



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 11.03.1998
COM(1998) 117 def.

98/0097 (SYN)

Voorstel voor een

RICHTLIJN VAN DE RAAD

betreffende een regeling voor technische controles aan de wegkant van in de Gemeenschap
aan het wegverkeer deelnemende bedrijfsvoertuigen

(door de Commissie ingediend)

TOELICHTING

A. ALGEMEEN

1. Inleiding

Dit voorstel is gericht op de totstandbrenging van een wettelijk kader voor controles langs de weg van bedrijfsvoertuigen bestemd voor zowel het vervoer van personen als van vracht en heeft als voornaamste doel de verbetering van de veiligheid en de bescherming van het milieu bij het wegvervoer in de Gemeenschap. Het voorstel beoogt eveneens te zorgen voor eerlijke concurrentie voor wat betreft het niveau van de staat van onderhoud van bedrijfsvoertuigen die in de Gemeenschap rijden, waarbij onverantwoordelijke exploitanten ervan worden weerhouden zich een betere concurrentiepositie te verschaffen door hun voertuigen ontoereikend te onderhouden. Deze praktijken ondergraven de totstandbrenging van eerlijke concurrentie op de markt voor het wegvervoer, hetgeen waarschijnlijk nog ernstiger wordt na de volledige liberalisering van de markt op 1 juli 1998. Het zal dus duidelijk zijn dat er genoeg redenen zijn voor initiatieven op communautair niveau om dit probleem aan te pakken.

Het voorstel heeft geen betrekking op personenwagens. Deze voertuigcategorie kan aan de orde komen bij een latere wijziging na een evaluatie in het kader van het Auto-Olie-II-programma (zie punt 6).

De vaststelling van Richtlijn 96/96/EG¹ heeft er reeds voor gezorgd dat bedrijfsvoertuigen (andere voertuigen dan die welke zijn afgeleid van een personenwagen) jaarlijks een technische controle ondergaan in een keuringscentrum. Gezien de steeds sterkere internationale aard van de rol van zware bedrijfsvoertuigen en het feit dat vele van de zwaarste voertuigen 150 000 km/jaar of meer rijden, is het niet waarschijnlijk dat een jaarlijkse controle voldoende is om ervoor te zorgen dat bedrijfsvoertuigen in de Gemeenschap gedurende het gehele jaar in een aanvaardbare staat van onderhoud verkeren.

Het zal duidelijk zijn dat het in het belang is van de verkeersveiligheid, de milieubescherming en een eerlijke concurrentie dat voertuigen slechts worden gebruikt wanneer de technische staat op een hoog niveau wordt gehouden.

Het voorstel verlangt van de lidstaten dat zij de jaarlijkse technische controle aanvullen met onverwachte technische controles langs de weg van een representatief aantal bedrijfsvoertuigen. Deze controles kunnen langs de weg, in havens, op andere locaties waar voertuigen worden geparkeerd of op het terrein van de exploitant, hetgeen vaker het geval zal zijn bij voertuigen van openbare diensten.

Het is niet het doel van dit voorstel om het aantal voertuigen of het deel van het wagenpark aan te geven dat de lidstaten moeten controleren. Immers de hoeveelheid wagens die over de weg rijden verschilt van lidstaat tot lidstaat (dit aantal wagens is opgebouwd uit voertuigen die in de lidstaat zijn geregistreerd, voertuigen uit andere lidstaten en die uit derde landen). De regelmaat en de intensiteit van de technische

¹ PB nr. L 46 van 17.2.1977, blz. 1.

controles verschillen tussen de lidstaten, terwijl andere nationale initiatieven, zoals controles langs de weg en andere keuringen, van invloed zijn op het algemene niveau van de staat van onderhoud van de voertuigen op hun wegen.

Het valt derhalve onder de verantwoordelijkheid van de lidstaat de omvang van het aantal controles langs de weg te bepalen, waarbij in het achterhoofd moet worden gehouden dat dit moet zijn afgestemd op de gemiddelde staat van onderhoud van de bedrijfsvoertuigen op zijn wegen.

2. Methode voor controles langs de weg

Wanneer de controles worden gericht op exploitanten met een slechte staat van dienst voor wat betreft onderhoud en wanneer voertuigen visueel worden geïnspecteerd (werkt de verlichting, is er sprake van gladde banden, rookt het voertuig sterk), is succes verzekerd en wordt ervoor gezorgd dat de openbare middelen optimaal worden gebruikt.

Het is van belang dat controles langs de weg worden uitgevoerd zonder discriminatie op grond van nationaliteit van de bestuurder of van het land waar het bedrijfsvoertuig is geregistreerd. De diensten van de Commissie zullen de omvang en de aard van de controles langs de weg van de lidstaten aan de hand van tweejaarlijkse rapporten van de lidstaten bekijken.

Het voorstel betreft een controle langs de weg die uit drie fasen bestaat:

1. De eerste fase omvat een visuele controle door een daartoe opgeleide voertuigcontroleur van de staat van onderhoud van het voertuig dat over de weg rijdt. De controleur moet vermoeden dat een voertuig ontoereikend wordt onderhouden alvorens wordt overgegaan tot de tweede fase;
2. De tweede fase omvat een vluchtige controle van het stilstaande voertuig, waartoe controle van de documenten van de technische keuring behoort (bijv. een bewijs dat het voertuig de voorgeschreven technische keuring overeenkomstig artikel 3.1 van Richtlijn 96/96/EC onderging of een controle langs de weg). Indien de controleur nog altijd vermoedt dat het voertuig technisch niet in orde is, wordt overgegaan tot de derde fase van de technische controle;
3. Het voertuig wordt langs de weg op onderhoudsgebreken gecontroleerd, zoals te hoge rookopaciteit, gladde of beschadigde banden, niet-functionerende lichten of lichtsignaalinrichtingen, gebreken aan de snelheidsbegrenzer (door controle van de tachograaf) en voor zover mogelijk onvoldoende remwerking. Indien er twijfel blijft bestaan of indien de draagwijdte van het onderhoudsgebrek verdere kwantificatie behoeft, mag het voertuig verder geïnspecteerd en beoordeeld worden in een keuringscentrum.

Indien bij de controle blijkt dat het voertuig niet aan de technische voorschriften als vastgelegd in de bijlage van het voorstel voldoet of het beschouwd wordt een ernstig gevaar te vormen voor de inzittenden of andere weggebruikers, kan het voertuig onmiddellijk van de openbare weg gehaald worden.

Controle langs de weg naar de staat van onderhoud van zware bedrijfsvoertuigen kan worden gecombineerd met andere verkeerscontroles zoals die betreffende de rijtijden, gewicht en afmetingen, wegenbelasting, rijbewijs/beroepsbekwaamheid, enz. en op deze wijze kunnen de totale kosten voor de exploitant van het voertuig en de instanties worden gedeeld met andere controleprogramma's.

3. Waarom moeten bedrijfsvoertuigen langs de weg worden gecontroleerd.

Het doel van de verbetering van de kwaliteit van het onderhoud gedurende het helejaar zou ook tot op zekere hoogte kunnen worden bereikt door de frequentie van de voorgeschreven keuring te vergroten, bijvoorbeeld tot twee of drie keer per jaar. Dit vormt echter nog steeds geen garantie dat exploitanten de staat van onderhoud tussen keuringen handhaven maar het zou naar verwachting in de meeste gevallen leiden tot een betere naleving. De extra last voor zowel de instanties als de exploitanten zou echter aanzienlijk zijn en zou zeer waarschijnlijk de mogelijke voordelen teniet doen. Bovendien zou een dergelijke benadering verantwoordelijke exploitanten onterecht en onnodig straffen.

Een programma van controles langs de weg kan aan de andere kant worden ingesteld tegen aanzienlijk lagere kosten, maar met dit belangrijke voordeel dat voertuigen worden gecontroleerd die actief worden gebruikt en niet die welke zijn voorbereid voor de jaarlijkse controle. Van een aantal gewetenloze exploitanten is bekend dat zij nieuwe banden monteren, de snelheidsbegrenzer opnieuw afstellen of de tank van het voertuig met brandstof met een laag zwavelgehalte ("schone diesel") vullen om door de technische controle te komen en na ontvangst van een goedkeuringscertificaat het voertuig weer verder te laten rijden in de slechte en onwettige staat van onderhoud. Andere exploitanten zien de jaarlijkse keuring als een goedkope controle van de staat van onderhoud. Ongeplande en derhalve voor de exploitant onverwachte controles langs de weg of van steekproefsgewijze controles van het wagenpark stimuleren beter onderhoud en werken als afschrikmiddel voor praktijken van onverantwoordelijke exploitanten.

Een en ander wordt gesteund door analyse van gerichte en gecoördineerde politiecontroles in het UK (hoewel het UK niet de enige lidstaat is die controles langs de weg uitvoert). Meer dan 6 000 zware bedrijfsvoertuigen aangehouden waarvan er circa 2 500 nauwkeurig werden gecontroleerd. Van de gecontroleerde voertuigen bleek 33% een defect te hebben dat ernstig genoeg geweest zou zijn om niet door de technische controle te komen en bij meer dan 13% van de gecontroleerde voertuigen waren de mankementen zo ernstig dat een onmiddellijk rijverbod moest worden opgelegd.

Het aantal zware bedrijfsvoertuigen en voertuigen van openbare diensten die de emissiemeting bij de jaarlijkse technische controle niet goed doorstonden, bedraagt volgens het jaarverslag van de Britse voertuiginspectiedienst over de effectiviteit van de controlewerkzaamheden ongeveer de helft van het aantal dat bij een controle langs de weg niet aan de eisen voldoet. Dit zet het standpunt kracht bij dat vele voertuigen de jaarlijkse controle voor wat betreft de emissies doorstaan, maar een paar maanden daarna technisch niet in orde zijn.

4. Kosten-batenaspect van technische controles langs de weg

4.1 Kosten

Men moet niet vergeten dat er weinig gegevens zijn over de kosten en baten van controles langs de weg, vooral voor wat betreft de bijdrage aan de vermindering van de milieuvervuiling. De kosten en baten moeten namelijk worden vastgesteld door de lidstaten in het licht van hun afzonderlijke omstandigheden. Er zijn echter nuttige gegevens uit het UK beschikbaar die een goede indicatie geven van de kosten van de tenuitvoerlegging van controle langs de weg waarbij de intensiteit bekend is en waaruit informatie is af te leiden over de extra voordelen van controles langs de weg ten opzichte van de jaarlijkse technische controle.

De kosten voor de overheidsinstanties van controles langs de weg kunnen worden afgeleid uit het Britse voorbeeld waarbij de voertuiginspectiedienst circa 4 miljoen GBP aan wegcontroles van bedrijfsvoertuigen uitgeeft. De totale tijd die hiermee gemoeid gaat ligt in de orde van grootte van 12 000 mandagen. Een raming van de totale kosten voor de Gemeenschap als geheel ligt moeilijk aangezien de intensiteit van de toepassing van de voorgestelde richtlijn aan de lidstaten wordt overgelaten. Op basis van het Britse voorbeeld is het echter redelijk te veronderstellen dat de totale kosten voor de Gemeenschap indien alle lidstaten een vergelijkbaar controleprogramma vaststellen in de orde van grootte ligt van 40-60 miljoen ecu per jaar (gebaseerd op de veronderstelling dat er ongeveer 10 keer zoveel relevante voertuigen in de Gemeenschap zijn en dat de gemiddelde loonkosten vergelijkbaar zijn).

De kosten voor de exploitanten moeten in verhouding staan tot de staat van onderhoud van het wagenpark van de exploitant, met andere woorden de voertuigen die duidelijk slecht worden onderhouden moeten vaker langs de weg worden gecontroleerd dan voertuigen die goed worden onderhouden. Hoewel wordt verondersteld dat de tijd die de exploitant kwijt is vergelijkbaar is met de tijd die de controle-instantie nodig heeft, is men zich ervan bewust dat de kosten voor de exploitant ook voortkomen uit productiviteitsverlies als gevolg van het aanhouden van het voertuig. Ervan uitgaande dat de kosten voor de exploitanten ongeveer twee maal zo hoog zijn als die voor de overheidsinstanties, kan worden gesteld dat de kosten in de orde van grootte liggen van 80 tot 120 miljoen ecu per jaar. De totale kosten voor de Gemeenschap als geheel liggen rond 120 tot 180 miljoen ecu.

4.2 Voordelen

Er kan een raming worden gemaakt van de voordelen van een goed onderhouden wagenpark, uitgedrukt in de vorm van vermindering van ongevallen en vervuiling en energiebesparing. Een nauwkeuriger raming van de effectiviteit van een beter toezicht op de technische staat door het goed onderhouden van de voertuigen is echter afhankelijk van de inspanningen die de autoriteiten zich willen getroosten en de aanvankelijke staat van de bedrijfsvoertuigen op de wegen van de lidstaten. Een dergelijke raming is derhalve omgeven door onzekerheden.

Gunstige effecten op de veiligheid

Uit recente uitgebreide studies naar dodelijke ongevallen waarbij zware bedrijfsvoertuigen betrokken waren over een periode van drie jaar komt het volgende beeld naar voren:

- zware vrachtwagens hebben een grotere kans om bij een dodelijk ongeluk betrokken te raken dan op grond van het aantal van dergelijke voertuigen op de weg of het aantal kilometers dat zij rijden zou mogen worden verwacht;
- iets meer dan 6% van alle zware bedrijfsvoertuigen vertoonde ernstige mankementen die bijdroegen aan een al dan niet dodelijk ongeluk;
- de meeste (twee derde) van deze mankementen hadden te maken met de remmen als gevolg van een gebrek aan goed onderhoud;
- circa 3,4% van alle dodelijke ongevallen met zware bedrijfsvoertuigen had voorkomen kunnen worden indien deze voertuigen te allen tijde in goede staat van onderhoud hadden verkeerd.

Aangezien zware vrachtwagens ongeveer 20% van de dodelijke verkeersongevallen in de Gemeenschap veroorzaken, een aantal van 45 000 per jaar, en ervan uitgaande dat 3,4% had kunnen worden voorkomen, dan zouden de maximale potentiële kostenbesparingen voor de economie die voortvloeien uit een permanent toereikend onderhoud van deze voertuigen die gebruikmaken van de wegen in de Unie in de orde van 306 miljoen ecu per jaar kunnen liggen. Deze inschatting van de voordelen is aan de voorzichtige kant aangezien zij gebaseerd is op een raming van alleen de harde economische kosten (1 miljoen ecu) van ieder dodelijk ongeluk in de Mededeling van de Commissie "Een grotere verkeersveiligheid in de Europese Unie: Programma voor de periode 1997-2001".

De ervaring met andere vormen van controle van de verkeersveiligheid kan worden gebruikt om het waarschijnlijke effect van controles langs de weg te beoordelen waarbij een verbetering van de naleving van de wetgeving inzake technische controle tot stand wordt gebracht.

Op grond van het effect van andere controleprogramma's langs de weg kan worden aangenomen dat niet-naleving met 50% kan worden teruggedrongen. Indien dit kan worden doorgetrokken naar de voorgestelde controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen, dan volgt wellicht een verbetering van de staat van onderhoud van deze voertuigen met 50%.

Ervan uitgaande dat controles langs de weg de staat van onderhoud van het wagenpark derhalve met circa 50% kunnen verbeteren, kan worden aangenomen dat de financiële voordelen van dergelijke controles in de orde van grootte liggen van $0,50 \times 306$ miljoen ecu/jaar = 153 miljoen ecu.

Derhalve ligt het in de lijn der verwachtingen dat de financiële voordelen van een eventuele vermindering van het aantal verkeersongevallen de kosten van extra wettelijke voorschriften meer dan dekken. Naast dit voordeel moet echter ook gekeken worden naar het effect van de vermindering van de milieuvervuiling en de brandstofbesparing die in het onderstaande worden besproken.

Voordelen voor het milieu

In het kader van het Auto-Olie-I-programma is een raming gemaakt van de potentiële vermindering van de milieuvervuiling door controle- en onderhoudsmaatregelen. De bijstelling hiervan, waarbij rekening wordt gehouden met de verwachte effecten van de uitvoeringsmaatregelen, vormt een van de belangrijkste uitdagingen van het Auto-Olie-II-programma. In het auto-olie-I-programma wordt gesteld dat de uitstoot van deeltjes door dieselmotoren van lichte voertuigen met 10% kan worden teruggedrongen door middel van een beter testprogramma. Een recenter onderzoek in opdracht van de Commissie schat de mogelijke vermindering van de deeltjesemissie afkomstig van personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen als gevolg van goed onderhoud op circa 25%. Deze cijfers hoeven echter niet rechtstreeks betrekking te hebben op emissies van zwaardere bedrijfsvoertuigen. Met de rookopaciteitsproef kunnen ongetwijfeld de meeste van de huidige voertuigen met slecht onderhouden dieselmotoren worden aangetoond. De extra voordelen van emissieproeven bij voertuigen langs de weg, waarbij gebruik wordt gemaakt van de huidige testmethodes voor het meten van dieselrook, worden echter waarschijnlijk minder naarmate het wagenpark moderner wordt. De keuringsinstanties over de gehele wereld, niet alleen in de Gemeenschap, zouden graag realistischer testmethoden en -apparatuur willen ontwikkelen waarmee onderscheid gemaakt kan worden tussen de emissieprestaties van moderne dieselmotoren in bedrijf.

De huidige testmethoden in combinatie met een visuele beoordeling van de emissieprestaties van het voertuig in bedrijf kunnen echter voertuigen aanduiden waar het publiek zich aan stoort en zullen zeker de ergste vervuilers aanwijzen. Het effectiever aantonen van dergelijke voertuigen zal er bovendien toe bijdragen dat het brandstofrendement wordt verbeterd.

Geraamd wordt dat een goed onderhouden wagenpark een besparing van 2% op het brandstofverbruik oplevert (hetgeen overeenkomt met een economisch voordeel van 1 000 miljoen ecu per jaar) met een dienovereenkomstige reductie van de CO₂-emissies. Ervan uitgaande dat controles langs de weg de staat van onderhoud van

het wagenpark met circa 50% kunnen verbeteren, kan worden verondersteld dat het economisch voordeel van een besparing van 1% op de brandstof neerkomt op 500 miljoen ecu per jaar.

Totale kosten en baten

Wanneer de voordelen van de brandstofbesparing bij die van de grotere verkeersveiligheid worden geteld, dan komen de totale geraamde baten op 650 miljoen ecu. Uiteraard zijn de milieuvoordelen niet in dit cijfer verwerkt. Aangezien de kosten maximaal 120 miljoen ecu bedragen, is dit voorstel alleen al uit financieel oogpunt gerechtvaardigd.

5. Aanvulling op Richtlijn 96/96/EG

Richtlijn 96/96/EG inzake de technische controle specificeert de voertuigtypen die moeten worden gekeurd, geeft aan hoe vaak een voertuig moet worden gekeurd (vrachtwagens en bussen een maal per jaar) en vermeldt de punten die moeten worden gecontroleerd. Er wordt duidelijk beschreven hoe de remmen en de emissies moeten worden gecontroleerd en er worden minimumgrenswaarden (minimumremwerking, dieselrookopaciteit) gegeven.

De voorgestelde richtlijn is een nieuw communautair initiatief op het gebied van standaardisatie van de voertuigcontrole waarbij een systeem wordt opgezet van controles langs de weg van de meest zichtbare elementen van de voertuigbeveiligings- en milieubeschermingssystemen en -onderdelen. Het voorstel vormt derhalve een aanvulling op Richtlijn 96/96/EG betreffende in de lidstaten geregistreerde voertuigen. Het toepassingsgebied is echter veel ruimer dan dat van Richtlijn 96/96/EG aangezien het hier gaat om alle voertuigen die over de wegen van de lidstaten rijden en niet alleen de voertuigen die in een lidstaat geregistreerd zijn.

De testmethoden en normen in verband met controles langs de weg in dit voorstel kunnen ook door de lidstaten toegepast worden op voertuigen uit derde landen die in de Europese Gemeenschap worden gebruikt. Aangezien men wil zorgen voor minimum-veiligheidsniveaus en een minimumniveau van milieubescherming in de gehele Gemeenschap is het feit dat ook voertuigen uit derde landen aan controles langs de weg worden onderworpen gerechtvaardigd (zie punt 7).

6. De relatie van het voorstel met het Auto-Olie-programma van de Gemeenschap

Controle en onderhoud is aangewezen als een belangrijke instrument in het eerste auto-olie (auto-olie I)-programma van de Gemeenschap om de emissies veroorzaakt door het vervoer te verminderen. Het auto-olie-I-programma was een driepartijenprogramma georganiseerd door de Commissie en de olie- en auto-industrie, waarop toekomstige voorstellen voor regelgeving inzake de emissies van nieuwe voertuigen, brandstofsamenstelling en technische-controlenormen die vanaf het jaar van 2000 van kracht moeten worden, zouden worden gebaseerd.

Bij het onderzoek naar de luchtkwaliteit in het kader van het Auto-Olie-I-programma zijn prognoses gedaan over de concentraties van benzeen, koolmonoxide en stikstofdioxide in zeven Europese steden en van ozon in heel Europa in de

periode 1990 tot 2010. Bovendien werd een raming gemaakt van het effect van reeds vastgestelde maatregelen inzake emissies van deeltjes door het wegvervoer. Het programma was opgezet om de meest kosteneffectieve maatregelen aan te geven die vanaf het jaar 2000 van kracht konden worden en afgestemd waren op de luchtkwaliteitsdoelstellingen voor het jaar 2010 (het wagenpark heeft dan voldoende tijd om op nieuwere en schonere technologie over te schakelen). Het Auto-Olie-programma gaf aan dat betere technische controlenormen voor alle met diesel aangedreven voertuigen de deeltjesemissie met 10% kon terugdringen.

Hoewel in het verleden de discussie gericht was op verbetering van het niveau van de huidige wettelijk voorgeschreven technische controle als gedefinieerd in Richtlijn 96/96/EG is het inmiddels duidelijk geworden dat de beste resultaten op de korte termijn op het gebied van milieubescherming kunnen worden bereikt door verbetering van het niveau van de technische staat dat te allen tijde adequaat moet zijn en niet alleen eenmaal per jaar.

Derhalve moet opgemerkt worden dat dit voorstel geen strengere normen voor de technische controle voorstelt. Binnenkort zullen voorstellen voor beter testtechnieken aan het Comité Technische Aanpassing van de Commissie worden voorgelegd. In het kader van het Auto-Olie-II-programma zal belang gehecht aan de beoordeling van de kosten en baten van alternatieve testprocedures die beter inspelen op rijpatronen in de praktijk en beoordelingstechnieken voor deeltjes.

Beoordeling van de technische staat van onderhoud van de emissiebestrijdingsinrichting van met diesel aangedreven voertuigen blijft voor wat betreft dit voorstel gebaseerd op de opaciteit van de uitlaatgassen van het voertuig. Aanbevolen wordt dat de overheidsinstanties voertuigen controleren op basis van de uitlaatgasopaciteit wanneer de motor wordt belast.

7. Voertuigen uit derde landen

In het Gemeenschapsrecht is een aantal bepalingen opgenomen waardoor motorvoertuigen (en de aanhangwagens daarvan) zich vrij over het grondgebied van de Gemeenschap kunnen bewegen. Bovendien zijn in de meeste lidstaten ook andere voorschriften van kracht die in het Verdrag van Wenen inzake het wegvervoer zijn vastgelegd².

Oostenrijk, België, Denemarken, Finland, Frankrijk, Duitsland, Griekenland, Italië, Luxemburg en Zweden zijn partij bij dit verdrag, dat door Portugal, Spanje en het Verenigd Koninkrijk is ondertekend maar nooit is geratificeerd. De Commissie is geen partij bij dit verdrag.

Voor die lidstaten die partij zijn bij het Verdrag van Wenen betekent de toepassing van de veiligheidsnormen in dit voorstel op voertuigen uit derde landen geen inbreuk op hun internationale verplichtingen in het kader van dit verdrag. Er kan zelfs naar artikel 39 worden verwezen dat als volgt luidt: "Elk motorvoertuig, elke

² Convention on road traffic, Wenen, 8 november 1968, inclusief de wijzigingen die op 3 september 1993 van kracht werden. Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties.

aanhangwagens en elke voertuigcombinatie in het internationaal verkeer moet voldoen aan de voorschriften van bijlage 5 van dit verdrag. Het moet in technisch goede staat verkeren.”

Bijlage 5 biedt de lidstaten de mogelijkheid om strengere regels vast te stellen die niet overeenkomen met de bepalingen van het Verdrag van Wenen.

Voor wat betreft emissies van voertuigen is het verdrag minder specifiek. In bijlage 5 wordt het volgende onder “Algemene bepalingen” vermeld:

“59, onder a), De mechanische delen en toebehoren van een motorvoertuig mogen, voor zover dit kan worden voorkomen, geen gevaar voor brand of explosies vormen; zij mogen ook niet te veel giftige gassen, donkere rook, stank of lawaai veroorzaken.”

Een wijziging van dit verdrag is echter onlangs bij de regionale conferentie van de Verenigde Naties inzake transport en milieu in november 1997 door de ministers bekrachtigd. Dit amendement omvat een reglement inzake de technische controle waarvan de technische inhoud voor wat betreft de controlemethodes van de milieubeschermingseigenschappen identiek is met die van Richtlijn 96/96/EG en derhalve met de normen van het voorstel. De normen voor de rookopaciteitsmeting van dit voorstel kunnen worden beschouwd als een nadere invulling van de verontreinigingsgrenswaarden die volgens de definitie in het Verdrag van Wenen ‘excessief’ worden genoemd.

8. Mogelijkheden voor aanpassing van de eisen ten aanzien van de technische controle in de toekomst

Het invoeren van controles langs de weg is een eerste stap van een proces waarbij wordt afgestapt van de traditionele methode waarbij de staat het onderhoud van het nationale wagenpark controleert door middel van de wettelijk voorgeschreven technische controle. De technologie en de praktijken van de exploitanten veranderen en het technische controleprogramma moet op die veranderingen inspelen. In het onderstaande worden gebieden aangegeven die in de toekomst mogelijkheden voor aanpassingen bieden.

- Er is een team van deskundigen samengesteld die gaan onderzoeken hoe de bruikbaarheid en betrouwbaarheid van momenteel in gebruik zijnde rookmeters kan worden verbeterd en een testmethode kan worden ontwikkeld waarbij sterk vervuilende motoren bij technische controles kunnen worden aangewezen. Diverse instanties zijn eveneens bezig met onderzoek naar verbetering van de momenteel gebruikte rookproef bij snelle acceleratie om deze beter herhaalbaar te maken en effectiever bij de bepaling van de emissieniveaus van de uitlaatgassen van met diesel aangedreven voertuigen op de weg. Deze werkzaamheden omvatten een inventarisatie van de rookmeettechnieken die in andere landen worden gebruikt. De resultaten van de werkzaamheden worden momenteel door de Commissie in het kader van het Auto-Olie-II-programma geëvalueerd met het oog op eventuele opname van de aanbevelingen in Richtlijn 96/96/EG inzake de technische controle, met mogelijke consequenties voor de controles langs de weg.

- Exploitanten die hoog scoren bij de jaarlijkse controle en hun wagenpark gedurende het gehele jaar goed onderhouden zouden een certificaat van hoge kwaliteit toegekend kunnen krijgen en worden vrijgesteld van verdere jaarlijkse beproeving. De verantwoording zou dan volledig bij de exploitant liggen om te zorgen dat hun voertuigen altijd goed worden onderhouden.
- Wanneer in de toekomst diagnostische boordsystemen (OBD) worden voorgeschreven voor alle belangrijke veiligheids- en milieufuncties betekent dit dat de naleving niet meer gecontroleerd wordt bij een jaarlijkse keuring maar geschiedt aan de hand van een door de exploitant bij te houden onderhoudstaat, misschien gebaseerd op automatische storingidentificatie en -registratie op het voertuig bij de onderneming of zelfs via een infrastructuur langs de weg.

De Commissie is zich ervan bewust dat controles langs de weg van personenauto's eveneens gunstige effecten zouden hebben op zowel de veiligheid als de bescherming van het milieu en nodigt de lidstaten uit om de mogelijkheid van dergelijke controles op nationaal niveau te onderzoeken. Een eventuele invoering van een OBD in personenauto's in de toekomst vergemakkelijkt eveneens controle langs de weg. Er wordt ook onderzoek verricht naar "teledetectie"-technieken langs de weg met het oog op mogelijkheden voor het controleren en selecteren van potentieel sterk vervuilende voertuigen. Deze ontwikkelingen maken controles langs de weg van personenauto's bijzonder aantrekkelijk om de luchtverontreiniging te bestrijden. Deze aspecten zullen nader worden bekeken in het kader van het Auto-Olie-II-programma.

9. Overleg

Bij de ontwikkeling van dit voorstel heeft de Commissie overleg gevoerd met de regeringen van de lidstaten en de EVA-landen, alsmede organisaties zoals CITA, CLEPA, CEKRA, EGEEA, AIT/FIA, IRU, ACEA, EUROPIA en T&E.

B. MOTIEVEN VOOR EEN MAATREGEL OP COMMUNAUTAIR NIVEAU

Subsidiariteit

- (a) Wat zijn de voorgestelde maatregelen met betrekking tot de verplichtingen van de Gemeenschap?

Het voorstel is een maatregel die een aanvulling vormt op de regeling die bij de gewijzigde Richtlijn 96/96/EG is vastgesteld.

De voorgestelde maatregel zorgt ervoor dat bedrijfsvoertuigen op de wegen in de Unie zodanig worden onderhouden dat de technische staat daarvan op een aanvaardbaar veiligheids- en milieubeschermingsniveau is.

- (b) Ligt de bevoegdheid voor de geplande maatregel bij de Gemeenschap of wordt deze gedeeld met de lidstaten?

De bevoegdheid wordt gedeeld door de Gemeenschap en de lidstaten overeenkomstig artikel 75, sub c) en sub d) van het EG-Verdrag.

- (c) Wat is de communautaire dimensie van het probleem (bijvoorbeeld hoeveel lidstaten zijn er bij betrokken en van welke oplossing is tot dusver gebruik gemaakt)?

Alle lidstaten zijn reeds gebonden door Richtlijn 96/96/EG van de Raad waarin regelmatige technische controles voor deze voertuigen zijn voorgeschreven.

Omzetting van de bepalingen van deze voorgestelde richtlijn in nationaal recht zal ervoor zorgen dat de lidstaten erop toezien dat de staat van onderhoud van bedrijfsvoertuigen op hun grondgebied voldoende is, ongeacht of het voertuig voor het internationaal vervoer wordt gebruikt of is geregistreerd in een bepaalde lidstaat.

- (d) Wat is de meest effectieve oplossing rekening houdend met de voor de Gemeenschap beschikbare middelen en die van de lidstaten?

In het eerste Auto-Olie-(Auto-Olie-I-)programma van de Gemeenschap is gewezen op het belang van controle en onderhoud als een instrument voor de bestrijding van emissies.

Een maatregel op communautair niveau is de enige manier om de problemen van ontoereikend onderhoud van de voertuigen op de wegen in de Gemeenschap op te lossen.

In geval van ernstige en herhaalde inbreuk kunnen de bevoegde instanties in de lidstaat waarin het voertuig is geregistreerd of waar de onderneming is gevestigd worden verzocht om geëigende maatregelen te nemen om ervoor te zorgen dat uitsluitend voertuigen die technisch in orde zijn op de wegen worden gebruikt. Wanneer de bevoegde lidstaat hiertoe een evaluatie van de kwaliteit van de onderhouds- en controlefaciliteiten van de onderneming uitvoert, worden de andere lidstaten van de resultaten hiervan op de hoogte gesteld.

- (e) Wat is de werkelijke toegevoegde waarde van de door de Gemeenschap voorgestelde maatregelen en wat zijn de kosten wanneer er geen maatregelen worden genomen?

Verwacht wordt dat het toezicht op deze controles langs de weg een stimulerende werking zal hebben op een snelle verbetering van de staat van onderhoud van bedrijfsvoertuigen op de wegen in de Europese Unie, met name die uit derde landen die door de Europese Unie rijden. Het voorstel verbetert derhalve de verkeersveiligheid en vermindert het milieueffect van het vervoer. De totale voordelen uitgedrukt in geld liggen in de orde van grootte van 650 miljoen ecu, terwijl de kosten voor de Gemeenschap als geheel geraamd worden op circa 120 - 180 miljoen ecu. Bovendien zijn er ook milieuvordelen die niet in geld zijn uitgedrukt.

- (f) Welke vormen van de maatregel staan de Gemeenschap ter beschikking (aanbevelingen, financiële steun, regelgeving, wederzijdse erkenning, etc...)?

Men is van mening dat een richtlijn de beste manier is om het doel te bereiken van het vrije verkeer van bedrijfsvoertuigen waarvan de technische staat op een aanvaardbaar niveau is. Een richtlijn geeft voldoende flexibiliteit om bestaande nationale voorschriften te wijzigen in plaats dat deze moeten worden afgeschaft ten behoeve van een verordening. Een aanbeveling is niet toereikend aangezien dit geen juridisch bindend besluit is.

- (g) Is het noodzakelijk om gebruik te maken van een uniforme verordening of is een richtlijn waarin algemene doelstellingen worden gegeven voldoende waarbij de tenuitvoerlegging aan de lidstaten wordt overgelaten?

De vaststelling van een richtlijn van de Raad is de meest geschikte procedure voor het vastleggen van een juridisch kader om te zorgen voor toereikende veiligheid, voldoende milieubescherming en gelijke concurrentiekansen, waarbij de wijze van naleving en tenuitvoerlegging van de richtlijn wordt overgelaten aan de lidstaten.

C. TOEPASSINGSGEBIED VAN HET VOORSTEL

De voorgestelde richtlijn heeft betrekking op bepaalde voertuigen die een technische controle moeten ondergaan als bedoeld in Richtlijn 96/96/EG. Deze voertuigen worden in bijlage 1 van Richtlijn 96/96/EG gedefinieerd als:

Categorie 1 - motorvoertuigen voor personenvervoer waarvan het aantal zitplaatsen - die van de bestuurder niet meegerekend - meer dan acht bedraagt.

Categorie 2 - motorvoertuigen voor goederenvervoer met een toegestane maximummassa van meer dan 3 500 kg.

Categorie 3 - aanhangwagens en opleggers met een toegestane maximummassa van meer dan 3 500 kg.

D. INHOUD VAN HET VOORSTEL

In artikel 1 wordt een overzicht gegeven van het doel van het voorstel en wordt het toepassingsgebied gedefinieerd.

In artikel 2 worden de volgende termen gedefinieerd:

- voertuig
- controle langs de weg
- technische controle

In artikel 3 wordt de driefasenaanpak bij gerichte controles langs de weg beschreven.

In artikel 4 wordt de mate waarin lidstaten controles uitvoeren nader bepaald.

In artikel 5 wordt technische inhoud van de controles langs de weg gedefinieerd en de gevolgen voor voertuigen die de controle niet doorstaan, beschreven.

In artikel 6 wordt de wederzijdse verantwoordelijkheid beschreven die elke lidstaat heeft ten aanzien van het op de hoogte stellen van andere lidstaten over exploitanten die niet aan de eisen voldoen die bij langs de weg uitgevoerde controles worden gehanteerd.

In de artikelen 7 en 8 wordt de procedure beschreven die het Comité moet volgen bij technische aanpassingen.

In artikel 9 zijn de nationale sancties vastgelegd.

Artikel 10 behandelt de omzetting van de richtlijn in nationaal recht.

In bijlage I is een controlelijst opgenomen voor de instanties die de controle uitvoeren, waarbij bijzonderheden worden gegeven over de te controleren voertuigen, tezamen met gegevens over de bestuurder, waarvan een kopie bestemd is voor de bestuurder.

In bijlage II staan de technische eisen bij een controle langs de weg vermeld.

Voorstel voor een

RICHTLIJN VAN DE RAAD

betreffende een regeling voor technische controles aan de wegkant van in de Gemeenschap aan het wegverkeer deelnemende bedrijfsvoertuigen

DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, inzonderheid op artikel 75, lid 1, onder c) en d),

Gezien het voorstel van de Commissie³,

Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité⁴,

Volgens de procedure van artikel 189C van het Verdrag, in samenwerking met het Europees Parlement⁵,

- 1) Overwegende dat de groei van het verkeer alle lidstaten voor problemen ten aanzien van de verkeersveiligheid en het milieu plaatst, die van vergelijkbare aard en ernst zijn;
- 2) Overwegende dat het in het belang van de verkeersveiligheid, milieubescherming en eerlijke concurrentie is dat bedrijfsvoertuigen slechts worden gebruikt indien zij zodanig worden onderhouden dat de technische staat ervan van hoog niveau is;
- 3) Overwegende dat controles aan de kant van de weg zonder discriminatie op grond van de nationaliteit van de bestuurder of van het land waar het bedrijfsvoertuig is geregistreerd, dienen te worden uitgevoerd;
- 4) Overwegende dat controles van de technische staat van bedrijfsvoertuigen 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 aanhangwagens⁶ een waarborg bieden dat deze voertuigen jaarlijks door een erkende instantie worden gecontroleerd;

³ PB C ... van ..., blz. ...

⁴ PB C ... van ..., blz. ...

⁵ PB C ... van ..., blz. ...

⁶ PB nr. L 46 van 17.2.1997, blz. 1.

- 5) Overwegende dat de wettelijk verplichte jaarlijkse technische controle ontoereikend wordt geacht om te waarborgen dat deze gecontroleerde voertuigen het gehele jaar door in een technisch goede staat verkeren;
- 6) Overwegende dat effectieve uitvoering in de vorm van gerichte bijkomende controles aan de kant van de weg een belangrijke kosteneffectieve maatregel vormt om de staat van onderhoud van bedrijfsvoertuigen op de weg te controleren;
- 7) Overwegende dat overeenkomstig het subsidiariteits- en evenredigheidsbeginsel, zoals vervat in artikel 3B van het Verdrag, de doelstellingen van het overwogen optreden, namelijk de vaststelling van een regeling voor technische controles aan de wegw kant van in de Gemeenschap aan het wegverkeer deelnemende bedrijfsvoertuigen onvoldoende door de lidstaten kunnen worden verwezenlijkt en derhalve wegens de omvang van het optreden beter door de Gemeenschap kunnen worden verwezenlijkt; dat deze richtlijn zich tot het minimum beperkt dat voor het bereiken van die doelstellingen vereist is en niet verder gaat dan hetgeen daartoe nodig is;
- 8) Overwegende dat de methode van controleselectie op een gerichte en gefaseerde benadering dient te berusten waarbij het uiterste wordt gedaan om die voertuigen te identificeren die het meest waarschijnlijk in een slechte staat van onderhoud verkeren waardoor de operationele doeltreffendheid van de autoriteiten wordt vergroot en de kosten en de vertragingen voor de bestuurders en de exploitanten zo gering mogelijk worden gehouden;
- 9) Overwegende dat de Raad in het kader van de besprekingen over het Auto-Olie-programma de Commissie heeft uitgenodigd voorstellen te doen om de gelijktijdige toepassing van richtlijnen betreffende normen voor de voertuigtypegoedkeuring, brandstofkwaliteit en technische controles te waarborgen;
- 10) Overwegende dat het in geval van ernstige en herhaalde inbreuken mogelijk dient te zijn de bevoegde autoriteiten van de lidstaat waar het voertuig is geregistreerd of waarin de betrokken onderneming is gevestigd, te verzoeken om geëigende maatregelen te nemen; dat zij de verzoekende lidstaat van eventuele genomen vervolgmaatregelen op de hoogte dienen te stellen;
- 11) Overwegende dat elke lidstaat de sancties dient vast te stellen die bij inbreuk op de voor de tenuitvoerlegging van deze richtlijn vastgestelde bepalingen worden opgelegd,

HEEFT DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

1. Deze richtlijn behelst een regeling voor technische controles aan de wegw kant van in de Gemeenschap aan het wegverkeer deelnemende bedrijfsvoertuigen;
2. Deze richtlijn laat het recht van de lidstaten onverlet om met inachtneming van het Gemeenschapsrecht niet onder deze richtlijn begrepen voertuigen aan controles te onderwerpen.

Artikel 2

Voor de doeleinden van deze richtlijn wordt verstaan onder:

- a) “bedrijfsvoertuig”, motorvoertuigen en aanhangwagens welke in de categorieën 1, 2 en 3 van bijlage I van Richtlijn 96/96/EG zijn gedefinieerd.
- b) “controle aan de wegkant”, een niet geprogrammeerde, en derhalve onverwachte, controle van een op het grondgebied van een lidstaat aan het wegverkeer deelnemend bedrijfsvoertuig, welke controle door de autoriteiten aan de kant van de weg of daar waar de autoriteiten dat geschikt oordelen, wordt uitgevoerd;
- c) “verkeersgeschiktheidstest”, een test van de staat van wegverkeersgeschiktheid van het voertuig overeenkomstig bijlage I van Richtlijn 96/96/EG;

Artikel 3

1. De eerste fase van de controle aan de wegkant bestaat uit een visuele beoordeling door een daartoe opgeleide voertuigcontroleur, van de staat van onderhoud van het over de weg voorbijrijdende bedrijfsvoertuig.
2. Wanneer in de eerste fase het vermoeden bestaat dat het bedrijfsvoertuig ontoereikend wordt onderhouden, bestaat de tweede fase uit een vluchtige controle van het stilstaande voertuig, hetgeen controle van de documenten van de technische keuring omvat, met name van de bewijsstukken dat het bedrijfsvoertuig de wettelijke technische controle op verkeersgeschiktheid overeenkomstig artikel 2 van Richtlijn 96/96/EG heeft ondergaan of van de bewijsstukken overeenkomstig artikel 3, lid 1, van Richtlijn 96/96/EG dat het bedrijfsvoertuig nog onlangs een technische controle aan de wegkant heeft ondergaan.
3. Indien uit de documenten onvoldoende blijkt dat het bedrijfsvoertuig goed is onderhouden of indien de controleur nog steeds vermoedt dat het bedrijfsvoertuig technisch voor het wegverkeer geschikt is, wordt tot de derde controlefase overgegaan, waarin het bedrijfsvoertuig op onregelmatigheden wordt gecontroleerd overeenkomstig bijlage II;

Artikel 4

1. De lidstaten organiseren passende en frequente controles aan de wegkant waarbij elk jaar een brede, representatieve steekproef van bedrijfsvoertuigen van alle categorieën die onder de draagwijdte van deze richtlijn vallen, worden gecontroleerd.
2. De controles aan de wegkant moeten, om doeltreffend te zijn, een voldoende representatief deel van het wegennet bestrijken.
3. Controles aan de wegkant worden zonder discriminatie op grond van de nationaliteit van de bestuurder of van het land van afgifte van het kenteken van het bedrijfsvoertuig uitgevoerd.

4. De lidstaten delen de Commissie om de twee jaar het aantal gecontroleerde bedrijfsvoertuigen mede, uitgesplitst naar categorie en naar land van afgifte van het kenteken, met tevens gegevens omtrent de redenen voor de afwijzing bij de controle.

Artikel 5

1. Om controles aan de wegkant als bedoeld in deze richtlijn uit te voeren, maken de lidstaten gebruik van de controlelijst in bijlage I. Een kopie van deze door de autoriteit die de controle heeft uitgevoerd ingevulde controlelijst of een certificaat waarin de resultaten van de regelmatige technische controle als voorgeschreven bij Richtlijn 96/96/EG, zijn opgenomen, wordt aan de bestuurder van het bedrijfsvoertuig verstrekt en wordt op verzoek getoond om nadien, binnen een kort en onredelijk tijdsbestek volgende controles aan de wegkant te vereenvoudigen of te vermijden.
2. Indien de voertuigcontroleur van oordeel is dat het gebrek aan onderhoud van het bedrijfsvoertuig nader onderzoek rechtvaardigt, kan het bedrijfsvoertuig in een erkend controlescentrum overeenkomstig artikel 2 van Richtlijn 96/96/EG aan een test op verkeersgeschiktheid worden onderworpen.

Indien uit de controle aan de wegkant volgt dat het bedrijfsvoertuig niet aan bijlage II voldoet of niet voldoet aan de nadien ondergane test op verkeersgeschiktheid in een erkend controlecentrum overeenkomstig artikel 2 van Richtlijn 96/96/EG en derhalve wordt geacht een ernstig risico voor de inzittenden en andere weggebruikers te vormen, kan het bedrijfsvoertuig onverwijld van gebruik op de openbare weg worden geweerd.

Artikel 6

1. Lidstaten geven elkaar voor de toepassing van de richtlijn bijstand.
2. Ernstige of herhaalde gebreken aan voertuigen van niet-ingezetenen worden gemeld aan de bevoegde autoriteiten van de lidstaat waar het bedrijfsvoertuig is geregistreerd of waar de onderneming is gevestigd.

De bevoegde autoriteiten van de lidstaat die ernstige of herhaalde gebreken aan voertuigen van niet-ingezetenen hebben vastgesteld, kunnen de bevoegde autoriteiten van de lidstaat waar het bedrijfsvoertuig is geregistreerd of waar de onderneming is gevestigd, verzoeken om tegen de overtreder of overtreeders passende maatregelen te nemen.

Laatstgenoemde bevoegde autoriteiten stellen die van de lidstaat die de gebreken aan het bedrijfsvoertuig hebben vastgesteld, van eventuele tegen de overtreder(s) genomen maatregelen in kennis.

Artikel 7

De Commissie stelt overeenkomstig de procedure van artikel 8 de ter aanpassing van de in bijlage II gedefinieerde technische normen aan de technische vooruitgang noodzakelijke wijzigingen vast.

Artikel 8

De Commissie wordt bijgestaan door het Comité voor de aanpassing aan de technische vooruitgang van de richtlijn betreffende de technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens, hierna "het Comité" genoemd.

De vertegenwoordiger van de Commissie legt aan het Comité een ontwerp voor van de te nemen maatregelen. Het Comité brengt binnen een termijn die de voorzitter kan vaststellen naar gelang van de urgentie van de materie advies uit over dit onderwerp, zonodig door middel van een stemming.

Het advies wordt in de notulen opgenomen; voorts heeft iedere lidstaat het recht te verzoeken dat zijn standpunt in de notulen wordt opgenomen.

De Commissie houdt zoveel mogelijk rekening met het door het Comité uitgebrachte advies. Zij brengt het Comité op de hoogte van de wijze waarop zij rekening heeft gehouden met zijn advies.

Artikel 9

De lidstaten stellen het stelsel van sancties, van toepassing op inbreuken op de ter uitvoering van deze richtlijn vastgestelde nationale bepalingen, vast en treffen alle maatregelen die nodig zijn om de daadwerkelijke toepassing van die sancties te waarborgen. De aldus vastgestelde sancties moeten doeltreffend, evenredig en afschrikkend zijn. De lidstaten stellen de Commissie uiterlijk op de in artikel 10, lid 1, eerste alinea, genoemde datum van de desbetreffende bepalingen in kennis en delen haar alle latere wijzigingen ervan zo spoedig mogelijk mede.

Artikel 10

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk op 31 december 1998 aan deze richtlijn te voldoen. Zij stellen de Commissie daarvan onverwijld in kennis.

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

Zij passen deze bepalingen toe met ingang van 1 juli 1999.

2. De lidstaten delen de Commissie de tekst van de bepalingen van intern recht mede die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen.

Artikel 11

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

Artikel 12

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel, op

Voor de Raad

De Voorzitter

BIJLAGE I

CONTROLELIJST

1. Plaats van de controle
2. Datum
3. Tijd
4. Kenletters van het land op het voertuig en kenteken
5. Kenletters van het land op de aanhanger/oplegger en kenteken.....
6. Voertuigklasse
 - Vrachtwagen (meer dan 12 ton)¹
 - Vrachtwagencombinatie² Geleed voertuig met platform³
 - Toerbus⁴ Minibus⁵ Lichte vrachtwagen (3,5-12 t)⁶
7. Onderneming die het vervoer verricht/adres
8. Nationaliteit
9. Bestuurder
10. Afzender, adres, laadplaats
11. Geadresseerde, adres, losplaats
12. Brutomassa van de eenheid

Voertuigspecificaties overeenkomstig Richtlijn 70/156/EEG, bijlage IIA:

- ¹ Motorvoertuigen met ten minste vier wielen, bestemd voor het vervoer van goederen met een maximummassa van meer dan 12 ton (categorie N3)
- ² Een combinatie van motorvoertuigen, bestemd voor het vervoer van goederen met een maximummassa van meer dan 3,5 ton (categorie N2 en N3) met aanhangwagens (categorie O)
- ³ Trekkers, bestemd voor koppeling aan een oplegger
- ⁴ Motorvoertuigen met ten minste vier wielen, bestemd voor het vervoer van personen met, buiten de bestuurderszitplaats, meer dan acht zitplaatsen (categorie M2 en M3)
- ⁵ Motorvoertuigen met ten minste vier wielen, bestemd voor het vervoer van personen met, buiten de bestuurderszitplaats, (meer dan vijf maar) maximaal acht zitplaatsen (categorie M1)
- ⁶ Motorvoertuigen met ten minste vier wielen, bestemd voor het vervoer van goederen met een maximummassa van meer dan 3,5 ton maar ten hoogste 12 ton (categorie N2)

13. Redenen voor afwijzing bij controle:

- **Remsysteem en onderdelen**
- **Stuurstangen**
- **Lampen, verlichting en lichtsignaalinrichtingen**
- **Wielen/naven/banden**
- **Uitlaatsysteem**
- **Rookopaciteit (diesel)**
- **Gasvormige emissies (benzine)**

14. Diversen/opmerkingen

15. Autoriteit/functionaris die de controle heeft uitgevoerd

16. Resultaat van de controle:

- **toegelaten**
- **toegelaten, doch kleine gebreken vastgesteld**
- **ernstige gebreken**
- **rijverbod met onmiddellijke ingang**

Handtekening van de testende inspecteur/stempel

Technische normen voor controles aan de wegwant

Bedrijfsvoertuigen als gedefinieerd in artikel 2, moeten zodanig worden onderhouden dat deze door de controlerende autoriteiten als verkeersgeschikt worden beschouwd.

Tot de onderdelen die moeten worden gecontroleerd, behoren die welke als belangrijk voor de veilige en schone bediening van het voertuig worden beschouwd. Eenvoudige functionele controles (verlichting, lichtsignaalrichting, staat van de banden, enz.), specifieke tests en/of controles worden voor wat het remsysteem en de emissies van het motorvoertuig betreft op de volgende wijze uitgevoerd:

1. Remmen

Geëist wordt dat elk onderdeel van het remsysteem en het bedieningsmechanisme in goede en doeltreffende staat worden gehouden en op de juiste wijze zijn afgesteld.

Het remsysteem van het voertuig moet de volgende drie 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, ongeacht de beladingstoestand en de hellingsgradiënt van de weg waarop het voertuig op- of afwaarts rijdt;
- (b) Bij motorvoertuigen en de aanhangwagens en opleggers daarvan moet een parkeerrem het voertuig in stilstand kunnen houden, ongeacht de beladingstoestand op een waarneembare helling, op- of neerwaarts, waarbij de werkbare remvlakken door een inrichting waarvan de werking zuiver mechanisch is, in de remstand worden gehouden;
- (c) Bij motorvoertuigen moet een secundair (nood)remsysteem het voertuig kunnen vertragen en, ongeacht de beladingstoestand, binnen een redelijke afstand tot stilstand kunnen brengen, ook al is het bedrijfsremsysteem defect.

Wanneer twijfel bestaat over de staat van onderhoud van het voertuig, kunnen de controlerende autoriteiten de remprestaties van het voertuig beproeven overeenkomstig enkele of alle bepalingen van bijlage II, punt 1, van van Richtlijn 96/96/EG.

2. Uitlaatemissies

2.1 Uitlaatemissie

2.1.1 Motorvoertuigen met (benzine) motoren met elektrische ontsteking.

(a) *Wanneer de uitlaatemissies niet door een geavanceerd emissiebestrijdingssysteem worden beheerst zoals een driewegkatalysator met een lambda-sonde:*

- 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.

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 (onbelast) loopt.

Het maximaal toelaatbare CO-gehalte van de uitlaatgassen is de waarde die door de voertuigfabrikant is aangegeven. Wanneer deze gegevens niet beschikbaar zijn of wanneer de bevoegde autoriteiten van de lidstaten besluiten deze niet als referentiewaarde te gebruiken, mag het CO-gehalte de volgende waarde niet overschrijden:

- bij voertuigen die geregistreerd zijn of voor het eerst in gebruik zijn genomen tussen de datum waarop de lidstaten verlangen dat de voertuigen aan Richtlijn 70/220/EEG¹ voldoen en 1 oktober 1986: CO - 4,5 vol.%.
- bij voertuigen die voor het eerst na 1 oktober 1986 zijn geregistreerd of in gebruik zijn genomen: CO - 3,5 vol.%.

(b) *Indien de uitlaatemissies door een geavanceerd emissiebestrijdingssysteem worden beheerst zoals een driewegkatalysator met een lambda-sonde:*

1. Visuele controle van het uitlaatsysteem om na te gaan of er geen lekkages zijn en alle onderdelen compleet zijn.
2. Visuele controle van het emissiebestrijdingssysteem om na te gaan of de voorgeschreven apparatuur is gemonteerd.
3. Bepaling van de doelmatigheid van het emissiebestrijdingssysteem van het voertuig door meting van de lambda-waarde en het CO-gehalte van de uitlaatgassen overeenkomstig punt 4 of volgens de procedures van de fabrikant die ten tijde van de typegoedkeuring zijn goedgekeurd. Bij elke proef laat men de motor warm lopen overeenkomstig de aanbevelingen van de voertuigfabrikant.
4. Uitlaatemissies - grenswaarden
 - Meting bij stationair toerental van de motor:

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 nr. L 76 van 9.3.1970, blz. 1); Rectificatie in PB nr. L 81 van 11.4.1970, blz. 15.

Het maximaal toelaatbare CO-gehalte van de uitlaatgassen is de door de voertuigfabrikant opgegeven waarde. Wanneer deze gegevens niet beschikbaar zijn, mag het maximum-CO-gehalte niet meer dan 0,5 vol.% bedragen.

- Meting bij het hoge onbelaste toerental (motortoerental minstens 2 000 min⁻¹):

CO-gehalte: maximaal 0,3 vol. %.

Lambda: 1 = 0,03 overeenkomstig de specificaties van de fabrikant.

2.1.2 Motorvoertuigen uitgerust met (diesel) motoren met compressie-ontsteking

Meting van de uitlaatgasopaciteit bij vrije acceleratie (onbelast vanaf stationair toerental tot het begrensde toerental). Het concentratieniveau mag het niveau niet overschrijden dat overeenkomstig Richtlijn 72/306/EEG² op de plaat is genoteerd. Wanneer deze gegevens niet beschikbaar zijn of wanneer de bevoegde autoriteiten van de lidstaten besluiten deze waarde niet als referentie te gebruiken, wordt de volgende grenswaarde voor de absorptiecoëfficiënt gehanteerd:

Maximum-absorptiecoëfficiënt bij:

- dieselmotoren met natuurlijke aanzuiging = 2,5 m⁻¹ ,
- dieselmotoren met drukvulling : 3,0 m⁻¹

of equivalente waarden wanneer gebruik wordt gemaakt van apparatuur van een type dat afwijkt van dat welke bij de EG-typegoedkeuring is gebruikt.

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

2.1.3 Testapparatuur

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

2.2 Eventueel wordt nagegaan of het diagnostische boord - (On Board Diagnostic (OBD) - emissiecontrolesysteem functioneert.

² 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 nr. L 190 van 20.8.1972, blz. 1)

ISSN 0254-1513

COM(98) 117 def.

DOCUMENTEN

NL

07 10 11 02

Catalogusnummer : CB-CO-98-165-NL-C

ISBN 92-78-32080-3

Bureau voor officiële publikaties der Europese Gemeenschappen

L-2985 Luxemburg