



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 23.5.2007
COM(2007) 270 definitief

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

**OVER DE TOEPASSING DOOR DE LIDSTATEN
VAN RICHTLIJN 2000/30/EG VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD
VAN 6 JUNI 2000 BETREFFENDE
DE TECHNISCHE CONTROLE LANGS DE WEG VAN BEDRIJFSVOERTUIGEN
DIE IN DE GEMEENSCHAP DEELNEMEN AAN HET VERKEER DIE IN DE
GEMEENSCHAP DEELNEMEN AAN HET VERKEER**

INHOUDSOPGAVE

1.	INLEIDING	3
2.	RICHTLIJN 2000/30/EG	4
3.	DOOR DE LIDSTATEN MEEGEDEELDE GEGEVENS.....	5
4.	TYPES VAN OVERTREDINGEN	5
5.	STATISTISCHE GEGEVENS	6
6.	TYPES VAN SANCTIES.....	14
7.	CONCLUSIES	14

1. INLEIDING

De Europese wetgeving voorziet in een reeks maatregelen om ervoor te zorgen dat, in het belang van de veiligheid op de weg, de bescherming van het milieu en rechtvaardige concurrentie, bedrijfsvoertuigen die op de Europese wegen aan het verkeer deelnemen zich in goede staat bevinden:

- de regels voor de toegang tot het beroep, die van de vervoerders voldoende financieel draagvermogen vereisen om de voertuigen correct te onderhouden (Richtlijn 96/26/EG¹);
- de periodieke technische controles van de voertuigen die in de lidstaten worden uitgevoerd met vaste periodiciteit, volgens een op Europees niveau vastgestelde minimumfrequentie, voor de op hun grondgebied ingeschreven voertuigen (Richtlijn 96/96/EG²);
- de technische controles langs de weg, die het voorwerp zijn van dit verslag, die het mogelijk maken ervoor te zorgen dat de bedrijfsvoertuigen op elk moment slechts worden gebruikt indien zij zodanig onderhouden zijn dat zij in hoge mate conform blijven met de technische reglementering (Richtlijn 2000/30/EG³).

Richtlijn 2000/30/EG legt de lidstaten op de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking te doen treden om uiterlijk op 10 augustus 2002 aan de richtlijn te voldoen.

Artikel 6 van Richtlijn 2000/30/EG bepaalt dat de lidstaten de Commissie iedere twee jaar mededeling doen van de gegevens die zij met betrekking tot de twee voorgaande jaren over het aantal gecontroleerde bedrijfsvoertuigen hebben ingewonnen, uitgesplitst volgens zeven categorieën van bedrijfsvoertuigen, zoals in de richtlijn bepaald, en naar land van inschrijving, alsmede van de gecontroleerde punten en geconstateerde gebreken. De richtlijn somt twaalf punten op die bij een technische controle langs de weg kunnen worden gecontroleerd. In de inspectieverslagen moet melding worden gemaakt van gevallen van niet-conformiteit van gecontroleerde punten en van eventuele gevallen van opschorting van het gebruik van voertuigen die ernstige gebreken vertonen. Artikel 11 van de richtlijn bepaalt dat de Commissie, op basis van de van de lidstaten ontvangen informatie, aan de Raad een verslag voorlegt over de toepassing van de richtlijn samen met een samenvatting van de verkregen resultaten.

¹ Richtlijn 96/26/EG van de Raad van 29 april 1996 inzake de toegang tot het beroep van ondernemer van goederen-, respectievelijk personenvervoer over de weg, nationaal en internationaal, en inzake de wederzijdse erkenning van diploma's, certificaten en andere titels ter vergemakkelijking van de uitoefening van het recht van vrije vestiging van bedoelde vervoerondernemers, PB L 124 van 23.5.1996, blz. 1 -

² 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, PB L 46 van 17.2.1997, blz. 1 - 19.

³ Richtlijn 2000/30/EG van het Europees Parlement en de Raad van 6 juni 2000 betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die in de Gemeenschap deelnemen aan het verkeer PB L 203 van 10.8.2000, blz. 1 - 8.

Het voorliggende verslag van de Commissie is het eerste verslag over de toepassing van Richtlijn 2000/30/EG in de lidstaten; het bestrijkt de periode 2003-2004. De door de lidstaten betreffende deze periode verzamelde gegevens moesten uiterlijk 31 maart 2005 aan de Commissie zijn meegedeeld.

Op die datum hadden slechts drie lidstaten informatie betreffende de technische controle langs de weg verstrekt. Om een zo volledig mogelijk beeld van de situatie op dat gebied te verkrijgen, heeft de Commissie vanaf eind maart 2005 verschillende aanmaningen gezonden teneinde zoveel mogelijk statistische gegevens te verkrijgen. Eind 2005 hadden negen lidstaten informatie over de uitvoering van Richtlijn 2000/30/EG doorgezonden. Na een laatste aanmaning die begin april 2006 werd gezonden, kwam dit aantal eind juni 2006 op zeventien lidstaten.

De Commissie meent dat het voorliggende verslag, gebaseerd op de antwoorden van zeventien lidstaten, een eerste algemene analyse mogelijk maakt die de tijd rechtvaardigt die werd besteed voor het verkrijgen van de informatie nodig om deze op te stellen.

2. RICHTLIJN 2000/30/EG

Richtlijn 2000/30/EG, zoals gewijzigd⁴, stelt bepaalde voorwaarden vast voor de uitvoering van technische controles langs de weg van bedrijfsvoertuigen die in de Gemeenschap deelnemen aan het verkeer.

Een technische controle langs de weg is 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.

De 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 is gebracht, en rekening houdend met de noodzaak om de kosten en vertraging voor de bestuurders en de ondernemingen tot een minimum te beperken.

Er kan voor wat betreft het selecteren van aan technische controles langs de weg onderworpen bedrijfsvoertuigen een doelgroepgerichte aanpak worden gevolgd door speciaal gewicht te hechten aan het identificeren van voertuigen die het meeste kans maken slecht te zijn onderhouden.

Indien de staat van het bedrijfsvoertuig een veiligheidsrisico kan vormen dat van die aard is dat een grondiger onderzoek gerechtvaardigd is, kan het bedrijfsvoertuig in een nabijgelegen controlecentrum aan een uitgebreidere controle worden onderworpen. Het gebruik van een voertuig dat ernstige gebreken vertoont, kan worden opgeschort totdat de ontdekte gevaarlijke gebreken gerepareerd zijn indien het voertuig een belangrijk risico voor de veiligheid op de weg vormt.

⁴ Richtlijn 2003/26/EG van de Commissie van 3 april 2003 tot aanpassing aan de technische vooruitgang van Richtlijn 2000/30/EG van het Europees Parlement en de Raad voor wat betreft snelheidsbegrenzers en uitlaatmissies van bedrijfsvoertuigen; *PB L 90 van 8.4.2003, blz. 37 - 40.*

3. DOOR DE LIDSTATEN MEEGEDEELDE GEGEVENS

De situatie betreffende de mededeling door de lidstaten aan de Commissie van de gegevens betreffende de periode 2003-2004 is als volgt:

Lidstaten die gegevens hebben doorgezonden:	België, Tsjechië ¹ , Denemarken, Duitsland, Estland, Griekenland, Italië, Letland, Luxemburg, Hongarije, Malta, Nederland, Oostenrijk, Slovenië, Slovakije, Finland, Zweden, Verenigd Koninkrijk
Lidstaten die geen gegevens hebben doorgezonden	Spanje, Frankrijk, Ierland, Cyprus, Litouwen ² , Polen, Portugal

¹ Onbruikbare gegevens.

² Afwijking.

4. TYPES VAN OVERTREDINGEN

De voor controle in aanmerking komende punten met betrekking waartoe de lidstaten gegevens moeten medelen hebben ten minste betrekking op de aspecten in punt 10) van het individuele verslagmodel in bijlage I van de richtlijn:

- (1) Remsysteem en haar onderdelen;
- (2) Uitlaatsystemen;
- (3) Opaciteit (diesel);
- (4) Gasemissies (benzine, aardgas of vloeibaar petroleumgas (LPG));
- (5) Stuurinrichting;
- (6) Lampen, verlichting en lichtsignaalinrichtingen;
- (7) Wielen/banden;
- (8) Ophanging (zichtbare gebreken);
- (9) Chassis (zichtbare gebreken);
- (10) Tachograaf (installatie);
- (11) Snelheidsbegrenzer (installatie);
- (12) Sporen van brandstof- en/of olie lekkage;

5. STATISTISCHE GEGEVENS

Algemene gegevens

Gecontroleerde voertuigen

Het aantal in de periode 2003-2004 gecontroleerde in de Europese Unie ingeschreven voertuigen varieert sterk per lidstaat (zie onderstaande tabel 1).

Tabel 1: Lidstaten gerangschikt in dalende volgorde van het aantal uitgevoerde technische controles langs de weg

Aangevende lidstaat	Aantal in de EU ingeschreven gecontroleerde voertuigen		Wegverkeer 2003-2004 ² (in miljoen voertuigen*km)	Verhouding gecontroleerde voertuigen/verkeer (x100)
	Totaal	waarvan bussen		
Duitsland	1.826.219	78.873	1.379.363	132
Hongarije	670.225	65.891	n.b.	n.b.
Verenigd Koninkrijk	221.875	34.255	988.933	22
België ¹	104.621	6.211	187.634	56
Oostenrijk	53.942	4.814	160.708	34
Zweden	41.903	2.310	148.459	28
Finland	7.804	21	100.680	8
Slowakije	4.853	20	n.b.	n.b.
Italië	2.633	1.082	n.b.	n.b.
Nederland	1.730	1	269.980	1
Estland	1.705	144	n.b.	n.b.
Denemarken	1.485	13	95.880	2
Slovenië	1313	182	29.625	4
Litouwen	458	0	n.b.	n.b.
Griekenland	306	n.b.	n.b.	n.b.
Malta	137	13	n.b.	n.b.
Luxemburg	40	2	n.b.	n.b.

¹ België voert een groot aantal controles langs de weg uit die echter niet allemaal een technische controle langs de weg omvatten, zoals hieronder uitgelegd.

² Bron: International Road Traffic and Accident Database van de OESO.

n.b.: niet beschikbaar.

Het aantal technische controles langs de weg hangt samen met de omvang van het wegverkeer in elke lidstaat, behalve in Nederland, dat qua wegverkeersvolume op de derde of vierde plaats komt (cijfers voor het wegverkeer van Hongarije zijn niet beschikbaar). Behalve Nederland voeren ook Finland, Denemarken en Slovenië in verhouding tot het volume van

hun wegverkeer relatief weinig technische controles langs de weg uit. Onder de zes lidstaten die de meeste technische controles langs de weg uitvoeren, variëren de verhoudingen controle-intensiteit/wegverkeersvolume met een factor 1 tot 6.

Over het algemeen is het door elke lidstaat gecontroleerde aantal bussen ten opzichte van het totale aantal gecontroleerde voertuigen laag. Slechts in Slovenië (11,4 %), het Verenigd Koninkrijk (15,4 %) en Italië (37,6 %) zijn meer dan 10% van het aantal gecontroleerde voertuigen bussen. Bussen vertegenwoordigen minder dan 1 % van het totale aantal gecontroleerde voertuigen in Letland, Nederland, Finland, Slowakije en Denemarken.

Inschrijving van gecontroleerde voertuigen

Het aantal in de lidstaat ingeschreven gecontroleerde voertuigen in verhouding tot het totale aantal bij technische controles langs de weg gecontroleerde voertuigen varieert sterk per lidstaat (zie onderstaande tabel 2).

Zes van de veertien lidstaten waarvoor alle informatie betreffende de landen van inschrijving beschikbaar is, controleren meer dan 80 % van de op hun grondgebied ingeschreven voertuigen. Algemene statistische gegevens ontbreken om deze informatie te vergelijken met het door elke lidstaat naargelang van het land van inschrijving van de voertuigen geregistreerde wegverkeersvolume.

Tabel 2: Inschrijving van gecontroleerde voertuigen

Aangevende lidstaat	In de lidstaat ingeschreven	In de EU ingeschreven	Buiten de EU ingeschreven	Totaal	% voertuigen van de lidstaat
België	54.356	50.265	7.358	111.979	48,54%
Denemarken	1.398	87	7	1.492	93,70%
Duitsland	1.414.943	411.276	226.046	2.052.265	68,95%
Estland	1.235	470	n.b.	n.b.	n.b.
Griekenland	299	7	286	592	50,51%
Italië	2.337	296	247	2.880	81,15%
Letland	349	109	99	557	62,66%
Luxemburg	14	26	0	40	35,00%
Hongarije	653.041	17.184	n.b.	n.b.	n.b.
Malta	137	0	0	137	100,00%
Nederland	1.607	123	6	1.736	92,57%
Oostenrijk	35.319	18.623	11.701	65.643	53,80%
Slovenië	1.140	173	285	1.598	71,34%
Slowakije	3.972	881	85	4.938	80,44%
Finland	6.993	811	2.234	10.038	69,67%
Zweden	34.702	7.201	1.016	42.919	80,85%
Verenigd Koninkrijk	211.822	10.053	n.b.	n.b.	n.b.

Niet-conforme voertuigen

Uit de door de lidstaten aan de Commissie meegedeelde informatie blijkt dat de verhouding van de niet conform met de eisen van Richtlijn 2000/30/EG geachte voertuigen tot alle in de Europese Unie ingeschreven gecontroleerde voertuigen sterk varieert per lidstaat, gaande van de hoge waarde 72,1 % voor Denemarken tot slechts 2,6 % voor België (zie onderstaande tabel 3).

Tabel 3: Verhouding van de niet-conforme voertuigen tot alle gecontroleerde voertuigen

Aangevende lidstaat	In de EU ingeschreven voertuigen (inclusief aangevende LS)		In de aangevende lidstaat ingeschreven voertuigen	
	Gecontroleerde voertuigen	% niet-conforme voertuigen	Gecontroleerde voertuigen	% niet-conforme voertuigen
Denemarken	1.485	72,1 %	1.398	73,0 %
Malta	137	65,0 %	137	65,0 %
Zweden	41.903	46,9 %	34.702	47,6 %
Verenigd Koninkrijk	221.875	36,9 %	211.822	35,5 %
Estland	1.705	11,9 %	1.235	n.b.
Slovenië	1.313	11,0 %	1.140	9,8 %
Hongarije	670.225	10,4 %	653.041	10,6 %
Duitsland	1.826.219	10,3 %	1.414.943	10,1 %
Luxemburg	40	10,0 %	14	n.b.
Letland	458	8,5 %	349	10,6 %
België	104.621	2,6 %	54.356	4,9 %
Oostenrijk	53.942	n.b.	35.319	n.b.
Finland	7.804	n.b.	6.993	n.b.
Slowakije	4.853	n.b.	3.972	n.b.
Italië	2.633	n.b.	2.337	n.b.
Nederland	1.730	n.b.	1.607	n.b.
Griekenland	306	n.b.	299	n.b.

n.b. niet beschikbaar.

Dergelijke verschillen kunnen een weerspiegeling zijn van het relatieve gewicht dat door elke lidstaat gehecht wordt aan de technische controles langs de weg ten opzichte van de andere

controles langs de weg die betrekking hebben op andere aspecten van het wegvervoer. Aldus heeft het door België meegedeelde verslag niet uitsluitend betrekking op de technische controles langs de weg, maar omvat het alle controles langs de weg: in het verslag wordt over het algemeen een onderscheid gemaakt tussen de controles uit hoofde van de sociale reglementering, het uitzonderlijk vervoer, het vervoer van gevaarlijke goederen, het Eurovignet en de overige. De technische controles langs de weg worden over het algemeen niet gespecificeerd en de desbetreffende informatie niet gedetailleerd.

Van de elf lidstaten die informatie hebben verstrekt over het aantal niet-conforme voertuigen en het totale aantal in de Europese Unie ingeschreven gecontroleerde voertuigen hebben er zes niet-conformiteitspercentages tussen 8,5 % en 11,9 % (zie tabel 3).

Belangrijke percentages niet-conforme voertuigen worden worden geregistreerd door Denemarken (72,1%), Malta (65,0%), Zweden (46,9%) en het Verenigd Koninkrijk (36,9%). Terwijl Denemarken en Malta relatief weinig voertuigen controleren, hebben de door Zweden en het Verenigd Koninkrijk meegedeelde statistieken over de technische controles langs de weg betrekking op een groot aantal voertuigen, respectievelijk 41.903 en 221.875 in de Europese Unie ingeschreven gecontroleerde voertuigen. De relatief hoge verhouding van niet-conform geachte voertuigen tot alle gecontroleerde voertuigen zou het gevolg kunnen zijn van een specifieke doelgroepbepaling door deze twee lidstaten voor de voertuigen die aan technische controles langs de weg zijn onderworpen. Het Verenigd Koninkrijk bijvoorbeeld, dat erop bedacht is dat het tot staan brengen van een voertuig voor een technische controle langs de weg belangrijke economische gevolgen kan hebben met het oog op de algehele verbreiding van het algemene beheerssysteem van just-in-time productie, ontwikkelt een aanpak die gebaseerd is op de analyse van de risico's die de marktdeelnemers vormen op basis van parameters die een weerspiegeling zijn van hun vroegere prestaties.

Gegevens per lidstaat

De gegevens per lidstaat betreffende de technische controles langs de weg van de in de andere lidstaten ingeschreven voertuigen hebben, wanneer ze beschikbaar zijn, over het algemeen slechts betrekking op kleine aantallen voertuigen en er kunnen geen statistisch relevante conclusies uit worden getrokken over de gemiddelde fysieke staat van de voertuigen die buiten hun land van inschrijving aan het verkeer deelnemen. De conclusies die uit sommige van deze gegevens op nationaal niveau kunnen worden getrokken, lijken inderdaad in tegenspraak te zijn met de meest recente en diepgaande studies⁵, waaruit blijkt dat voertuigen die buiten hun land van inschrijving aan het verkeer deelnemen, in minder goede technische staat zijn.

Hongarije, Zweden en het **Verenigd Koninkrijk** verstrekken statistieken per lidstaat van inschrijving die betrekking hebben op een een relatief hoog aantal voertuigen.

Voor **Hongarije** (zie onderstaande tabel 4) zijn de verhoudingen *niet-conforme voertuigen / gecontroleerde voertuigen* per lidstaat van inschrijving over het algemeen kleiner dan de

⁵ "South East International Pilot" verricht door het *Vehicle and Operator Services Agency* en het *Highway Agency* in 2005 en 2006. Uit deze studie blijkt dat 30,60% van de niet-Britse vrachtwagens en 42,79% van de niet-Britse aanhangwagens niet aan de normen voldoen, terwijl dit voor de Britse vracht- en aanhangwagens respectievelijk 24,60% en 30,10% is.

overeenkomstige verhouding voor de in Hongarije ingeschreven voertuigen (10,6 %). Het aantal controles van niet in Hongarije ingeschreven EU-voertuigen (17.184) is evenwel laag ten opzichte van alle door de Hongaarse instanties aangegeven technische controles langs de weg (670.225).

Tabel 4: Door Hongarije gecontroleerde voertuigen

Staat van inschrijving	Gecontroleerde voertuigen	Niet-conforme voertuigen	Verhouding niet-conforme voertuigen / gecontroleerde voertuigen
België	34	0	0,0 %
Tsjechië	1.272	13	1,0 %
Denemarken	167	0	0,0 %
Duitsland	634	4	0,6 %
Estland	317	7	2,2 %
Griekenland	27	1	3,7 %
Spanje	41	0	0 %
Frankrijk	13	0	0 %
Ierland	0	n.v.t.	n.v.t.
Italië	162	5	3,1 %
Cyprus	0	n.v.t.	n.v.t.
Letland	246	6	2,4 %
Litouwen	225	4	1,8 %
Luxemburg	31	0	0 %
Hongarije	653.041	69.438	10,6 %
Malta	0	n.v.t.	n.v.t.
Nederland	1.202	7	0,6 %
Oostenrijk	122	0	0,0 %
Polen	2.010	13	0,6 %
Portugal	36	0	0,0 %
Slovenië	4.565	13	0,3 %
Slowakije	5.979	25	0,4 %
Finland	21	0	0,0 %
Zweden	79	0	0,0 %
Verenigd Koninkrijk	1	0	0,0 %
Totaal EU	670.225	69.536	10,4 %

N.v.t.: niet van toepassing.

Voor **Zweden** (zie tabel 5) variëren de verhoudingen *niet-conforme voertuigen / gecontroleerde voertuigen* per lidstaat tussen 24,2% voor de in Oostenrijk ingeschreven voertuigen (95 gecontroleerde voertuigen) en 91,7% voor Ierland (12 gecontroleerde voertuigen). De verhouding voor de in Zweden ingeschreven voertuigen bedraagt 47,6%. Toch hebben de gegevens per lidstaat van inschrijving over het algemeen slechts op een klein aantal gecontroleerde voertuigen betrekking en kunnen er geen statistisch relevante conclusies uit worden gerekken. Er dient evenwel, bij een relatief groot aantal gecontroleerde voertuigen, te worden gewezen op de hoge verhouding van door de Zweedse instanties niet-conform geachte voertuigen voor de in Polen, Letland, Estland en Litouwen ingeschreven voertuigen.

Tabel 5: Door Zweden gecontroleerde voertuigen

Staat van inschrijving	Gecontroleerde voertuigen	Niet-conforme voertuigen	Verhouding niet-conforme voertuigen / gecontroleerde voertuigen
België	94	48	51,1 %
Tsjechië	55	17	30,9 %
Denemarken	1.536	536	34,9 %
Duitsland	587	208	35,4 %
Estland	285	159	55,8 %
Griekenland	6	2	33,3 %
Spanje	50	22	44,0 %
Frankrijk	26	7	26,9 %
Ierland	12	11	91,7
Italië	28	15	53,6 %
Cyprus	0	n.v.t.	n.v.t.
Letland	186	106	57,0 %
Litouwen	373	203	54,4 %
Luxemburg	1	0	0,0 %
Hongarije	34	14	41,2 %
Malta	0	n.v.t.	n.v.t.
Nederland	558	230	41,2 %
Oostenrijk	95	23	24,2 %
Polen	1.281	766	59,8 %
Portugal	16	4	25,0 %
Slovenië	38	25	65,8 %
Slowakije	18	13	72,2 %
Finland	1.865	700	37,5 %

Zweden	34.702	16.514	47,6 %
Verenigd Koninkrijk	57	31	54,4 %
Totaal EU	41.903	19.654	46,9 %

n.v.t.: niet van toepassing.

Voor alle in een andere lidstaat ingeschreven in het **Verenigd Koninkrijk** gecontroleerde voertuigen (zie tabel 6) overschrijden de verhoudingen betreffende de niet-conforme voertuigen en de niet tot het verkeer toegelaten voertuigen nog altijd de overeenkomstige verhoudingen voor de in het Verenigd Koninkrijk ingeschreven voertuigen, die respectievelijk 35,5% en 27,5% bedragen. Dit is, bij een relatief groot aantal in het Verenigd Koninkrijk gecontroleerde voertuigen, met name het geval met de in Portugal, Spanje, Ierland, Italië, België, Tsjechië, Polen en Frankrijk ingeschreven voertuigen.

Tabel 6: Door het Verenigd Koninkrijk gecontroleerde voertuigen

Staat van inschrijving	Gecontroleerde voertuigen	Niet-conforme voertuigen	Verhouding niet-conforme voertuigen/gecontroleerde voertuigen	Niet tot het verkeer toegelaten voertuigen	Verhouding niet tot het verkeer toegelaten voertuigen/gecontroleerde voertuigen
België	699	521	74,5 %	428	61,2 %
Tsjechië	181	128	70,7 %	105	58,0 %
Denemarken	60	23	38,3 %	22	36,7 %
Duitsland	797	324	40,7 %	287	36,0 %
Estland	26	16	61,5 %	10	38,5 %
Griekenland	34	29	85,3 %	24	70,6 %
Spanje	476	405	85,1 %	341	71,6 %
Frankrijk	885	446	50,4 %	398	45,0 %
Ierland	3.480	2.894	83,2	2.250	64,7 %
Italië	448	355	79,2 %	301	67,2 %
Cyprus	2	2	100,0 %	2	100,0 %
Letland	18	11	61,1 %	10	55,6 %
Litouwen	87	59	67,8 %	46	52,9 %
Luxemburg	75	32	42,7 %	29	38,7 %
Hongarije	134	51	38,1 %	46	34,3 %
Malta	6	6	100,0 %	6	100,0 %
Nederland	1.750	891	50,9 %	712	40,7 %
Oostenrijk	172	70	40,7 %	64	37,2 %
Polen	397	258	65,0 %	210	52,9 %
Portugal	193	172	89,1 %	132	68,4 %
Slovenië	51	30	58,8 %	25	49,0 %
Slowakije	65	40	61,5 %	33	50,8 %
Finland	0	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t. %
Zweden	17	11	64,7 %	6	35,3 %
Verenigd Koninkrijk	211.822	75.151	35,5 %	58.229	27,5 %
Totaal EU	221.875	81.925	36,9 %	63.716	28,7 %

n.v.t.: niet van toepassing.

6. TYPES VAN SANCTIES

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

Richtlijn 2000/30/EG staat de instantie of de inspecteur die de technische controle langs de weg uitvoert toe het gebruik van een voertuig op te schorten totdat de ontdekte gevaarlijke gebreken gerepareerd zijn indien het duidelijk wordt dat het bedrijfsvoertuig een belangrijk risico vormt voor de inzittenden ervan of voor de andere weggebruikers.

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

De bevoegde instanties van de lidstaat waar een ernstig gebrek aan een bedrijfsvoertuig van een niet-ingezetene is vastgesteld, kunnen de bevoegde instanties van de lidstaat van inschrijving verzoeken om passende maatregelen te nemen ten aanzien van de overtreder, bijvoorbeeld om het voertuig opnieuw aan een technische controle te onderwerpen.

7. CONCLUSIES

1. De meeste lidstaten passen de statistische en informatieverstrekkingverplichtingen van Richtlijn 2000/30/EG slecht toe:

- de gegevens worden niet door alle lidstaten meegedeeld;
- wanneer zij worden meegedeeld, gebeurt dat niet voldoende gedetailleerd waardoor een fijne evaluatie van de doeltreffendheid van de communautaire beleidslijnen op het gebied van de verkeersveiligheid en milieubescherming niet mogelijk is.

De Commissie leidt vanaf nu inbreukprocedures in wegens niet-nakoming van hun verplichtingen krachtens Richtlijn 2000/30/EG tegen de lidstaten die de door de genoemde richtlijn vereiste gegevens niet of onvolledig meegedeeld hebben (Inbreuken 2007-2041 tot 2007-2045).

2. De richtlijn stelt het individuele verslagmodel voor technische controle langs de weg vast. Het blijkt gezien de ervaring dat dit formulier zich als zodanig niet gemakkelijk leent voor een geautomatiseerde doorgifte van alle statistische gegevens aan de Commissie. Aangezien de richtlijn geen doorgifteformaat voor alle statistische gegevens preciseert, delen de lidstaten de informatie in sterk uiteenlopende formaten mee die de consolidering van de resultaten bemoeilijken.

In de toekomst zouden de gegevens beter meegedeeld worden in een voor de computer leesbare vorm. Dit vereist dat een gemeenschappelijk uitwisselingsformaat wordt gedefinieerd. Op basis van de ervaring tijdens deze eerste ronde zou de Commissie een gemeenschappelijk formaat voor de mededeling langs elektronische weg van de statistische gegevens aan de Commissie kunnen voorstellen.

Hoewel de richtlijn de mededeling van de gegevens met een bepaalde gedetailleerdheid vereist (per categorie en land van inschrijving geklasseerde voertuigen, details over de gecontroleerde punten en geconstateerde gebreken op basis van bijlage I van Richtlijn 2000/30/EG), wordt de informatie vaak buitengewoon samengevoegd doorgezonden, waardoor geen fijne analyse mogelijk is.

De diensten van de Commissie zouden kunnen overwegen het "Comité voor de aanpassing aan de vooruitgang van de techniek" samen te roepen dat belast is met het bijstaan van de Commissie in de uitvoering van Richtlijn 2000/30/EG om oplossingen te zoeken voor de moeilijkheden van de lidstaten bij het verzamelen, compileren en meedelen van de statistische gegevens betreffende de technische controles langs de weg, inclusief eventuele wijzigingen van het verslagmodel voor technische controle langs de weg in bijlage I van Richtlijn 2000/30/EG. De waargenomen grote variaties in non-conformiteitspercentages tussen de lidstaten vallen niet te verklaren uit de analyse van de meegedeelde informatie. Er zal samen met de lidstaten naar een verklaring worden gezocht.

3. Veel lidstaten controleren vooral de op hun grondgebied ingeschreven voertuigen. De verhouding van de niet op hun grondgebied ingeschreven voertuigen tot alle door de lidstaten gecontroleerde voertuigen is zeer variabel (zie tabel 2). De lidstaten dienen erop te worden geattendeerd dat controles van de niet op hun grondgebied ingeschreven voertuigen bijdragen tot de algehele verbreiding van de beste praktijken. Deze verhouding zou derhalve zo hoog mogelijk moeten zijn in relatie tot de geregistreerde wegverkeersstromen.