan of de voorgeschreven apparatuur is gemonteerd;
 3. na een redelijke warmlooperperiode van de motor (rekening houdend met de aanbevelingen van de voertuigfabrikant) wordt het koolmonoxide(CO)gehalte van de uitlaatgassen gemeten waarbij de motor stationair loopt (onbelast).

Het maximaal toelaatbare CO-gehalte van de uitlaatgassen mag de volgende waarde niet overschrijden:

- bij voertuigen die geregistreerd of voor de eerste keer in gebruik zijn genomen tussen de datum waarop de lidstaten verlangen dat de voertuigen voldoen aan Richtlijn 70/220/EEG⁽¹⁾ en 1 oktober 1986: 4,5 vol.%;
- bij voertuigen die voor de eerste keer na 1 oktober 1986 zijn geregistreerd of in gebruik genomen: 3,5 vol.%;

- b) Indien de uitlaatemissies worden geregeld door een geavanceerd emissiebestrijdingssysteem zoals een driewegkatalysator met een lambdasonde:
 1. visuele controle van het uitlaatsysteem om na te gaan of er geen lekkages zijn en het systeem compleet is;
 2. visuele controle van het emissiebestrijdingssysteem om na te gaan of de voorgeschreven apparatuur gemonteerd is;
 3. bepaling van de doelmatigheid van het emissiebestrijdingssysteem van het voertuig door meting van de lambdawaarde en het CO-gehalte van de uitlaatgassen overeenkomstig punt 4;

⁽¹⁾ Richtlijn 70/220/EEG van de Raad van 20 maart 1970 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der lidstaten met betrekking tot de maatregelen die moeten worden genomen tegen de luchtverontreiniging door de uitstoot van gassen afkomstig van motorvoertuigen (PB L 76 van 6.4.1970, blz. 1). Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 98/77/EG van de Commissie (PB L 286 van 23.10.1998, blz. 34).

4. uitlaatemissies — grenswaarden

— meting bij stationair toerental van de motor:

het maximaal toelaatbare CO-gehalte van de uitlaatgassen mag niet meer dan 0,5 vol.% bedragen;

— meting bij het hoge onbelaste toerental, ontkoppeld (motor toerental minstens 2 000 min⁻¹):

CO-gehalte: maximaal 0,3 vol.%

Lambda: $1 \pm 0,03$ overeenkomstig de specificaties van de fabrikant.

2.2. Motorvoertuigen uitgerust met (diesel)motoren met compressieontsteking

Meting van de uitlaatgasopaciteit bij vrije acceleratie (onbelast vanaf stationair toerental tot het begrensde toerental). Het concentratieniveau mag de volgende grenswaarden voor de absorptiecoëfficiënt niet overschrijden⁽¹⁾:

— dieselmotoren met natuurlijke aanzuiging: 2,5 m⁻¹,

— dieselmotoren met drukvulling: 3,0 m⁻¹

of gelijkwaardige waarden eisen wanneer gebruik wordt gemaakt van apparatuur van een type dat afwijkt van deze eisen.

Voertuigen die voor de eerste keer vóór 1 januari 1980 zijn geregistreerd of in gebruik genomen, zijn vrijgesteld van deze voorschriften.

2.3. Testapparatuur

De voertuigemissies worden gemeten met apparatuur die ontworpen is om nauwkeurig vast te stellen of aan de voorgeschreven of door de fabrikant aangegeven grenswaarden wordt voldaan.

⁽¹⁾ Richtlijn 72/306/EEG van de Raad van 2 augustus 1972 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der lidstaten met betrekking tot de maatregelen die moeten worden genomen tegen de verontreiniging door dieselmotoren, bestemd voor het aandrijven van voertuigen (PB L 190 van 20.8.1972, blz. 1). Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 97/20/EG van de Commissie (PB L 125 van 16.5.1997, blz. 2).

MOTIVERING VAN DE RAAD

I. INLEIDING

1. Op 20 mei 1998 heeft de Commissie bij het Europees Parlement en de Raad een voorstel voor een richtlijn ingediend betreffende een regeling voor technische controles aan de wegwijk van in de Gemeenschap aan het wegverkeer deelnemende bedrijfsvoertuigen, dat gebaseerd is op artikel 75 van het EG-Verdrag (na wijziging artikel 71, lid 1, onder c) en d))⁽¹⁾.
2. Het Europees Parlement heeft op 9 februari 1999 advies uitgebracht⁽²⁾ en dit op 16 september 1999 bij de eerste lezing in het kader van de medebeslissingsprocedure bevestigd⁽³⁾.
3. Het Economisch en Sociaal Comité heeft op 9 september 1998 advies uitgebracht⁽⁴⁾.

Het Comité van de Regio's is op 25 mei 1999 door de Raad geraadpleegd, maar heeft bij brief dd. 22 juli 1999 zijn besluit meegedeeld om geen advies uit te brengen.

4. Naar aanleiding van het advies van het Europees Parlement heeft de Commissie op 15 oktober 1999 een gewijzigd voorstel bij de Raad ingediend⁽³⁾.
5. Op 2 december 1999 heeft de Raad zijn gemeenschappelijk standpunt vastgesteld overeenkomstig artikel 251 van het EG-Verdrag.

II. DOEL

Het Commissievoorstel is bedoeld om het niveau van de veiligheid en ecologische kwaliteit van zware bedrijfsvoertuigen voor het vervoer van passagiers en goederen die in de Gemeenschap aan het wegverkeer deelnemen te verbeteren, en om te komen tot een uniforme beoordeling van de kwaliteit van het onderhoud van die voertuigen terwijl vervoerders ervan worden weerhouden zich een concurrentievoordeel te verschaffen door hun voertuigen onvoldoende te onderhouden.

Richtlijn 96/96/EG⁽⁵⁾ schrijft voor dat zware bedrijfsvoertuigen jaarlijks aan een technische controle onderworpen moeten worden.

Het richtlijnvoorstel vormt een aanvulling op de reglementering van Richtlijn 96/96/EG. De lidstaten moeten het hele jaar door onaangekondigd technische controles uitvoeren aan de kant van de weg om het onderhoudsniveau van een representatief gedeelte van de rijdende bedrijfsvoertuigen te controleren. Het toepassingsgebied van het voorstel is breder dan dat van Richtlijn 96/96/EG, omdat daaronder alle bedrijfsvoertuigen vallen, ook uit derde landen, die zich op het wegennet van een lidstaat bevinden. De Commissie is van mening dat de noodzaak van een minimumniveau voor veiligheid en milieubescherming het rechtvaardigt dat voertuigen uit derde landen ook aan die controles onderworpen worden.

⁽¹⁾ PB C 190 van 18.6.1998, blz. 10.

⁽²⁾ PB C 150 van 28.5.1999, blz. 27.

⁽³⁾ Nog niet verschenen in het Publicatieblad.

⁽⁴⁾ PB C 407 van 28.12.1998, blz. 112.

⁽⁵⁾ Richtlijn 96/96/EG van de Raad van 20 december 1996 betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten inzake de technische controles van motorvoertuigen en aanhangwagens (PB L 46 van 17.2.1997, blz. 1). Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 1999/52/EG van de Commissie (PB L 142 van 5.6.1999, blz. 26).

De voorgestelde technische controle aan de wegwant bestaat in een inspectie van de meest zichtbare onderdelen van de veiligheids- en milieubeschermingsuitrusting van het voertuig om de duidelijkste gebreken aan het licht te brengen.

De controles kunnen verricht worden op de weg, in de havens, op andere parkeerplaatsen of in de garages van de exploitanten.

Het richtlijnvoorstel vormt een onderdeel van het Europees „auto-olie I”-programma waarin de aanpak van artikel 4 van Richtlijn 94/12/EG⁽¹⁾ is opgenomen en dat een objectieve beoordeling bevat van alle maatregelen met het grootste rendement op het gebied van technologie van voertuigen, kwaliteit van brandstoffen, controle en onderhoud, alsmede niet-technische maatregelen, om de emissies van het wegvervoer te verminderen.

Volgens die aanpak had de Commissie de voorschriften van Richtlijn 96/96/EG moeten aanscherpen, maar zij achtte het in dit stadium uit het oogpunt van milieubescherming efficiënter om technische controles aan de kant van de weg in te voeren zodat die richtlijn het hele jaar door wordt toegepast.

III. ANALYSE VAN HET GEMMENSCHAPPELIJK STANDPUNT

De ontwerp-richtlijn wijkt inhoudelijk niet af van het Commissievoorstel. De belangrijkste wijzigingen zijn:

1. De beperking van het toepassingsgebied van de richtlijn tot controles op de openbare weg (artikel 2, onder b)), behalve in het geval van een uitgebreidere controle bij een veiligheidsrisico (artikel 5, lid 2).
2. De vervanging van de trapsgewijze aanpak in drie etappen van de technische controle aan de wegwant door een eenvoudiger aanpak die niet noodzakelijk trapsgewijs geschiedt (artikel 4).

De controleur voert bij de technische controle aan de wegwant één of twee van de volgende controles uit, of alle drie:

- a) een visuele inspectie van de staat van onderhoud van het bedrijfsvoertuig in stilstand;
- b) een controle van de formulieren waaruit blijkt dat het voertuig aan de eisen van de technische controle voldoet, en indien de bestuurder dat voorlegt, een recent rapport over de technische controle aan de wegwant;
- c) een onderhoudsinspectie op één, meer of alle controlepunten van de lijst in bijlage I, punt 10. Daartoe behoren het remsysteem en de uitlaatemissies waarvoor de nadere inspectiebepalingen in bijlage II staan.

De inleiding van bijlage II is geschrapt, omdat de specifieke bepalingen voor een nader onderzoek aan de wegwant alleen betrekking hebben op een remsysteem en de emissies.

Wanneer de controleur de onder c) bedoelde inspectie uitvoert, moet hij de laatste, en dus de meest recente van de formulieren bedoeld in b) in aanmerking nemen. Hij kan ook andere eventueel door de bestuurder voorgelegde veiligheidscertificaten aanvaarden die door een erkende instantie afgegeven zijn.

3. Het type controle van een voertuig dat eventueel nader onderzocht moet worden (artikel 5, lid 2).

⁽¹⁾ Richtlijn 94/12/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 maart 1994 met betrekking tot maatregelen tegen luchtverontreiniging door emissies van motorvoertuigen en tot wijziging van Richtlijn 70/220/EEG (PB L 100 van 19.4.1994, blz. 42).

Het gewijzigd Commissievoorstel bepaalt dat de controleur het bedrijfsvoertuig overeenkomstig artikel 2 van Richtlijn 96/96/EG aan een technische controle kan laten onderwerpen in een erkend controlecentrum, wanneer hij van mening is dat het voertuig zoveel onderhoudsgebreken vertoont dat er een nader onderzoek nodig is.

Het gemeenschappelijk standpunt van de Raad bepaalt dat de controleur het voertuig aan een uitgebreidere controle kan laten onderwerpen in een nabijgelegen controlecentrum dat overeenkomstig artikel 2 van Richtlijn 96/96/EG door de lidstaat is aangewezen, wanneer hij van mening is dat het voertuig zoveel onderhoudsgebreken vertoont dat er sprake is van een veiligheidsrisico dat een nader onderzoek, met name van het remsysteem, rechtvaardigt.

4. De mogelijkheid voor de bestuurder om vrijgesteld te worden van de technische controle aan de wegkant op één van de door de ontwerp-richtlijn voorgeschreven controlepunten, wanneer hij het bewijs levert dat het voertuig in de drie voorgaande maanden al een technische controle of een technische controle aan de wegkant ondergaan heeft (artikel 4, lid 3).
5. De keuze van de comitéprocedure, namelijk de regelgevingsprocedure in plaats van de raadplegingsprocedure (artikel 9)⁽¹⁾.
6. De schrapping van artikel 9 van het gewijzigd Commissievoorstel voor de vaststelling van een sanctiestelsel.
7. De invoering van een gemeenschappelijk model voor het rapport over de technische controle aan de wegkant, gebaseerd op bijlage I van het Commissievoorstel (bijlage I).

De Commissie heeft alle wijzigingen aanvaard die de Raad in het gemeenschappelijk standpunt heeft opgenomen.

IV. AMENDEMENTEN VAN HET EUROPEES PARLEMENT

1. Amendementen van het Europees Parlement die de Commissie heeft overgenomen

De Commissie heeft elf van de zeventien amendementen van het Europees Parlement overgenomen, waarvan tien naar de letter (amendementen 1, 3, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 11 en 17) en één naar de geest (amendement 15).

2. Amendementen van het Europees Parlement die de Raad heeft aanvaard en de Commissie overgenomen heeft

De Raad heeft negen van de elf door de Commissie overgenomen amendementen naar de letter, gedeeltelijk of naar de geest aanvaard:

- in overweging 10 van het gemeenschappelijk standpunt, amendement 1 (dit amendement is ook verwerkt in artikel 3, lid 2);
- in bijlage I, amendement 3, voor het gedeelte over de standaardisering van de formulieren voor de technische controle aan de wegkant (gestandaardiseerd model van het rapport).

Dat amendement is bedoeld om aan artikel 3, lid 2, van het voorstel (artikel 4, lid 1, onder b), van het gemeenschappelijk standpunt) de bepaling toe te voegen dat de lidstaten de formulieren waaruit blijkt dat het voertuig aan de technische reglementering voldoet, moeten standaardiseren om bij de technische controles aan de wegkant taalproblemen te voorkomen.

⁽¹⁾ Besluit van de Raad 1999/468/EG van 28 juni 1999 tot vaststelling van de voorwaarden voor de uitoefening van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden (PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23).

Met betrekking tot de standaardisering van het formulier voor de controle aan de wegkant heeft de Raad bepaald dat bijlage I van het gemeenschappelijk standpunt de vorm krijgt van een gemeenschappelijk model voor het rapport over de technische controle aan de wegkant: in elke taal staan de gegevens dus op dezelfde plaats in het rapport.

Wat daarentegen de standaardisering betreft van de formulieren waaruit blijkt dat het bedrijfsvoertuig een verplichte technische controle heeft ondergaan, herinnert de Raad eraan dat er in ECE/VN-verband besprekingen over de standaardisering gaande zijn, en dat de Commissie van plan is een voorstel in te dienen tot wijziging van Richtlijn 96/96/EG waarin het resultaat van die besprekingen is overgenomen. Op die manier zal een groot gedeelte van de formulieren betreffende bedrijfsvoertuigen die op het grondgebied van de Gemeenschap rijden, gestandaardiseerd zijn, of zij nu in een derde land of in de Gemeenschap geregistreerd zijn:

- in artikel 1, lid 3: amendement 4;
- in artikel 6: amendement 6;
- in artikel 4, lid 3: amendement 7;
- in artikel 3, lid 2: amendement 9, eerste deel (duur van de inactiviteit van het voertuig);
- in artikel 7, lid 1, amendement 10;
- in artikel 7, lid 2: amendement 11;
- in bijlage I, punt 10, onder a): amendement 15.

Amendement 17, bedoeld om amendement 15 in de inleiding van bijlage II over te nemen (tussen de voorbeelden van de controles) is niet meer van toepassing. De inleiding van bijlage II staat namelijk niet in het gemeenschappelijk standpunt (zie punt III, 2, onder c) hierboven).

3. Amendementen van het Europees Parlement die de Raad niet aanvaard heeft

a) Niet overgenomen door de Commissie

De Raad heeft de amendementen 2, 12 en 13 niet aanvaard.

- Amendement 2 is bedoeld om aan artikel 3, lid 1, van het gewijzigd voorstel van de Commissie (artikel 4, lid 1, van het gemeenschappelijk standpunt) de bepaling toe te voegen dat de lengte en inhoud van de opleiding van de controleur die de technische controle aan de wegkant uitvoert, bepaald worden volgens de comitéprocedure. De Raad acht het niet noodzakelijk om te eisen dat de controleur een specifieke opleiding heeft om voertuigen aan de wegkant technisch te controleren, en dat de harmonisatie van inhoud en lengte van die opleiding dus geen onderwerp voor het gemeenschappelijk standpunt is. Voorts voorziet Richtlijn 96/96/EG niet in een harmonisatie op dat gebied. Bovendien wordt de comitéprocedure van artikel 9 alleen gebruikt om bijlage I aan te passen of om de technische normen van bijlage II aan te passen aan de technische vooruitgang.
- Amendement 12 is bedoeld om aan artikel 9 van het gewijzigd voorstel, op grond waarvan de lidstaten een stelsel van sancties moeten vaststellen, de bepaling toe te voegen dat de door de lidstaten vastgestelde sancties niet te veel uiteenlopen.

De Raad heeft dat artikel niet overgenomen omdat het volgens hem niet nodig is in de onderhavige richtlijn specifieke bepalingen op te nemen voor sancties op overtredingen van de richtlijn.

- Amendement 13, eerste en derde deel, is bedoeld om de in artikel 10, lid 1, van het gewijzigd voorstel genoemde data voor de omzetting en de toepassing van de richtlijn zes maanden op te schuiven, omdat ze reeds verstreken zijn.

Amendement 13, tweede deel, bepaalt dat de richtlijn pas in werking kan treden als de lidstaten, na overleg met de Commissie, de nodige bepalingen hebben aangenomen voor de opleiding van de controleurs, de beschikbaarheid van de technische en personele middelen voor het uitvoeren van de controles en de uniformering van de sancties.

Met betrekking tot amendement 13, eerste en derde deel, geeft de Raad er de voorkeur aan in artikel 11, lid 1, van het gemeenschappelijk standpunt één datum voor te schrijven, namelijk van de toepassing van de richtlijn, en die af te laten hangen van de inwerkingtreding van de richtlijn.

Wat amendement 13, tweede deel, betreft heeft de Raad:

- opgemerkt dat het niet mogelijk is om in het ene artikel te bepalen dat de richtlijn op een welbepaalde datum in werking treedt, en in een ander artikel dat de richtlijn pas in werking kan treden als de lidstaten enkele bepalingen hebben aangenomen.

In artikel 11 van het gewijzigd voorstel (waarvoor geen amendement is aangenomen) en in artikel 12 van het gemeenschappelijk standpunt wordt immers een exacte datum voor de inwerkingtreding van de richtlijn vastgesteld, die afhangt van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen*;

- geoordeeld dat het niet aanvaardbaar is de inwerkingtreding van de richtlijn af te laten hangen van een bepaalde harmonisatie in de opleiding van controleurs, de sanctieregelingen en de technische en personele middelen voor het uitvoeren van de controles. Volgens het subsidiariteitsbeginsel staat het de lidstaten vrij om, eventueel in een geharmoniseerde vorm, op die gebieden bepalingen vast te stellen.

De Raad heeft de amendementen 8 en 16 niet aanvaard.

- Het eerste deel van amendement 8 is bedoeld om aan artikel 5, lid 2, de bepaling toe te voegen op grond waarvan de controleur kan besluiten dat het voertuig niet mag doorrijden, maar onmiddellijk naar een erkend controlecentrum moet worden gesleept, wanneer hij van oordeel is dat het gebrek aan onderhoud van het voertuig ernstige gevaren oplevert voor het verkeer.

De Raad is van oordeel dat, wanneer duidelijk is dat het voertuig een ernstig gevaar vormt, de juiste maatregel erin bestaat om het gebruik van het voertuig tijdelijk te verbieden en dat de eigenaar van het voertuig verantwoordelijk is voor het wegslepen en dus de vrijheid moet hebben om te bepalen waar hij het voertuig laat repareren.

Het tweede deel van amendement 8 betreft het geval dat het gebrek aan onderhoud ernstig genoeg geacht wordt om het voertuig aan een nader onderzoek te onderwerpen. In dat geval kan het voertuig onderworpen worden aan een technische controle in een erkend controlecentrum, waarna er een kopie van het door dat centrum afgegeven certificaat toegezonden moet worden aan de inspectiedienst die de gebreken heeft vastgesteld.

De Raad schrijft liever voor dat het voertuig alleen aan een nader onderzoek moet worden onderworpen, en niet aan controles die vereist zijn in het kader van een technische controle in de zin van Richtlijn 96/96/EG. Bovendien is de Raad van mening dat dit nader onderzoek uitgevoerd moet worden in een nabijgelegen centrum om de kosten en de vertraging voor de bestuurders en de bedrijven, overeenkomstig artikel 3, lid 2, tot een minimum te beperken.

Wat de toezending van de kopie van het certificaat aan de inspectiedienst betreft — welke bepaling niet in het gewijzigd voorstel staat — is de Raad van oordeel dat het beter aan de lidstaten overgelaten kan worden om de nadere bepalingen voor het informeren van de inspectiedienst vast te stellen.

- Amendement 16 is bedoeld om de beide gevallen van amendement 8 over te nemen in bijlage I, punt 16, van het gewijzigd voorstel (bijlage I, punt 11, van het gemeenschappelijk standpunt). De Raad heeft amendement 16 dus ook niet aanvaard.

Voorts heeft de Raad het aantal gevallen in bijlage I, punt 11, tot één teruggebracht. Rekening houdend met de gegevens die de controleur overeenkomstig punt 10 van bijlage I moet verstrekken, acht de Raad het voldoende om in punt 11, als controleresultaat, alleen een rijverbod op te leggen voor het voertuig dat ernstige gebreken vertoont.

De Raad heeft amendement 14 niet aanvaard.

Dat amendement is bedoeld om aan bijlage I, punt 6, een nieuwe categorie voertuigen toe te voegen die een technische controle aan de wegkant moeten ondergaan, namelijk voertuigen voor transport van dieren. Het Europees Parlement was van mening dat die categorie voertuigen apart gecontroleerd moet worden vanwege de aanvullende aspecten, zoals de temperatuur in het voor het vervoer bestemde compartiment en de goede werking van de laad- en losplanken.

De Raad is van mening, en hij volgt daarmee het gewijzigd Commissievoorstel, dat de richtlijn niet alleen technische controles aan de wegkant moet invoeren voor de in Richtlijn 96/96/EG bedoelde categorieën voertuigen, zonder dat er rekening gehouden wordt met het gebruik van het voertuig. De controle op de naleving van de technische regelgeving voor het dierenvervoer valt niet onder de onderhavige richtlijn, die een bijzondere richtlijn is in het kader van Richtlijn 96/96/EG, waarvan, naar de letter of naar de geest, de controlepunten en de nadere bepalingen voor de controles overgenomen worden.

b) *Overgenomen door de Commissie*

De Raad heeft amendement 5 niet aanvaard, dat bedoeld was om in artikel 4, lid 1, van het gewijzigd voorstel (artikel 3, lid 1, van het gemeenschappelijk standpunt) te preciseren dat de lidstaten in onderling overleg en na ruggespraak met de Commissie de in deze richtlijn bedoelde onaangekondigde technische controles aan de wegkant moeten invoeren. De Raad wijst op de bureaucratische rompslomp die zou ontstaan wanneer hij dat amendement aanvaardt, alsmede op de problemen die de eventuele planning van die controles, zelfs op nationaal niveau, zou veroorzaken.

De Raad acht het voldoende dat de lidstaten op grond van artikel 6 gegevens over de uitgevoerde controles aan de Commissie mededelen, die ze op haar beurt aan het Europees Parlement meedeelt, en dat de lidstaten op grond van artikel 7 elkaar bijstaan bij de toepassing van de richtlijn.

De Raad heeft het tweede deel van amendement 9, dat bepaalt dat de duur van de inactiviteit van het voertuig statistisch gecontroleerd moet worden, niet aanvaard.

Er zij aan herinnerd dat het eerste deel van dit amendement gedekt is door artikel 3, lid 2, van het gemeenschappelijk standpunt (zie punt IV, 2, hierboven).

De Raad is van mening dat de invoering van zo'n statistische controle een te grote administratieve last zou betekenen.
