



Brussel, 23.3.2020  
COM(2020) 107 final

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

**Over de toepassing door de lidstaten van Richtlijn 2000/30/EG van het Europees  
Parlement en de Raad van 6 juni 2000 betreffende de technische controle langs de weg  
van bedrijfsvoertuigen die in de Gemeenschap deelnemen aan het verkeer  
Rapporteringsperiode 2017-2018**

## Inhoudsopgave

|      |                                                                                                            |    |
|------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1.   | INLEIDING .....                                                                                            | 2  |
| 2.   | RICHTLIJN 2000/30/EG .....                                                                                 | 3  |
| 3.   | DOOR DE LIDSTATEN MEEGEDEELDE GEGEVENS.....                                                                | 4  |
| 4.   | INHOUD VAN DE CONTROLE.....                                                                                | 6  |
| 5.   | STATISTISCHE GEGEVENS .....                                                                                | 7  |
| 5.1. | Aantal controles.....                                                                                      | 7  |
| 5.2. | Herkomst van de gecontroleerde voertuigen.....                                                             | 8  |
| 5.3. | Aantal verboden .....                                                                                      | 9  |
| 5.4. | Herkomst van de verboden voertuigen.....                                                                   | 11 |
| 5.5. | Voertuigen waaraan een verbod is opgelegd, per voertuigcategorie en per<br>lidstaat van inschrijving ..... | 14 |
| 5.6. | Soorten gerapporteerde gebreken per lidstaat .....                                                         | 15 |
| 6.   | SOORTEN SANCTIES .....                                                                                     | 16 |
| 7.   | BEKNOPT CONCLUSIES .....                                                                                   | 17 |
| 7.1  | Controles.....                                                                                             | 17 |
| 7.2  | Verboden .....                                                                                             | 17 |
| 7.3  | Gebreken.....                                                                                              | 18 |

## 1. INLEIDING

Om de verkeersveiligheid te garanderen, het milieu te beschermen en eerlijke mededinging te bevorderen, voorziet de Europese wetgeving in een reeks maatregelen om ervoor te zorgen dat de bedrijfsvoertuigen op de Europese wegen zich in een passende technische staat bevinden. Het betreft onder meer:

- regels voor de toegang tot het beroep, waarin bepaald is dat vervoerders voldoende financieel draagkrachtig moeten zijn om hun voertuigen correct te onderhouden (Verordening (EG) nr. 1072/2009<sup>1</sup>);
- door de lidstaten uitgevoerde periodieke technische controles van de voertuigen die op hun grondgebied zijn ingeschreven. Deze controles vinden plaats met vaste tussentijden, waarbij de minimumfrequentie op Europees niveau is vastgesteld (Richtlijn 2009/40/EG<sup>2</sup>);
- technische controles langs de weg (het onderwerp van dit verslag), die garanderen dat bedrijfsvoertuigen alleen worden gebruikt als zij zodanig onderhouden zijn dat zij voldoen aan de technische voorschriften (Richtlijn 2000/30/EG<sup>3</sup>).

Overeenkomstig Richtlijn 2000/30/EG worden technische controles langs de weg uitgevoerd op bedrijfsvoertuigen die in de lidstaten aan het verkeer deelnemen, teneinde de verkeersveiligheid te verbeteren en het milieu te beschermen. In artikel 6 is bepaald dat de lidstaten om de twee jaar aan de Commissie de gegevens moeten meedelen die zij met betrekking tot de twee voorgaande jaren hebben ingewonnen over:

- het aantal gecontroleerde bedrijfsvoertuigen, uitgesplitst volgens zeven voertuigklassen en volgens land van inschrijving;
- de overeenkomstig de richtlijn gecontroleerde punten; en
- de geconstateerde gebreken.

Naast het verzamelen van deze gegevens is in Richtlijn 2000/30/EG ook bepaald dat de Commissie, op basis van de gegevens die zij van de lidstaten heeft ontvangen, aan de Raad verslag moet uitbrengen over de toepassing van de richtlijn, inclusief een samenvatting van de behaalde resultaten. Dat is het onderwerp van dit verslag. In artikel 6 van Richtlijn 2000/30/EG is ook bepaald dat de Commissie de informatie die zij van de lidstaten heeft ingewonnen, moet delen met het Europees Parlement.

In Richtlijn 2000/30/EG worden negen verschillende punten genoemd die onder een technische controle langs de weg vallen. Meer details zijn te vinden in punt 4 hieronder. Indien tijdens een controle duidelijk wordt dat een bedrijfsvoertuig een ernstig risico vormt voor de inzittenden of voor andere weggebruikers, kan het gebruik van dat voertuig worden opgeschort tot alle vastgestelde gevaarlijke gebreken verholpen zijn. Na de controle van een

---

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

<sup>2</sup> Richtlijn 2009/40/EG van het Europees Parlement en de Raad van 6 mei 2009 betreffende de technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens (herschikking), PB L 141 van 6.6.2009, blz. 12.

<sup>3</sup> 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.

voertuig moeten alle geconstateerde gebreken worden gedocumenteerd in een controlerapport dat aan de bestuurder wordt overhandigd.

In 2014 hebben het Europees Parlement en de Raad de regels en procedures voor technische controles van bedrijfsvoertuigen lang de weg herzien. Op 3 april 2014 werd Richtlijn 2014/47/EU<sup>4</sup> vastgesteld; deze wordt toegepast sinds 20 mei 2018. Richtlijn 2014/47/EU voorziet in onder meer twee soorten controles, namelijk initiële en nadere controles<sup>5</sup>, en de eis dat het totale aantal initiële controles langs de weg in de EU per kalenderjaar overeenkomt met ten minste 5 % van het totale aantal in de lidstaten ingeschreven bedrijfsvoertuigen. Om deze doelstelling te halen, spant elke lidstaat zich in om een passend aantal controles langs de weg te verrichten, dat evenredig is aan het totale aantal van die voertuigen die op zijn grondgebied zijn ingeschreven. Over deze doelstelling moet voor het eerst worden gerapporteerd in het verslag voor de jaren 2019/2020, dat uiterlijk op 31 maart 2021 moet worden ingediend.

## **2. RICHTLIJN 2000/30/EG**

Overeenkomstig Richtlijn 2009/40/EG betreffende de technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens moeten bedrijfsvoertuigen jaarlijks worden gecontroleerd. Aangezien wordt aangenomen dat de jaarlijkse controle niet garandeert dat deze voertuigen tussen twee opeenvolgende tests in een passende technische staat blijven, moeten – bij wijze van handhavingsmaatregel – ook technische controles langs de weg worden uitgevoerd als verkeersveiligheidsmaatregel.

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

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

Bij de keuze welke bedrijfsvoertuigen worden gecontroleerd, moet een gerichte aanpak worden gevolgd, waarbij met name aandacht moet worden besteed aan voertuigen die kennelijk slecht zijn onderhouden<sup>6</sup>.

Technische controles worden meestal stapsgewijs uitgevoerd. Eerst wordt de staat van onderhoud van het voertuig in stilstand gecontroleerd, samen met een controle van de documenten betreffende een recente controle langs de weg (indien van toepassing) en een technische controle. Een nadere controle op onregelmatigheden op basis van de lijst van punten in Richtlijn 2000/30/EG kan ook ter plaatse of in een controlecentrum in de omgeving worden uitgevoerd. In het geval van een nadere controle moet het resultaat worden

---

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

<sup>5</sup> Initiële controles bestaan uit een controle van de documenten en een visuele controle van de technische toestand van het voertuig; nadere controles (indien nodig naar aanleiding van een initiële controle) worden uitgevoerd met een mobiele controle-eenheid, een aangewezen faciliteit voor controles langs de weg of in een controlecentrum.

<sup>6</sup> Bij Richtlijn 2014/47/EU wordt vanaf 20 mei 2019 een verplicht risicoclassificatiesysteem ingevoerd in alle lidstaten. Slechte prestaties bij controles langs de weg wat betreft het aantal en de ernst van aangetroffen gebreken tijdens technische controles en ladingbeveiligingsonderzoeken resulteren in een hogere risicoclassificatie voor de betreffende vervoersonderneming. Op basis van deze informatie worden vervoerders met een hoge risicoscore vaker door de bevoegde instanties van de lidstaat gecontroleerd.

gedocumenteerd in een controlerapport overeenkomstig het model in de richtlijn. Dit vormt de basis voor de informatie die de lidstaten verplicht aan de Europese Commissie moeten meedelen.

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

In Richtlijn 2000/30/EG, zoals gewijzigd<sup>7</sup> – die van toepassing is tot 19 mei 2018 – zijn bepaalde voorwaarden vastgesteld voor het uitvoeren van technische controles langs de weg van bedrijfsvoertuigen die in de EU deelnemen aan het verkeer. Bij Richtlijn 2010/47/EU zijn de voertuigcategorieën en de lijst van punten in bijlage I gewijzigd met ingang van 1 januari 2012.

Vóór de wijziging waren de voertuigen op het rapport van technische controle langs de weg (bijlage I) ingedeeld in klassen, bv. “vrachtwagencombinatie”: motorvoertuig bestemd voor het vervoer van goederen met een toegestane maximummassa van meer dan 3,5 ton (categorieën N2 en N3), gekoppeld aan een aanhangwagen (categorieën O3 en O4). Voertuigen uit categorie N2 moesten worden ingevuld onder “lichte vrachtwagen”, voertuigen uit categorie N3 onder “vrachtwagen”, en voertuigen uit de categorieën O3 en O4 onder “aanhangwagen” en “oplegger”.

Eén van de wijzigingen bij Richtlijn 2010/47/EU betrof echter een andere manier om de voertuigen in te delen, namelijk aan de hand van de categorieën die zijn vastgesteld in de typegoedkeuringswetgeving. Een voertuig dat in verschillende klassen kon worden vermeld, kan sindsdien nog slechts in één voertuigcategorie worden ingedeeld. Bovendien moeten trekker en aanhangwagen afzonderlijk worden vermeld. Aangezien trekker en aanhangwagen in verschillende lidstaten kunnen zijn ingeschreven, verschaft deze herziene indeling nauwkeurigere informatie en verbetert hiermee de situatie voor lidstaten wanneer het noodzakelijk is een andere lidstaat in kennis te stellen van ernstige gebreken aan voertuigen die in die lidstaat zijn ingeschreven.

### **3. DOOR DE LIDSTATEN MEEGEDEELDE GEGEVENS**

Dit is het zevende verslag over de toepassing van Richtlijn 2000/30/EG in de lidstaten; het heeft betrekking op de kalenderjaren 2017-2018. Er zij op gewezen dat Richtlijn 2000/30/EG op 20 mei 2018 is ingetrokken bij Richtlijn 2014/47/EU; echter het eerste verslag op basis van Richtlijn 2014/47/EU beslaat pas de jaren 2019/2020. Dit betekent dat, bij gebrek aan overgangsmaatregelen in Richtlijn 2014/47/EU, de lidstaten werden aangemoedigd hun verslagen in te dienen overeenkomstig de eisen van Richtlijn 2000/30/EG voor de periode tussen 20 mei 2018 en 31 december 2018 om de doelstellingen van Richtlijn 2000/30/EG en Richtlijn 2014/47/EU te verwezenlijken, welke ongewijzigd zijn gebleven, hoewel de uitgevoerde controles en de verzamelde gegevens al waren gebaseerd op Richtlijn 2014/47/EU. Dit wettelijke vacuüm veroorzaakte aanzienlijke praktische problemen voor de lidstaten en resulteerde in sommige gevallen in foutieve verslagen. Conclusies moeten dan ook met de nodige omzichtigheid worden getrokken. De uiterste termijn voor het indienen

<sup>7</sup>

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

van gegevens voor deze verslagperiode door de lidstaten bij de Commissie was 31 maart 2019.

Om de rapportageverplichting te vergemakkelijken, en in overeenstemming met de vroegere praktijk, heeft de Commissie medio februari 2019 een informatiebrief naar de lidstaten gestuurd. In deze brief werden de lidstaten aangemoedigd bij het elektronisch indienen van hun verslagen gebruik te maken van het bijgesloten voorbewerkte sjabloon (opgesteld door de Commissie en deskundigen uit de lidstaten), ter vereenvoudiging van de gegevensverwerking na ontvangst van alle informatie. In maart 2019 is er vervolgens een herinnering gestuurd waarin lidstaten erop werden gewezen dat de einddatum voor het indienen snel naderbij kwam. In mei 2019 werd er een derde herinnering gestuurd naar de lidstaten die op de vervaldatum hun verslagen nog niet hadden ingediend. Er volgden verdere specifieke uitwisselingen tussen de Commissie en afzonderlijke lidstaten. Alle lidstaten hebben gebruikgemaakt van het voorbewerkte sjabloon voor het elektronisch indienen van hun gegevens, wat werd gewaardeerd aangezien het verzamelen van gegevens daarmee eenvoudiger werd.

Niet alle lidstaten hebben echter de termijn voor het indienen van hun gegevens gehaald. Estland, Griekenland, Cyprus, Letland, Litouwen, Nederland, Oostenrijk, Polen, Portugal en Zweden hebben de gegevens tijdig meegedeeld vóór de uiterste datum van 31 maart 2019. Een aantal andere lidstaten (Bulgarije, Denemarken, Duitsland, Ierland, Luxemburg, Slovenië en het Verenigd Koninkrijk) deed dat kort daarna, terwijl enkele andere (Malta, Hongarije, Frankrijk, Spanje en Finland) hun gegevens pas in september 2019 hebben ingediend. In deze periode zijn er geen inbreukprocedures ingeleid tegen lidstaten voor het niet meedelen van de gegevens aan de Commissie.

Zeventien lidstaten, te weten Bulgarije, Denemarken, Duitsland, Estland, Finland, Hongarije, Ierland, Letland, Litouwen, Luxemburg, Nederland, Oostenrijk, Polen, Roemenië, Slovenië, Tsjechië en Zweden, hebben gegevens ingediend over buiten de EU ingeschreven voertuigen, ingedeeld naar land van inschrijving. België, Italië en het Verenigd Koninkrijk hebben de totale controles van de buiten de EU ingeschreven voertuigen verstrekt, zonder te specificeren naar welke lidstaten zij verwijzen. Slowakije heeft geen gedetailleerde statistieken over niet in de EU ingeschreven voertuigen ingediend in een bruikbare vorm, dus die gegevens zijn buiten beschouwing gelaten.

Frankrijk, Spanje en Griekenland hebben geen informatie meegedeeld voor derde landen en Kroatië; Griekenland heeft echter bevestigd dat het geen voertuigen uit die geografische gebieden heeft gecontroleerd. Cyprus heeft geen informatie verstrekt voor andere lidstaten en heeft bevestigd dat het alleen voertuigen heeft gecontroleerd die op het eigen grondgebied staan ingeschreven. Ook Malta heeft geen gegevens verstrekt voor derde landen en bevestigd dat dergelijke controles niet zijn uitgevoerd. Verder hebben Malta en Oostenrijk informatie verstrekt voor T5-categorieën, een verplichting die valt onder Richtlijn 2014/47/EU.

Tot slot hebben twaalf lidstaten, namelijk Bulgarije, Denemarken, Frankrijk, Malta, Nederland, Oostenrijk, Portugal, Roemenië, Slovenië, Slowakije, Tsjechië en het Verenigd Koninkrijk, aanvullende informatie verstrekt met betrekking tot gebrekencodes bij de gecontroleerde punten (bv. (1) remuitrusting; 1.1.8 koppelingskoppelen voor remmen van aanhangwagen). Deze details zijn ingevoerd bij Richtlijn 2010/47/EU, die een wijziging inhield van bijlage I bij Richtlijn 2000/30/EG vanaf 1 januari 2012; het meedelen van deze extra details is evenwel niet verplicht.

Na de eerste analyse van de nationale verslagen heeft de Commissie contact opgenomen met verschillende lidstaten om de mogelijke oorzaken van opmerkelijke resultaten of veranderingen ten opzichte van de voorgaande periode te achterhalen. Volgens de verklaringen van de lidstaten zijn er meerdere omstandigheden die een negatief effect hebben gehad op het aantal en de kwaliteit van de technische controles langs de weg. Deze omstandigheden waren onder andere gegevensverzameling op basis van Richtlijn 2014/47/EU, de reorganisatie of decentralisatie van de bevoegdheden en financiële beperkingen die tot personeelstekorten, een beperkt aantal controles en beperkte toegang tot apparatuur hebben geleid. Uit de uitwisselingen met de lidstaten zijn ook aanzienlijke verschillen naar voren gekomen wat betreft het begrip en de uitvoering van het inwinnen en rapporteren van de gegevens, wat eveneens kan hebben bijgedragen aan de afwijkende resultaten. Deze verschillen kunnen vanaf 20 mei 2018 afnemen, aangezien Richtlijn 2014/47/EU zal leiden tot een grotere mate van harmonisatie van de testmethoden en in de beoordeling van gebreken, het gebruik van testapparatuur en de rapportagevereisten. Het eerste verslag op basis van Richtlijn 2014/47/EU heeft betrekking op de periode 2019-2020 en de lidstaten moeten hun nationale verslag uiterlijk op 31 maart 2021 indienen.

#### **4. INHOUD VAN DE CONTROLE**

De gegevens die moeten worden doorgegeven aan de Commissie zijn in ieder geval die over de controlegebieden beschreven in punt 10 van het modelverslag dat is opgenomen in bijlage I bij Richtlijn 2000/30/EG. Het gaat om de volgende gebieden:

- identificatie;
- remuitrusting;
- stuurinrichting;
- zicht;
- lampen en elektrische installaties;
- assen, wielen, banden, vering;
- chassis en met het chassis verbonden delen;
- andere uitrusting zoals tachograaf en snelheidsbegrenzer;
- overlastfactoren zoals uitstoot en brandstof- en/of olielekage.

Op de achterzijde van het controlerapport moeten alle controlepunten worden opgesomd, zodat de controleurs de vastgestelde gebreken op deze gebieden gemakkelijker kunnen noteren. Controleurs moeten op het rapport de gebieden aanduiden (met gebruikmaking van vooraf vastgestelde codes) waar zij gebreken hebben vastgesteld en na afloop van de controle een kopie van dit rapport verstrekken aan de bestuurder van het voertuig.

Indien de controleur van mening is dat de vastgestelde gebreken een zodanig veiligheidsrisico zouden kunnen vormen dat nadere controles van met name de remmen gerechtvaardigd zijn, mag hij/zij gelasten dat het voertuig voor nader onderzoek naar een facilititeit wordt gebracht die is aangewezen voor controles langs de weg.

Als tijdens de controle duidelijk wordt dat een bedrijfsvoertuig een ernstig risico vormt voor de inzittenden of voor andere weggebruikers, kan het gebruik van dat voertuig worden verboden tot de geconstateerde gevaarlijke gebreken zijn verholpen.

## 5. STATISTISCHE GEGEVENS

### 5.1. Aantal controles

In de verslagperiode 2017-2018 zijn er **1 048 863 minder voertuigen** gecontroleerd dan in de verslagperiode 2015-2016, een **daling van 20,9 %**.

Daarbij komt dat er in de periode 2015-2016 al **534 473 minder controles** waren uitgevoerd dan in 2013-2014. In 2011-2012 werden er nog **6 016 947** voertuigen gecontroleerd en in 2017-2018 slechts **3 980 900**, wat betekent dat het aantal uitgevoerde controles tussen 2011 en 2018 met een derde is afgenomen. Zou de daling van het aantal controles vergezeld gaan van meer verboden, wat zou duiden op een gericht systeem, dan was die daling niet alarmerend, maar de cijfers tonen aan dat dit niet per se het geval is.

Tabel 1: Aantal controles - vergelijking tussen 2015-2016 en 2017-2018

| Rapporterende lidstaat | Gecontroleerde voertuigen in de periode 2015-2016 | Gecontroleerde voertuigen in de periode 2017-2018 | Vershil tussen de perioden 2015-2016 en 2017-2018 | Vershil in % tussen de perioden 2015-2016 en 2017-2018 |
|------------------------|---------------------------------------------------|---------------------------------------------------|---------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|
| <b>België</b>          | 9 693                                             | 11 282                                            | 1 589                                             | 16,4 %                                                 |
| <b>Bulgarije</b>       | 250 516                                           | 153 748                                           | -96 768                                           | -38,6 %                                                |
| <b>Cyprus</b>          | 6 214                                             | 5 984                                             | -230                                              | -3,7 %                                                 |
| <b>Denemarken</b>      | 3 753                                             | 5 054                                             | 1 301                                             | 34,7 %                                                 |
| <b>Duitsland</b>       | 1 620 465                                         | 1 247 506                                         | -372 959                                          | -23,0 %                                                |
| <b>Estland</b>         | 2 768                                             | 2 281                                             | -487                                              | -17,6 %                                                |
| <b>Finland</b>         | 8 390                                             | 12 060                                            | 3 670                                             | 43,7 %                                                 |
| <b>Frankrijk</b>       | 996 892                                           | 612 476                                           | -384 416                                          | -38,6 %                                                |
| <b>Griekenland</b>     | 5 395                                             | 360                                               | -5 035                                            | -93,3 %                                                |
| <b>Hongarije</b>       | 195 905                                           | 202 323                                           | 6 418                                             | 3,3 %                                                  |
| <b>Ierland</b>         | 29 840                                            | 27 501                                            | -2 339                                            | -4,5 %                                                 |
| <b>Italië</b>          | 5 514                                             | 5 446                                             | -68                                               | -1,2 %                                                 |
| <b>Kroatië</b>         | 39 204                                            | 22 169                                            | -17 035                                           | -43,5 %                                                |
| <b>Letland</b>         | 8 652                                             | 8 804                                             | 152                                               | 1,8 %                                                  |
| <b>Litouwen</b>        | 70 586                                            | 50 238                                            | -20 348                                           | -28,8 %                                                |
| <b>Luxemburg</b>       | 398                                               | 2 107                                             | 1 709                                             | 429,4 %                                                |
| <b>Malta</b>           | 6 943                                             | 6 305                                             | 3 172                                             | -9,2 %                                                 |
| <b>Nederland</b>       | 6 709                                             | 10 989                                            | 1 004                                             | 63,8 %                                                 |
| <b>Oostenrijk</b>      | 42 438                                            | 39 754                                            | -2 684                                            | -6,3 %                                                 |
| <b>Polen</b>           | 627 384                                           | 758 414                                           | 131 030                                           | 20,9 %                                                 |



|                            |                  |                  |                   |                |
|----------------------------|------------------|------------------|-------------------|----------------|
| <b>Portugal</b>            | 1 522            | 962              | -560              | -36,8 %        |
| <b>Roemenië</b>            | 13 144           | 19 535           | 6 391             | 48,6 %         |
| <b>Slovenië</b>            | 4 945            | 5 402            | 457               | 9,2 %          |
| <b>Slowakije</b>           | 18 760           | 23 582           | 4 822             | 25,7 %         |
| <b>Spanje</b>              | 654 392          | 345 620          | -308 772          | -47,2 %        |
| <b>Tsjechië</b>            | 88 389           | 96 261           | 7872              | 8,9 %          |
| <b>Verenigd Koninkrijk</b> | 265 535          | 260 026          | -5 509            | -2,1 %         |
| <b>Zweden</b>              | 45 417           | 44 711           | -706              | -1,6 %         |
| <b>Totalen</b>             | <b>5 029 763</b> | <b>3 980 900</b> | <b>-1 048 863</b> | <b>-20,9 %</b> |

Zestien lidstaten hebben in de periode 2017-2018 minder controles uitgevoerd dan in de periode 2015-2016.

De afnamepercentages varieerden van 1,2 % voor Italië tot 93,3 % voor Griekenland. Andere lidstaten met een aanzienlijke afname waren Spanje (47,2 %), Kroatië (43,5 %), Bulgarije (38,6 %), Frankrijk (38,6 %) en Portugal (36,8 %). Buiten Zweden, dat heeft toegelicht dat het een risicogebaseerde aanpak heeft gehanteerd overeenkomstig Richtlijn 2014/47/EU, noemden de lidstaten als redenen voor de afname een combinatie van minder middelen, reorganisatie, wijzigingen van de nationale wetgeving en toepassing van de regels.

Anderzijds waren er in twaalf lidstaten aanzienlijke stijgingen in het aantal uitgevoerde controles gedurende de periode 2017-2018. De stijgingspercentages varieerden van 1,8 % voor Letland tot 48,6 % voor Roemenië, 63,8 % voor Nederland en 429,4 % voor Luxemburg.

## 5.2. Herkomst van de gecontroleerde voertuigen

Tabel 2 hieronder geeft een overzicht van de herkomst van de door lidstaten gecontroleerde voertuigen. Zoals eerder vermeld, heeft alleen Cyprus geen gegevens ingediend over controles van “buitenlandse” voertuigen, d.w.z. in een andere lidstaat of buiten de EU ingeschreven voertuigen. Zevenentwintig lidstaten hebben gegevens ingediend over controles die zijn uitgevoerd op in andere lidstaten ingeschreven voertuigen en twintig lidstaten hebben tevens controles uitgevoerd op buiten de EU ingeschreven voertuigen die op hun grondgebied deelnamen aan het verkeer.

Enkele belangrijke punten uit de gegevens in tabel 2 zijn dat 57,7 % van de controles gedurende de periode 2017-2018 plaatsvond op voertuigen die in de controlerende lidstaat stonden ingeschreven, 34,1 % op voertuigen die in een andere lidstaat stonden ingeschreven en slechts 8,2 % op voertuigen die buiten de EU stonden ingeschreven.

Slechts 14,4 % van de uitgevoerde controles in Luxemburg was op in dat land ingeschreven voertuigen, terwijl 80,1 % van de controles voertuigen uit een andere lidstaat betrof. Van de door de Poolse en Bulgaarse autoriteiten gecontroleerde voertuigen was respectievelijk 49,4 % en 63,4 % ingeschreven in deze lidstaten; zij hebben in verhouding meer buiten de EU ingeschreven voertuigen gecontroleerd dan andere lidstaten. Deze statistieken kunnen vermoedelijk worden verklaard uit de geografische locaties van deze lidstaten, met veel doorvoerkeer.

**Tabel 2: Herkomst van de gecontroleerde voertuigen**

| Rapporterende lidstaat     | In de lidstaat ingeschreven | In een andere lidstaat ingeschreven | Buiten de EU ingeschreven | Totaal           | Voertuigen van de lidstaat (in %) |
|----------------------------|-----------------------------|-------------------------------------|---------------------------|------------------|-----------------------------------|
| <b>België</b>              | 3 825                       | 7 118                               | 339                       | 11 282           | 33,9 %                            |
| <b>Bulgarije</b>           | 97 469                      | 14 782                              | 41 497                    | 153 748          | 63,4 %                            |
| <b>Cyprus</b>              | 5 984                       | 0                                   | 0                         | 5 984            | 100,0 %                           |
| <b>Denemarken</b>          | 4 199                       | 806                                 | 49                        | 5 054            | 83,1 %                            |
| <b>Duitsland</b>           | 735 289                     | 475 644                             | 36 573                    | 1 247 506        | 58,9 %                            |
| <b>Estland</b>             | 1 858                       | 152                                 | 271                       | 2 281            | 81,5 %                            |
| <b>Finland</b>             | 7 408                       | 2 102                               | 2 550                     | 12 060           | 61,4 %                            |
| <b>Frankrijk</b>           | 220 388                     | 392 088                             | 0                         | 612 476          | 36,0 %                            |
| <b>Griekenland</b>         | 204                         | 156                                 | 0                         | 360              | 56,7 %                            |
| <b>Hongarije</b>           | 148 164                     | 51 517                              | 2 642                     | 202 323          | 73,2 %                            |
| <b>Ierland</b>             | 24 539                      | 2 953                               | 9                         | 27 501           | 89,2 %                            |
| <b>Italië</b>              | 4 480                       | 954                                 | 12                        | 5 446            | 82,3 %                            |
| <b>Kroatië</b>             | 18 418                      | 3 751                               | 0                         | 22 169           | 83,1 %                            |
| <b>Letland</b>             | 5 491                       | 2 908                               | 405                       | 8 804            | 62,4 %                            |
| <b>Litouwen</b>            | 35 081                      | 9 137                               | 6 020                     | 50 238           | 69,8 %                            |
| <b>Luxemburg</b>           | 303                         | 1 726                               | 78                        | 2 107            | 14,4 %                            |
| <b>Malta</b>               | 6 277                       | 28                                  | 0                         | 6 305            | 99,6 %                            |
| <b>Nederland</b>           | 7 816                       | 2 993                               | 180                       | 10 989           | 71,1 %                            |
| <b>Oostenrijk</b>          | 16 667                      | 21 399                              | 1 688                     | 39 754           | 41,9 %                            |
| <b>Polen</b>               | 374 840                     | 158 367                             | 225 207                   | 758 414          | 49,4 %                            |
| <b>Portugal</b>            | 935                         | 27                                  | 0                         | 962              | 97,2 %                            |
| <b>Roemenië</b>            | 18 686                      | 513                                 | 336                       | 19 535           | 95,7 %                            |
| <b>Slovenië</b>            | 4 271                       | 1 028                               | 103                       | 5 402            | 79,1 %                            |
| <b>Slowakije</b>           | 14 923                      | 8 659                               | 0                         | 23 582           | 63,3 %                            |
| <b>Spanje</b>              | 316 637                     | 28 983                              | 0                         | 345 620          | 91,6 %                            |
| <b>Tsjechië</b>            | 54 001                      | 39 397                              | 2 863                     | 96 261           | 56,1 %                            |
| <b>Verenigd Koninkrijk</b> | 131 402                     | 122 409                             | 6 215                     | 260 026          | 50,5 %                            |
| <b>Zweden</b>              | 37 658                      | 6 727                               | 326                       | 44 711           | 84,2 %                            |
| <b>Totalen</b>             | <b>2 297 213</b>            | <b>1 356 324</b>                    | <b>327 363</b>            | <b>3 980 900</b> | <b>57,7 %</b>                     |
| <b>Zwitserland</b>         | 85 873                      | 91 914                              | 3 935                     | 181 722          | 47,3 %                            |
| <b>Totalen</b>             | <b>2 383 086</b>            | <b>1 448 238</b>                    | <b>331 298</b>            | <b>4 162 622</b> | <b>57,2 %</b>                     |

### 5.3. Aantal verboden

In de verslagperiode 2017-2018 zijn er 99 617 **minder voertuigen** verboden dan in 2015-2016, een **daling van 24,7 %**. Tabel 3 hieronder toont een overzicht voor elke lidstaat. Aangezien het aantal gecontroleerde voertuigen in vergelijking met 2015-2016 ook is

afgenomen, met 20,9 %, zou dit erop kunnen wijzen dat er geen gerichtere methode is gebruikt.

**Tabel 3: Verboden - vergelijking tussen 2015-2016 en 2017-2018**

| Rapporterende lidstaat     | Verboden voertuigen in de periode 2015-2016 | Verboden voertuigen in de periode 2017-2018 | Verskil tussen de perioden 2015-2016 en 2017-2018 | Verskil in % tussen de perioden 2015-2016 en 2017-2018 |
|----------------------------|---------------------------------------------|---------------------------------------------|---------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|
| <b>België</b>              | 691                                         | 1 015                                       | 324                                               | 46,9 %                                                 |
| <b>Bulgarije</b>           | 1 646                                       | 1 720                                       | 74                                                | 4,5 %                                                  |
| <b>Cyprus</b>              | 1 232                                       | 1 012                                       | -220                                              | -17,9 %                                                |
| <b>Denemarken</b>          | 1 192                                       | 1 292                                       | 100                                               | 8,4 %                                                  |
| <b>Duitsland</b>           | 26 768                                      | 26 912                                      | -469                                              | -1,7 %                                                 |
| <b>Estland</b>             | 2 636                                       | 2 067                                       | -569                                              | -21,6 %                                                |
| <b>Finland</b>             | 163                                         | 5 384                                       | 5 221                                             | 3 203,1 %                                              |
| <b>Frankrijk</b>           | 103 720                                     | 49 592                                      | -54 128                                           | -52,2 %                                                |
| <b>Griekenland</b>         | 71                                          | 12                                          | -59                                               | -83,1 %                                                |
| <b>Hongarije</b>           | 8 388                                       | 8 830                                       | 442                                               | 5,3 %                                                  |
| <b>Ierland</b>             | 1 909                                       | 1 420                                       | 930                                               | 189,8 %                                                |
| <b>Italië</b>              | 2 923                                       | 2 864                                       | -59                                               | -2,0 %                                                 |
| <b>Kroatië</b>             | 2 548                                       | 1 675                                       | -873                                              | -34,3 %                                                |
| <b>Letland</b>             | 61                                          | 833                                         | 772                                               | 1 265,6 %                                              |
| <b>Litouwen</b>            | 311                                         | 1 371                                       | 1 060                                             | 340,8 %                                                |
| <b>Luxemburg</b>           | 12                                          | 34                                          | 22                                                | 183,3 %                                                |
| <b>Malta</b>               | 3 674                                       | 3 172                                       | -502                                              | -13,7 %                                                |
| <b>Nederland</b>           | 172                                         | 1 004                                       | 832                                               | 483,7 %                                                |
| <b>Oostenrijk</b>          | 24 194                                      | 25 180                                      | 986                                               | 4,1 %                                                  |
| <b>Polen</b>               | 38 374                                      | 34 017                                      | -4 357                                            | -11,4 %                                                |
| <b>Portugal</b>            | 776                                         | 8                                           | -768                                              | -99,0 %                                                |
| <b>Roemenië</b>            | 3 825                                       | 1 804                                       | -2 021                                            | -52,8 %                                                |
| <b>Slovenië</b>            | 109                                         | 154                                         | 45                                                | 41,3 %                                                 |
| <b>Slowakije</b>           | 5 955                                       | 4 575                                       | -1 380                                            | -23,2 %                                                |
| <b>Spanje</b>              | 57 239                                      | 60 546                                      | 3 307                                             | 5,8 %                                                  |
| <b>Tsjechië</b>            | 375                                         | 7 620                                       | 7 245                                             | 1 932,0 %                                              |
| <b>Verenigd Koninkrijk</b> | 72 886                                      | 58 380                                      | -14 506                                           | -19,9 %                                                |
| <b>Zweden</b>              | 42 087                                      | 1 827                                       | -40 260                                           | -95,7 %                                                |
| <b>Totalen</b>             | <b>403 937</b>                              | <b>304 320</b>                              | <b>-99 617</b>                                    | <b>-24,7 %</b>                                         |

In 14 lidstaten steeg het aantal verboden in de verslagperiode 2017-2018 vergeleken met de verslagperiode 2015-2016. De stijgingspercentages varieerden van 4,1 % voor Oostenrijk tot ongeveer 3 203 % voor Finland, wat vermoedelijk te maken heeft met een meer

risicogebaseerde aanpak. Andere lidstaten met aanzienlijke stijgingen waren Tsjechië (1 932,0 %), Letland (1 265,6 %), Nederland (483,7 %) en Litouwen (340,8 %).

Wanneer men deze stijgingen vergelijkt met de overeenkomstige verandering in het aantal controles in de betreffende lidstaten, met uitzondering van Litouwen (waar het aantal met 28,8 % daalde), steeg het aantal controles in Finland, Tsjechië, Letland en Nederland met respectievelijk 43,7 %, 8,9 %, 1,8 % en 63,8 %. Uit de gegevens blijkt dus dat Litouwen in zijn controlebeleid in ieder geval moet zijn overgestapt op een risicogebaseerde benadering, waardoor het aantal verboden hoger ligt.

In 14 lidstaten daalde het aantal geregistreerde verboden, variërend van 1,7 % voor Duitsland tot 99,0 % voor Portugal, dat slechts 8 verboden heeft meegedeeld voor de huidige verslagperiode, tegenover 776 in de verslagperiode 2015-2016.

#### 5.4. Herkomst van de verboden voertuigen

Tabel 4 geeft een overzicht van de door de lidstaten ingediende gegevens en laat zien dat het verbodspercentage voor binnenlandse voertuigen varieert van 0,9 % in Portugal, 1,1 % in Bulgarije, 1,3 % in Duitsland en 2,3 % in Slovenië tot meer dan 50,0 % in Estland, Italië, Malta en Oostenrijk. Het percentage EU-verboden (exclusief de rapporterende lidstaat) varieert van 1,4 % in Luxemburg, 1,8 % in Bulgarije en 2,1 % in Polen tot meer dan 50,0 % in Estland en Oostenrijk. Opvallend is het verbodspercentage in Estland van meer dan 90,0 % voor binnenlandse voertuigen, wat te maken heeft met de methode die voor de gegevensverzameling is gebruikt, vergeleken met het totale verbodspercentage voor binnenlandse voertuigen over alle lidstaten van 8,1 %, een kleine stijging ten opzichte van de 7,9 % in de verslagperiode 2015/2016.

Wat betreft de verschillen tussen de verbodspercentages voor binnenlandse voertuigen enerzijds en in een andere lidstaat ingeschreven voertuigen anderzijds, kan uit de gegevens die door zes lidstaten (België, Duitsland, Frankrijk, Luxemburg, Oostenrijk en het Verenigd Koninkrijk) zijn ingediend, worden opgemaakt dat voertuigen die zijn ingeschreven in een andere lidstaat aan strengere normen voldoen aangezien er voor die categorie minder verboden zijn gerapporteerd. Lidstaten waar het verbodspercentage voor binnenlandse voertuigen meer dan 10 % afweek, zijn Denemarken (13,7 %), Estland (23,9 %), Italië (39,2 %), Malta (36,2 %) en Spanje (13,0 %). Anderzijds is het Verenigd Koninkrijk de enige lidstaat waar het verbodspercentage voor voertuigen die zijn ingeschreven in een andere lidstaat circa 10,0 % afweek (9,2 %).

Het gemiddelde verbodspercentage voor (niet-binnenlandse) EU-voertuigen over alle 28 lidstaten is 7,6 %, en dat is een daling ten opzichte van de 9,0 % in de verslagperiode 2015-2016.

Cyprus heeft geen controles uitgevoerd op andere EU-voertuigen, vermoedelijk vanwege zijn geografische ligging binnen de Unie. Portugal heeft ook geen gegevens voor niet-EU-voertuigen meegedeeld, dus het algehele verbodspercentage van 7,6 % is mogelijk niet exact omdat de gegevens van één lidstaat ontbreken.

**Tabel 4: Overzicht van verboden – nationaal versus EU**

| Nationale verboden | EU-verboden<br>(exclusief lidstaat-rapporteur) |
|--------------------|------------------------------------------------|
|--------------------|------------------------------------------------|

| Rapporterende lidstaat | Aantal gecontroleerde nationale voertuigen | Aantal verboden nationale voertuigen | Verbodspercentage nationale voertuigen | Aantal gecontroleerde EU-voertuigen | Aantal verboden EU-voertuigen | Verbodspercentage EU-voertuigen |
|------------------------|--------------------------------------------|--------------------------------------|----------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------|---------------------------------|
| België                 | 3 825                                      | 444                                  | 11,6 %                                 | 7 118                               | 542                           | 7,6 %                           |
| Bulgarije              | 97 469                                     | 1 111                                | 1,1 %                                  | 14 782                              | 263                           | 1,8 %                           |
| Cyprus                 | 5 984                                      | 1 012                                | 16,9 %                                 | 0                                   | 0                             | n.v.t.                          |
| Denemarken             | 4 199                                      | 1 167                                | 27,8 %                                 | 806                                 | 114                           | 14,1 %                          |
| Duitsland              | 735 289                                    | 9 914                                | 1,3 %                                  | 475 644                             | 15 796                        | 3,3 %                           |
| Estland                | 1 858                                      | 1 715                                | 92,3 %                                 | 152                                 | 104                           | 68,4 %                          |
| Finland                | 7 408                                      | 3 385                                | 45,7 %                                 | 2 102                               | 730                           | 34,7 %                          |
| Frankrijk              | 220 388                                    | 23 915                               | 10,9 %                                 | 392 088                             | 25 677                        | 6,5 %                           |
| Griekenland            | 204                                        | 5                                    | 2,5 %                                  | 156                                 | 7                             | 4,5 %                           |
| Hongarije              | 148 164                                    | 6 845                                | 4,6 %                                  | 51 517                              | 1 940                         | 3,8 %                           |
| Ierland                | 24 539                                     | 1 253                                | 5,1 %                                  | 2 953                               | 166                           | 5,6 %                           |
| Italië                 | 4 480                                      | 2 668                                | 59,6 %                                 | 954                                 | 195                           | 20,4 %                          |
| Kroatië                | 18 418                                     | 1 502                                | 8,2 %                                  | 3 751                               | 173                           | 4,6 %                           |
| Letland                | 5 491                                      | 511                                  | 9,3 %                                  | 2 908                               | 260                           | 8,9 %                           |
| Litouwen               | 35 081                                     | 988                                  | 2,8 %                                  | 9 137                               | 290                           | 3,2 %                           |
| Luxemburg              | 303                                        | 9                                    | 3,0 %                                  | 1 726                               | 25                            | 1,4 %                           |
| Malta                  | 6 277                                      | 3 168                                | 50,5 %                                 | 28                                  | 4                             | 14,3 %                          |
| Nederland              | 7 816                                      | 562                                  | 7,2 %                                  | 2 993                               | 405                           | 13,5 %                          |
| Oostenrijk             | 16 667                                     | 10 297                               | 61,8 %                                 | 21 399                              | 13 627                        | 63,7 %                          |
| Polen                  | 374 840                                    | 20 588                               | 5,5 %                                  | 158 367                             | 3 378                         | 2,1 %                           |
| Portugal               | 935                                        | 8                                    | 0,9 %                                  | 27                                  | 0                             | n.v.t.                          |
| Roemenië               | 18 686                                     | 1 714                                | 9,2 %                                  | 513                                 | 43                            | 8,4 %                           |
| Slovenië               | 4 271                                      | 98                                   | 2,3 %                                  | 1 028                               | 49                            | 4,8 %                           |
| Slowakije              | 14 923                                     | 3 115                                | 20,9 %                                 | 8 659                               | 1 460                         | 16,9 %                          |
| Spanje                 | 316 637                                    | 58 917                               | 18,6 %                                 | 28 983                              | 1 629                         | 5,6 %                           |
| Tsjechië               | 54 001                                     | 5 126                                | 9,5 %                                  | 39 397                              | 2 362                         | 6,0 %                           |
| Verenigd Koninkrijk    | 131 402                                    | 23 357                               | 17,8 %                                 | 122 409                             | 33 062                        | 27,0 %                          |
| Zweden                 | 37 658                                     | 1 622                                | 4,3 %                                  | 6 727                               | 190                           | 2,8 %                           |
| <b>Totalen</b>         | <b>2 297 213</b>                           | <b>185 016</b>                       | <b>8,1 %</b>                           | <b>1 356 324</b>                    | <b>102 491</b>                | <b>7,6 %</b>                    |
| <b>Zwitserland</b>     | 85 873                                     | 3 436                                | 4,0 %                                  | 91 914                              | 8 492                         | 9,2 %                           |
| <b>Totalen</b>         | <b>2 383 086</b>                           | <b>188 452</b>                       | <b>7,9 %</b>                           | <b>1 448 238</b>                    | <b>110 983</b>                | <b>7,7 %</b>                    |

Zoals eerder vermeld, hebben twintig lidstaten ook gegevens ingediend over controles uitgevoerd op buiten de EU ingeschreven voertuigen. Nadere gegevens zijn opgenomen in tabel 5 hieronder. Er zijn 327 273 niet-EU-voertuigen gecontroleerd en 16 813 verboden uitgegeven, wat neerkomt op **een verbodspercentage van 5,1 %**, vergeleken met een verbodspercentage van 8,1 % voor binnenlandse voertuigen en 7,6 % voor (niet-binnenlandse) EU-voertuigen. Het verbodspercentage voor niet-EU-voertuigen ten opzichte van EU-

voertuigen is met meer dan 10,0 % toegenomen in Estland (23,1 %), Finland (15,1 %) en Oostenrijk (10,7 %), terwijl in Italië een daling van 12,1 % werd waargenomen.

De gegevens die de lidstaten hebben ingediend over het aantal controles van voertuigen die buiten de EU zijn ingeschreven, volstaan nog steeds niet om betekenisvolle conclusies te kunnen trekken over de technische staat van die voertuigen. In vergelijking met de verslagperiode 2015/2016 hebben echter negen extra lidstaten gegevens verstrekt over voertuigen buiten de EU.

**Tabel 5: Overzicht van verboden – niet-EU-voertuigen**

| Rapporterende lidstaat     | Verboden (buiten de EU ingeschreven voertuigen) |                                    |                                      |
|----------------------------|-------------------------------------------------|------------------------------------|--------------------------------------|
|                            | Aantal gecontroleerde niet-EU-voertuigen        | Aantal verboden niet-EU-voertuigen | Verbodspercentage niet-EU-voertuigen |
| <b>België</b>              | 339                                             | 29                                 | 8,6 %                                |
| <b>Bulgarije</b>           | 41 497                                          | 346                                | 0,8 %                                |
| <b>Cyprus</b>              | 0                                               | 0                                  | n.v.t.                               |
| <b>Denemarken</b>          | 49                                              | 11                                 | 22,4 %                               |
| <b>Duitsland</b>           | 36 573                                          | 1 202                              | 3,3 %                                |
| <b>Estland</b>             | 271                                             | 248                                | 91,5 %                               |
| <b>Finland</b>             | 2 550                                           | 1 269                              | 49,8 %                               |
| <b>Frankrijk</b>           | 0                                               | 0                                  | n.v.t.                               |
| <b>Griekenland</b>         | 0                                               | 0                                  | n.v.t.                               |
| <b>Hongarije</b>           | 2 642                                           | 45                                 | 1,7 %                                |
| <b>Ierland</b>             | 9                                               | 1                                  | 11,1 %                               |
| <b>Italië</b>              | 12                                              | 1                                  | 8,3 %                                |
| <b>Kroatië</b>             | 0                                               | 0                                  | n.v.t.                               |
| <b>Letland</b>             | 405                                             | 62                                 | 15,3 %                               |
| <b>Litouwen</b>            | 6 020                                           | 93                                 | 1,5 %                                |
| <b>Luxemburg</b>           | 78                                              | 0                                  | 0 %                                  |
| <b>Malta</b>               | 0                                               | 0                                  | n.v.t.                               |
| <b>Nederland</b>           | 180                                             | 37                                 | 20,6 %                               |
| <b>Oostenrijk</b>          | 1 688                                           | 1 256                              | 74,4 %                               |
| <b>Polen</b>               | 225 207                                         | 10 051                             | 4,5 %                                |
| <b>Portugal</b>            | 0                                               | 0                                  | n.v.t.                               |
| <b>Roemenië</b>            | 336                                             | 47                                 | 14,0 %                               |
| <b>Slovenië</b>            | 103                                             | 7                                  | 6,8 %                                |
| <b>Slowakije</b>           | 0                                               | 0                                  | n.v.t.                               |
| <b>Spanje</b>              | 0                                               | 0                                  | n.v.t.                               |
| <b>Tsjechië</b>            | 2 863                                           | 132                                | 4,6 %                                |
| <b>Verenigd Koninkrijk</b> | 6 125                                           | 1 961                              | 31,6 %                               |

|                    |                |               |              |
|--------------------|----------------|---------------|--------------|
| <b>Zweden</b>      | 326            | 15            | 4,6 %        |
| <b>Totalen</b>     | <b>327 273</b> | <b>16 813</b> | <b>5,1 %</b> |
| <b>Zwitserland</b> | 3 935          | 530           | 13,5 %       |
| <b>Totalen</b>     | <b>331 208</b> | <b>17 343</b> | <b>5,2 %</b> |

#### 5.5. Voertuigen waaraan een verbod is opgelegd, per voertuigcategorie en per lidstaat van inschrijving

Bijlage 1 geeft een overzicht van voertuigverbodpercentages per lidstaat van inschrijving. Het gemiddelde verbodpercentage in alle lidstaten bedroeg 7,9 %, waarbij categorie N2 (voertuigen zwaarder dan 3,5 ton) het vaakst verboden voertuigtype was met een verbodpercentage van 11,4 %.

Voor voertuigen in de niet-gespecificeerde voertuigcategorie “Overig” gold een verbodpercentage van 9,4 %. Deze categorie echter omvat vermoedelijk vele voertuigtypen, zoals landbouwvoertuigen (categorie T), lichte aanhangwagens (categorieën O1 en O2) en lichte bestelwagens (categorie N1) en de controle hiervan is gestoeld op nationale wetgevingsmaatregelen.

Ingevolge Richtlijn 2014/47/EU is sinds 20 mei 2018 de controle van snelheidstrekkers (met een maximale snelheid hoger dan 40 km/h) verplicht wanneer zij voornamelijk worden gebruikt voor commercieel goederenvervoer op de openbare weg.

Uit de gegevens blijkt dat voertuigen uit Oostenrijk en Malta relatief vaak verboden werden, met verbodpercentages van respectievelijk 37,5 % en 31,9 %. Voertuigen uit Duitsland en Luxemburg werden daarentegen het minst vaak verboden, met verbodpercentages van respectievelijk 1,7 % en 2,6 %.

De verschillen tussen deze verbodpercentages zijn mogelijk te verklaren door de toepassing van verschillende selectie- en controlemethoden en gebreken categorieën in de lidstaten.

Duitsland, Frankrijk, het Verenigd Koninkrijk en Zweden controleerden op hun grondgebied respectievelijk 94,1 %, 93,4 %, 93 % en 85,8 % van het totale aantal voertuigen met het desbetreffende nationale registratienummer. Voor Oostenrijk, Bulgarije, Finland, Kroatië, Ierland, Malta, Polen, Spanje en Cyprus is een cijfer van boven de 50 % vastgesteld. Zoals te verwachten viel, wijst dit erop dat de meeste voertuigen worden gecontroleerd op binnenlandse reizen.

Er zijn echter enkele uitzonderingen. Zo hebben de nationale autoriteiten van Estland, Italië, Luxemburg, Portugal, Roemenië en Griekenland minder dan 10 % van het totale aantal in de respectieve lidstaten ingeschreven voertuigen gecontroleerd.

Bijlage 2 bevat voorts nadere informatie over verboden per voertuigcategorie en per lidstaat van controle. De hoogste verbodpercentages werden waargenomen in Estland (90,6 %), Oostenrijk (63,3 %), Italië (52,6 %) en Malta (50,3 %), en de laagste in Portugal (0,8 %), Bulgarije (1,1 %) Luxemburg (1,6 %) en Duitsland (2,2 %). Het gemiddelde verbodpercentage in alle lidstaten is 7,6 %, vergelijkbaar met de verslagperiode 2015-2016. Zoals te verwachten viel, zijn de controlerende lidstaten met de hogere verbodpercentages tevens de lidstaten met de hoogste verbodpercentages voor op hun eigen grondgebied ingeschreven voertuigen (tabel 4).

## 5.6. Soorten gerapporteerde gebreken per lidstaat

Bijlage 3 toont de gebrekenpercentages in de negen controlepunten bij voertuigen die door lidstaten zijn gecontroleerd gedurende de verslagperiode 2017/2018.

De gebreken die het vaakst werden vastgesteld tijdens deze verslagperiode, hadden betrekking op de staat van:

- lampen en elektrische installaties (26,4 % van het totale aantal vastgestelde gebreken);
- assen, wielen, banden, vering (16,5 % van het totale aantal vastgestelde gebreken);
- remuitrusting (15,1 % van het totale aantal vastgestelde gebreken) en
- chassis en met het chassis verbonden delen (12,3 %).

Binnen de negen controlegebieden liep de frequentie van de vastgestelde gebreken tussen de lidstaten sterk uiteen. In Spanje bijvoorbeeld vormden gebreken op het controlepunt “andere uitrusting zoals tachograaf en snelheidsbegrenzer” 64,9 % van het totale aantal in de verslagperiode gerapporteerde gebreken, vergeleken met slechts 0,8 % in het Verenigd Koninkrijk. Wederom kan dit hoogstwaarschijnlijk worden verklaard door het verschil in testmethoden die de lidstaten hanteren, wellicht in combinatie met een nationaal beleid om tijdens de controle meer nadruk te leggen op een bepaald controlegebied. Desalniettemin moet worden onderkend dat Richtlijn 2014/47/EU sinds 20 mei 2018 leidt tot een grotere mate van harmonisatie van de testmethoden, de beoordeling van de gebreken en het gebruik van testapparatuur.

Wanneer we de cijfers vergelijken met die van de voorgaande periode, zien we de meest significante dalingen op het controlepunt “assen, wielen, banden en vering” (van 21,8 % in de vorige verslagperiode naar 16,5 % in de huidige) en het controlepunt “andere uitrusting zoals tachograaf en snelheidsbegrenzer” (van 15,5 % naar 11,5 %). De meest voorkomende gebreken blijven die op het punt “lampen en elektrische installaties”, met een stijging naar 26,4 % (3,4 % meer dan de 23 % in de vorige verslagperiode). Wat andere controlepunten betreft is de omvang van de veranderingen ten opzichte van de vorige verslagperiode geen reden tot grote bezorgdheid, en evenmin een indicatie van significante wijzigingen in het beleid van lidstaten.

Op vier van de negen controlepunten, namelijk “identificatie”, “zicht”, “lampen en elektrische installaties” en “andere uitrusting zoals tachograaf en snelheidsbegrenzer”, zijn de percentages afgenomen ten opzichte van de vorige verslagperiode. Het percentage voor “stuurinrichting” blijft gelijk, op 2,3 %. Op de punten met een lichte stijging ten opzichte van de vorige verslagperiode, namelijk “remuitrusting”, “lampen en elektrische installaties”, “chassis en met het chassis verbonden delen” en “overlastfactoren zoals uitstoot en brandstof- en/of olielekage”, was deze stijging minder dan 5 %.

“Lampen en elektrische installaties” heeft het hoogste percentage in twaalf lidstaten en is daarmee het voornaamste gebrek. Gebreken op de punten “identificatie”, “stuurinrichting” en “overlastfactoren zoals uitstoot en brandstof- en/of olielekage” liggen in de meeste lidstaten onder de 10 %, met uitzondering van Frankrijk, waar deze categorie 25 % scoort, wat waarschijnlijk duidt op een striktere benadering van de milieuprestaties van voertuigen. Wat betreft gebreken gerelateerd aan “overlastfactoren zoals uitstoot en brandstof- en/of



olielekkage”, die niet alleen een gevaar vormen voor de verkeersveiligheid maar ook gevolgen kunnen hebben voor het milieu, is na een daling met 0,8 % in de vorige periode (van 4,1 % naar 3,3 %) nu een stijging met 3,0 % vastgesteld (van 3,3 % naar 6,3 %).

Tot slot hebben twintig lidstaten controles uitgevoerd op buiten de EU ingeschreven voertuigen, zoals is weergegeven in tabel 2. Aangezien het totale aantal van deze controles echter overeenkomt met slechts ongeveer 8 % van het totale aantal tijdens de verslagperiode uitgevoerde controles, kunnen geen definitieve conclusies worden getrokken over de technische staat van die voertuigen.

Niettemin bevat bijlage 4 bij dit verslag volledigheidshalve nadere informatie, namelijk een overzicht van het aantal door de lidstaten gecontroleerde voertuigen per land van inschrijving, en het verbodspercentage.

## **6. SOORTEN SANCTIES**

Richtlijn 2000/30/EG voorziet niet in een systeem van sancties indien inbreuken worden geconstateerd. In plaats daarvan worden de sancties door de lidstaten vastgesteld, zonder discriminatie op grond van de nationaliteit van de bestuurder of van het land waar het voertuig is ingeschreven of in het verkeer is gebracht.

Zoals eerder vermeld kan ingevolge Richtlijn 2000/30/EG, indien het duidelijk is dat een bedrijfsvoertuig een ernstig risico vormt voor de inzittenden of voor andere weggebruikers, de instantie of de inspecteur die de controle uitvoert het gebruik van het voertuig verbieden tot de geconstateerde gevaarlijke gebreken zijn verholpen.

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

De bevoegde instanties van de lidstaat die het gevaarlijke gebrek heeft geconstateerd, kunnen de bevoegde instanties van de lidstaat van inschrijving verzoeken om passende maatregelen te nemen, zoals het uitvoeren van een nieuwe technische controle van het voertuig. Het is echter aan de lidstaat van inschrijving om acties die nodig worden geacht uit te voeren, en daarvan hoeft geen rapportage plaats te vinden.

Wanneer een voertuig met een gevaarlijk gebrek wordt verboden, is het financiële gevolg daarvan in de praktijk voor een vervoersonderneming niet alleen de mogelijke boete die wordt opgelegd door de instantie van de lidstaat die de controle uitvoert. Er kunnen bijkomende kosten zijn, zoals de kosten om het voertuig te laten wegslepen naar een controlefaciliteit voor een uitgebreidere controle, de kosten van de controle zelf en de kosten van eventuele reparaties om de gebreken te verhelpen. Voorts zijn er de indirecte kosten voor de vervoersonderneming van het mogelijk afwijken van de planning.

Tot slot moet overeenkomstig Richtlijn 2014/47/EU van 20 mei 2019 de informatie met betrekking tot het aantal en de ernst van de gebreken worden opgenomen in het risicoclassificatiesysteem krachtens Richtlijn 2006/22/EG<sup>8</sup>. Voertuigen van een onderneming met een hoog risicoprofiel kunnen vaker worden geselecteerd voor controles langs de weg.

---

<sup>8</sup> Richtlijn 2006/22/EG van het Europees Parlement en de Raad van 15 maart 2006 inzake minimumvoorwaarden voor de uitvoering van de Verordeningen (EEG) nr. 3820/85 en (EEG) nr. 3821/85 van de Raad betreffende voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer en tot intrekking van Richtlijn 88/599/EEG van de Raad, PB L 102 van 11.4.2006, blz. 35.

## 7. BEKNOPTE CONCLUSIES

Zoals opgemerkt in hoofdstuk 3 van dit verslag, kunnen er vanwege de gebleken verschillen in de controlemethode, het verzamelen van de gegevens en de rapportage geen verstrekkende conclusies worden getrokken op basis van dit verslag en moeten de resultaten met de nodige omzichtigheid worden benaderd. Met dit in gedachten volgen nu de belangrijkste bevindingen uit de verzamelde gegevens voor de verslagperiode 2017-2018.

### 7.1 Controles

In de verslagperiode 2017-2018 zijn er **1 048 863 minder voertuigen** gecontroleerd dan in 2015/2016, een **daling van 20,9 %**. Volgens de lidstaten is dit het gevolg van minder middelen, reorganisatie, wijzigingen van de nationale wetgeving en toepassing van de regels.

Zestien lidstaten hebben minder controles uitgevoerd, van -1,2 % in Italië tot -93,3 % in Griekenland. Anderzijds hebben twaalf lidstaten meer controles uitgevoerd, van +1,8 % in Letland tot +429,4 % in Luxemburg.

Van de gedurende de verslagperiode uitgevoerde controles vond 57,7 % plaats op voertuigen die stonden ingeschreven in de lidstaat waar de controle werd uitgevoerd; 34,1 % op voertuigen die stonden ingeschreven in een andere lidstaat en 8,2 % op voertuigen die stonden ingeschreven buiten de EU.

Het aantal binnenlandse voertuigen in verhouding tot het totale aantal gecontroleerde voertuigen verschilt ook aanzienlijk. België, Frankrijk, Luxemburg, Oostenrijk en in zeer beperkte mate Polen, waar het aantal controles van binnenlandse voertuigen minder dan 50 % bedraagt, moeten inspanningen leveren om het aantal controles beter te spreiden en ze meer in lijn te brengen met die in andere lidstaten met veel doorvoerkeer.

### 7.2 Verboden

In vergelijking met de vorige periode zijn er 99 617 **minder voertuigen** verboden, een **daling van 24,7 %**.

In 14 lidstaten was er een stijging van het aantal opgelegde verboden, variërend van +4,1 % in Oostenrijk tot +3 203 % in Finland. Anderzijds was er in 14 andere lidstaten een daling van het aantal opgelegde verboden, variërend van -1,7 % in Duitsland tot -99,0 % in Portugal. Met uitzondering van Cyprus, Frankrijk en Slowakije stegen of daalden de verbodscijfers over het algemeen in overeenstemming met het aantal controles, wat lijkt te duiden op een wijziging in het in deze lidstaten gevoerde beleid.

Wat de herkomst van de verboden voertuigen betreft, lag het algehele verbodspercentage voor binnenlandse voertuigen op 8,1 %, voor (niet-binnenlandse) EU-voertuigen op 7,6 % en voor buiten de EU ingeschreven voertuigen op 5,1 %. Dit suggereert dat de normen over het algemeen universeel worden toegepast op EU-voertuigen, ongeacht het land van herkomst van het voertuig. Mogelijk is het verbodspercentage voor niet-EU-voertuigen lager omdat vervoersondernemingen hun

nieuwste en best onderhouden voertuigen inzetten voor reizen binnen de EU. Het lagere verbodspercentage duidt erop dat het gebruik van een gerichtere aanpak zich nog niet heeft verspreid, maar het ziet er gelukkig naar uit dat dit zal veranderen met de tenuitvoerlegging van Richtlijn 2014/47/EU, die een aanpassing van het controlesysteem van de lidstaten vereist.

Tot slot was het gemiddelde verbodspercentage voor in de EU ingeschreven voertuigen in alle lidstaten 7,9 %. Categorie N2 (zware vrachtwagens) was het vaakst verboden voertuigtype, met een verbodspercentage van 11,4 %. In Zweden en Malta ingeschreven voertuigen werden vaker verboden, met verbodspercentages van respectievelijk 37,5 % en 31,9 %. Voertuigen uit Duitsland en Luxemburg werden daarentegen het minst vaak verboden, met verbodspercentages van respectievelijk 1,7 % en 2,6 %. De redenen voor de verschillende verbodspercentages zijn de Commissie niet bekend, dus moet worden aangenomen dat deze voortkomen uit de toepassing van verschillende controlemethoden en gebreken categorieën door de lidstaten.

### **7.3 Gebreken**

De twee meest geconstateerde gebreken bij controles tijdens de verslagperiode hadden betrekking op de controlepunten “lampen en elektrische installaties” en “assen, wielen, banden en vering”. Het ging respectievelijk om meer dan 26,4 % en 16,5 % van het totale aantal vastgestelde gebreken. Gebreken in “andere uitrusting zoals tachograaf en snelheidsbegrenzer” vormden 11,5 % van het totaal in alle lidstaten, een daling ten opzichte van de 15,5 % in de vorige verslagperiode. Noemenswaardig is dat controles op “overlastfactoren zoals uitstoot en brandstof-en/of olielekage” haast verdubbeld zijn, van 3,3 % in de verslagperiode 2015-2016 naar 6,3 % in de huidige; een positief teken wat betreft de milieucontrole van voertuigen.

Niettemin bestaan er nog altijd aanzienlijke verschillen in verbodspercentages per controlegebied tussen de lidstaten. In Spanje bijvoorbeeld vormden gebreken op het controlepunt “andere uitrusting zoals tachograaf en snelheidsbegrenzer” 64,9 % van het totale aantal gerapporteerde gebreken in de verslagperiode, terwijl dit in het Verenigd Koninkrijk slechts 0,8 % was. Ook dit komt hoogstwaarschijnlijk doordat de lidstaten verschillende controlemethoden hanteren. Naar verwachting zullen deze verschillen wel afnemen vanaf 20 mei 2018, zodra Richtlijn 2014/47/EU van kracht wordt, aangezien die zal leiden tot een grotere mate van harmonisatie wat betreft de testmethoden, de beoordeling van de gebreken en het gebruik van testapparatuur.