



EUROPESE COMMISSIE

Brussel, 13.7.2012  
SWD(2012) 207 final

**PAKKET INZAKE TECHNISCHE CONTROLES**

**WERKDOCUMENT VAN DE DIENSTEN VAN DE COMMISSIE**

*Begeleidend document bij*

**VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD** betreffende de  
periodieke technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens en tot  
intrekking van Richtlijn 2009/40/EG

en

**VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD** betreffende de  
technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die in de Unie deelnemen aan  
het verkeer en tot intrekking van Richtlijn 2000/30/EG

en

**RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD** tot wijziging van  
Richtlijn 1999/37/EG van de Raad inzake de kentekenbewijzen van motorvoertuigen

**Samenvatting van de EFFECTBEOORDELING**

{COM(2012) 380 final}

{SWD(2012) 206 final}

**WERKDOCUMENT VAN DE DIENSTEN VAN DE COMMISSIE**  
*Begeleidend document bij*

**VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD betreffende de  
periodieke technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens en tot  
intrekking van Richtlijn 2009/40/EG**

en

**VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD betreffende de  
technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die in de Unie deelnemen aan  
het verkeer en tot intrekking van Richtlijn 2000/30/EG**

en

**RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD tot wijziging van  
Richtlijn 1999/37/EG van de Raad inzake de kentekenbewijzen van motorvoertuigen**

**Samenvatting van de EFFECTBEOORDELING**

**1. OMSCHRIJVING VAN HET PROBLEEM**

Richtlijn 2009/40/EG stelt minimumnormen vast voor de periodieke technische controle van motorvoertuigen. De periodieke technische controles moeten ervoor zorgen dat voertuigen die in het verkeer worden gebruikt naar behoren worden onderhouden en gecontroleerd, zodat hun prestaties gedurende de hele levensduur in overeenstemming blijven met de typegoedkeuring.<sup>1</sup> Richtlijn 2009/40/EG wordt aangevuld door Richtlijn 2000/30/EG, die bepaalt dat de technische staat van bedrijfsvoertuigen ook tussen periodieke controles in moet worden gecontroleerd (door middel van controles langs de weg).

Op 20 juli 2010 heeft de Commissie beleidsoriëntaties inzake de verkeersveiligheid aangenomen waarin werd aangekondigd dat de EU-wetgeving inzake technische controles en controles langs de weg zal worden geharmoniseerd en geleidelijk zal worden versterkt, dat gemotoriseerde tweewielers in het toepassingsgebied van de technische controles zullen worden opgenomen en dat er mogelijk een Europees elektronisch platform zal worden opgezet om gegevens over voertuigen te harmoniseren en uit te wisselen.

Uit de raadpleging van belanghebbenden en de analyse door de Commissie kwam één groot **probleem** naar voren met betrekking tot het huidige systeem van periodieke technische controles in Europa: er zijn te veel voertuigen met technische gebreken op de weg. In het Verenigd Koninkrijk en Duitsland uitgevoerde studies laten zien dat tot 10 % van de auto's op enig moment een gebrek vertoont dat ertoe zou leiden dat ze de periodieke technische controle niet met goed gevolg zouden doorstaan. Bovendien worden veel technische gebreken met ernstige gevolgen voor de veiligheid (voornamelijk gerelateerd aan elektronische veiligheidsonderdelen als ABS en ESC) in het kader van de huidige voorschriften niet eens gecontroleerd tijdens periodieke technische controles.

Technische gebreken dragen sterk bij tot het ontstaan van ongevallen: geschat wordt dat ze verantwoordelijk zijn voor 6 % van alle ongevallen, waarbij jaarlijks 2 000 dodelijke slachtoffers vallen en nog veel meer personen letsel oplopen. Ook leiden technische gebreken tot een toename van de emissies (zoals van CO, HC, NO en CO<sub>2</sub>) met circa 1,2 % en 5,7 %

---

<sup>1</sup> De term "typegoedkeuring" wordt gedefinieerd in Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 5 september 2007 tot vaststelling van een kader voor de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd.

gemiddeld, en voor bepaalde voertuigen geldt dat de emissies bij gebreken zelfs met een factor 20 stijgen.

Er zijn twee hoofdoorzaken **van dit probleem** vastgesteld.

**In de eerste plaats** is het toepassingsgebied van de EU-wetgeving te beperkt en is het niveau van de minimumvoorschriften te laag. Een vergelijkende analyse van bestaande nationale systemen voor periodieke technische controles laat zien dat de voorschriften van de EU-wetgeving onvoldoende zijn om ervoor te zorgen dat de zeven pijlers van de technische controles in de EU het aantal gebreken tot houdbare niveaus terugdringen:

- er worden niet genoeg punten gecontroleerd (met name elektronische veiligheidsinrichtingen worden niet grondig onderzocht);
- de definities van gebreken zijn verouderd en de beoordeling is niet geharmoniseerd;
- de voor de periodieke technische controles gebruikte apparatuur presteert niet goed genoeg;
- de vaardigheden waarover controleurs moeten beschikken zijn niet nauwkeurig omschreven;
- veel voertuigcategorieën worden helemaal niet gecontroleerd (met name motorfietsen, die bij veel ongevallen betrokken zijn);
- voertuigen worden niet vaak genoeg gecontroleerd (met name oudere voertuigen en bedrijfsvoertuigen, die vaker schade oplopen);
- in veel lidstaten wordt onvoldoende toezicht op controlecentra gehouden.

**In de tweede plaats** worden informatie en gegevens die voor de doeltreffendheid van de controles en de handhaving van de technische normen van essentieel belang zijn niet tussen de betrokken actoren uitgewisseld. Met name:

- zijn vaak geen gegevens over elektronische veiligheidsonderdelen beschikbaar;
- worden kilometerstanden niet centraal verzameld;
- worden vergunningen voor het verrichten van periodieke technische controles niet beschermd tegen fraude;
- zijn de resultaten van periodieke technische controles niet beschikbaar voor de handhavingsautoriteiten, zoals de politie en inschrijvingsautoriteiten.

#### Ontwikkeling van het probleem (basisscenario)

De tekortkomingen waarvan is vastgesteld dat ze de belangrijkste oorzaken van het probleem zijn, zijn van *wettelijke* aard. Nederland en het Verenigd Koninkrijk hebben gekeken naar mogelijkheden om de frequentie van de controles te *verlagen* om de kosten voor voertuigeigenaars te beperken, maar dit is slechts een bescheiden indicatie van de veranderingen die zich mogelijk in de toekomst in de EU-lidstaten zullen voordoen. Van de kant van de EU zullen de technische bijlagen bij Richtlijn 2009/40/EG regelmatig worden bijgewerkt om rekening te houden met technologische ontwikkelingen, zoals dat tot dusver ook is gebeurd.<sup>2</sup> Aangezien de richtlijn echter alleen toestaat dat in de comitéprocedure de

---

<sup>2</sup> De laatste wijziging heeft plaatsgevonden bij Richtlijn 2010/48/EU.

lijst van te controleren punten en controlemethoden wordt bijgewerkt, kunnen het toepassingsgebied en de frequentie van de controles en het kader voor de uitwisseling van gegevens in het basisscenario niet worden gewijzigd.

Uit alle beschikbare prognoses blijkt dat het aantal voertuigen in Europa in de toekomst zal toenemen. De Commissie schat dat in een scenario zonder beleidswijziging het aantal personenauto's zal toenemen van 220,2 miljoen in 2005 tot 307,1 miljoen in 2050.<sup>3</sup> Meer voertuigen betekent in beginsel een grotere kans op ongevallen.

Tegelijkertijd zal het ambitieuze beleid dat is aangekondigd in de beleidsoriëntaties inzake de verkeersveiligheid 2010-2020 de verkeersveiligheid naar verwachting vergroten. Met name wordt veel hoop gesteld op de ontwikkeling en inzet van intelligente vervoerssystemen en daaraan gerelateerde algemeen toepasbare technologieën en instrumenten. Anderzijds zullen deze technologieën en instrumenten de elektronische uitrusting aan boord complexer maken, terwijl deze onder de huidige voorwaarden reeds moeilijk te controleren is omdat de technische informatie van fabrikanten momenteel niet in functionele vorm beschikbaar is. Al met al is de verwachting dat de neerwaartse trend in het aantal dodelijke verkeersslachtoffers zal doorzetten,<sup>4</sup> maar dat het percentage ongevallen dat door technische gebreken wordt veroorzaakt, nu 6 %, waarschijnlijk zal stijgen.

Wat de milieuaspecten betreft zullen de emissies van verontreinigende stoffen drastisch afnemen, aangezien voertuigen die aan oudere Europese normen voldoen geleidelijk zullen verdwijnen en nieuwe voertuigen die geen emissies produceren op de markt zullen worden gebracht. Naarmate dit proces zich verder voltrekt, zal het effect van ernstig verontreinigende voertuigen (als gevolg van technische gebreken) op de luchtkwaliteit evenredig toenemen.

## **2. ANALYSE VAN DE SUBSIDIARITEIT**

Het recht van de EU om op te treden op het gebied van vervoer is vastgelegd in het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie. Meer specifiek legt artikel 91 van het Verdrag de wetgevers de verplichting op om maatregelen vast te stellen die de veiligheid van het vervoer kunnen verbeteren.

Wegvervoer – individueel, van personen en met name van goederen – heeft een sterke grensoverschrijdende dimensie. Dit is met name van belang voor de handhaving, waarvan de effectiviteit afhangt van een doeltreffende informatiestroom tussen de verschillende autoriteiten in de verschillende lidstaten over de technische staat van voertuigen, de nalevingsgeschiedenis en de opsporing van fraude. Ook is de auto-industrie een mondiale sector en moet actie met betrekking tot de verstrekking van gegevens door de fabrikanten ten behoeve van periodieke technische controles duidelijk op het hoogst mogelijke niveau worden ondernomen.

De huidige voorschriften bieden de lidstaten een grote mate van flexibiliteit bij de toepassing van de richtlijnen, met name door de lidstaten toe te staan om strengere normen voor periodieke technische controles vast te stellen. Deze mogelijkheid is niet door alle lidstaten benut, waardoor de kwaliteit van de controles in Europa een grote diversiteit vertoont. Deze trend kan alleen worden omgekeerd door een gezamenlijk optreden op EU-niveau.

---

<sup>3</sup> Primes-Tremove, referentiescenario.

<sup>4</sup> De in de beleidsoriëntaties inzake de verkeersveiligheid vastgestelde doelstelling voor de komende tien jaar is om het jaarlijkse aantal dodelijke verkeersslachtoffers met 50 % te verminderen.

Om niet in de val te trappen dat alleen naar wettelijke maatregelen wordt gekeken, heeft de Commissie ook de effecten onderzocht van een aanpak op basis van alleen "zachte wetgeving" en een aanpak waarin zachte wetgeving en wetgeving met elkaar worden gecombineerd.

De Commissie is van mening dat enkele aspecten van de herziening van het systeem van technische controles aan de lidstaten moeten worden overgelaten, omdat deze de doelstellingen doelmatiger kunnen verwezenlijken, in het bijzonder op het gebied van de organisatie van technische controles langs de weg, de opleiding van controleurs en de uitvoering van toezichtactiviteiten.

### **3. DOELSTELLINGEN VAN HET EU-INITIATIEF**

De algemene doelstellingen van dit initiatief zijn:

1. Bijdragen tot de verwezenlijking van het doel om het aantal verkeersdoden in de Europese Unie tussen 2010 en 2020 te halveren en tegen 2050 tot nul te herleiden door middel van maatregelen die zijn gericht op het verhogen van de kwaliteit en een betere coördinatie van de nationale periodieke technische controles en de nationale systemen voor technische controles langs de weg.

2. Bijdragen tot de vermindering van de emissies van broeikasgassen en luchtverontreinigende stoffen door het wegverkeer door middel van maatregelen die zijn gericht op het effectiever opsporen en het van de weg halen van voertuigen die als gevolg van technische gebreken te vervuילend zijn.

Deze algemene doelstellingen kunnen worden vertaald in twee meer specifieke doelstellingen:

- Uitbreiding van het toepassingsgebied en aanscherping van de voorschriften betreffende de technische controles en controles langs de weg in de hele Europese Unie;
- Het opzetten van een passend kader voor een doeltreffende informatiestroom tussen actoren en lidstaten die betrokken zijn bij de follow-up van de resultaten van periodieke technische controles.

Er zijn twee operationele doelstellingen die drie jaar na de inwerkingtreding van alle elementen van de nieuwe wetgeving moeten zijn verwezenlijkt (met inbegrip van het opzetten van een systeem voor gegevensuitwisseling):

- Terugdringen van het aantal dodelijke verkeersslachtoffers dat is toe te schrijven aan technische gebreken tot jaarlijks 1 100, dat als het maximaal haalbare wordt beschouwd, of een getal dat daar zo dicht mogelijk bij ligt;
- Vooruitgang boeken bij het uit het wagenpark verwijderen van voertuigen met hoge emissies.

### **4. BELEIDSOPTIES**

De volgende beleidsopties zijn in de analyse in aanmerking genomen: de optie "geen beleidswijziging" (beleidsoptie 0), de optie "beëindigen van het EU-optreden", de optie "zachte wetgeving" (beleidsoptie 1), de optie "wetgeving" (beleidsoptie 2), en een combinatie van de zachte wetgeving en wetgeving (beleidsoptie 3). De optie "beëindigen van het EU-optreden" werd reeds in een vroeg stadium terzijde geschoven, omdat deze optie niet zou bijdragen tot de verwezenlijking van de doelstellingen en niet in overeenstemming met bestaande EU-strategieën zou zijn.

Beleids optie 1 brengt een intensiever gebruik van onderlinge toetsing en screening door de Commissie met zich mee, alsmede het bepalen van de optimale investeringen in periodieke technische controles en controles langs de weg, waarbij samen met de lidstaten wordt onderzocht wat het toepassingsgebied van op risico gebaseerde controleregimes moet zijn. In deze optie moet ook worden gekeken naar de handhaving van de wettelijke verantwoordelijkheden van personen die hun voertuigen niet aan de verplichte periodieke technische controles laten onderwerpen. Handhavingsmaatregelen omvatten op voertuigbezitters gerichte bewustmakingscampagnes, versterking van de controles langs de weg en de technische controles, alsmede toezicht door de lidstaten. Tot slot omvat beleids optie 1 aanbevelingen voor vrijwillige actie door voertuigfabrikanten.

De beleids opties 2 en 3 werden verder opgesplitst in drie subopties (a tot en met c), oplopend van een bescheiden aanscherping van de minimumnormen op EU-niveau voor periodieke technische controles en controles langs de weg tot een sterke aanscherping van de normen. Alle drie de subopties zijn afzonderlijk geanalyseerd.

In beleids optie 2a wordt het toepassingsgebied van de controles langs de weg uitgebreid om ook de controle van andere punten dan de emissies en de werking van de remmen te omvatten, worden gedetailleerde eisen aan de voor de periodieke technische controles te gebruiken apparatuur gesteld, wordt de overheid de verplichting opgelegd om regelmatig de kwaliteit van de controles door controlecentra te toetsen, worden motorfietsen (L<sub>3,4,5,7</sub>) en lichte aanhangers (O<sub>2</sub>) opgenomen in de lijst van periodiek te controleren voertuigen, wordt de datum van de eerste verplichte periodieke technische controle naar voren gehaald van het vierde naar het derde jaar na de inschrijving, en worden eisen gesteld aan de regelmatige scholing van controleurs, zowel voor periodieke technische controles als voor controles langs de weg.

In beleids optie 2b worden, bovenop de maatregelen van beleids optie 2a, hogere normen vastgesteld voor controleapparatuur in controlecentra (waaronder apparatuur voor het controleren van elektronische veiligheidsonderdelen) en voor de technische controles langs de weg (15 % van de voertuigen moet met behulp van mobiele controle-eenheden worden gecontroleerd), wordt het aantal opleidingsdagen van controleurs (periodieke technische controles en controles langs de weg) verhoogd tot vier dagen per jaar, worden bromfietsen (L<sub>1,2,6</sub>) opgenomen in de lijst van bij periodieke technische controles te controleren voertuigen en bestelwagens (N<sub>1</sub>) met kleine aanhangwagens voor commercieel gebruik (O<sub>1,2</sub>) in de lijst van bij controles langs de weg te controleren voertuigen, wordt de frequentie van de controle van oudere kleine voertuigen verhoogd (elk jaar in plaats van elke twee jaar voor M<sub>1</sub>N<sub>1</sub>O<sub>1,2</sub>L<sub>3,4,5,7</sub>), wordt de minimumnorm vastgesteld dat 10 % van de bedrijfsvoertuigen moet worden gecontroleerd bij technische controles langs de weg, en wordt de kwaliteit van het toezicht op controlecentra verbeterd.

In beleids optie 2c worden, bovenop de maatregelen van beleids optie 2b, emissiecontroles (door het gebruik van teledetectietechnologie) tijdens controles langs de weg ingevoerd voor alle voertuigcategorieën, gekoppeld aan de doelstelling om 15 % van alle voertuigen te controleren, wordt het toepassingsgebied van de controles langs de weg uitgebreid tot alle voertuigcategorieën, en wordt de frequentie van de controle van lichte voertuigen (M<sub>1</sub>N<sub>1</sub>O<sub>1,2</sub> L<sub>3,4,5,7</sub>) verhoogd naar jaarlijks vanaf de inschrijving en voor zwaardere voertuigen (M<sub>2,3</sub>N<sub>2,3</sub>O<sub>3,4</sub>) naar elk half jaar in plaats van elk jaar.

In eerste instantie werden ook drie technische oplossingen voor de uitwisseling van gegevens van en voor periodieke technische controles in aanmerking genomen: een gecentraliseerde gegevensbank, een centraal vastgestelde gegevensbank met volledig replicatie van alle gegevens in elke lidstaat, en centraal vastgestelde, maar regionaal beheerde gegevensbanken

met alleen lokale informatie. Uit de voorlopige analyse kwam echter naar voren dat, gezien de specifieke vereisten in het kader van de periodieke technische controles, de eerste twee oplossingen te duur zouden worden en vanuit operationeel oogpunt ook suboptimaal waren. Om deze reden is alleen de derde oplossing in de uiteindelijke analyse in aanmerking genomen en geïntegreerd in de beleidsopties 2a t/m c en 3a t/m c.

**Tabel 1: Samenvatting van de beleidsopties**

	<i>Minimumnormen op EU-niveau voor periodieke technische controles en controles langs de weg</i>	<i>Gegevensuitwisseling</i>
<i>Beleidsoptie 0</i>	<i>Geen beleidswijziging</i>	
<i>Beleidsoptie 1 (BO 1)</i>	<i>Zachte wetgeving</i>	
<i>Beleidsoptie 2 (BO 2)</i>	<i>Wetgeving</i>	
	<i>BO 2a</i> Bescheiden aanscherping van de minimumnormen op EU-niveau voor periodieke technische controles en controles langs de weg	Platform voor gegevensuitwisseling
	<i>BO 2b</i> Sterkere aanscherping van de minimumnormen voor periodieke technische controles en controles langs de weg	
	<i>BO 2c</i> Hoogste aanscherping van de minimumnormen voor periodieke technische controles en controles langs de weg	
<i>Beleidsoptie 3 (BO 3)</i>	<i>Zachte wetgeving + wetgeving</i>	
	<i>BO 3a</i> BO 2a + BO 1	
	<i>BO 3b</i> BO 2b + BO 1	BO 2 + BO 1
	<i>BO 3c</i> BO 2c + BO 1	

## 5. BEOORDELING VAN DE EFFECTEN

De analyse van de effecten volgt de logica van een gedeeltelijke kosten-batenanalyse. De belangrijkste economische, sociale en milieueffecten worden geclassificeerd als kosten of baten. Natuurlijk kunnen kosten voor de ene groep baten voor een andere groep vormen. Een toename van het aantal periodieke technische controles leidt bijvoorbeeld tot kosten voor voertuigeigenaars en tot baten voor garages. In de onderstaande analyse wordt daarom uitgegaan van kosten en baten die als *maatschappelijke* kosten en baten kunnen worden beschouwd. Aan het eind van deze paragraaf wordt nader ingegaan op de effecten op specifieke groepen van belanghebbenden, zoals kleine en middelgrote ondernemingen, burgers en overheidsinstanties.

Alle kosten zijn in geld uitgedrukt. Aan de batenkant zijn de meeste effecten op de verkeersveiligheid en het milieu in geld uitgedrukt en zijn ook de baten in de vorm van nieuwe banen gekwantificeerd. Enkele belangrijke baten konden echter niet worden gekwantificeerd en worden daarom in kwalitatieve termen gepresenteerd.

De kosten houden voornamelijk verband met:

- extra apparatuur en personeel in controlecentra, welke kosten worden gedragen door garages, die meestal kmo's zijn;
- een hogere frequentie van de controle van een breder scala aan voertuigen, welke kosten worden gedragen door de voertuigeigenaars;
- toezicht op garages en het opzetten van een systeem voor gegevensuitwisseling, welke kosten worden gedragen door overheden.

De baten houden voornamelijk verband met:

- verbeterde verkeersveiligheid (vrijwel de totale baten van elke beleidsoptie en suboptie);
- minder schade aan het milieu;
- extra werkgelegenheid;
- de beschikbaarheid van betere statistieken voor beleidsvorming en een betere werking van de interne markt.

De onderstaande tabel geeft een overzicht van de kosten en baten van bovengenoemde opties.

**Tabel 2: Kosten en baten van de verschillende opties**

Beleidsoptie	Kosten (miljoen EUR)	In geld uitgedrukte baten (miljoen EUR)	In geld uitgedrukte kosten-batenratio	Overige baten
BO 1	<b>0,28</b> , waarvan: 0,2: communicatiecampagnes 0,08: onderlinge toetsing	184 (voornamelijk verband houdend met de verkeersveiligheid)	656:1	Groter gemiddeld toepassingsgebied en hoger niveau van de periodieke technische controles en controles langs de weg door aanvullende onderlinge toetsingen en screenings en het bepalen van de optimale investeringen in deze beide controles.
BO 2a	<b>459,5</b> , waarvan: 125: hogere controlefrequentie 150: controle van meer voertuigcategorieën 95: meer personeel nodig	1 622 (voornamelijk verband houdend met de verkeersveiligheid)	3,53:1	- 1 450 extra banen; - groter aantal ontdekte gebreken dankzij betere opleiding van controleurs en toezicht op controlecentra; - meer "zware overtreders" ontdekt bij controles langs de weg dankzij gerichte controles; - betere handhaving van de resultaten van technische controles door de autoriteiten dankzij gegevensuitwisseling;



				- Betere kwaliteit van de beleidsvorming en betrouwbaarder tweedehandsautomarkt dankzij gegevensuitwisseling.
BO 2b	<b>3 347</b> , waarvan:	5 623	1,68:1	Baten van BO 2a plus:
	1 681: hogere controlefrequentie	(voornamelijk verband houdend met de verkeersveiligheid)		- 12 000 extra banen;
	273: controle van meer voertuigcategorieën			- <i>meer ontdekte gebreken bij controles langs de weg dankzij groter toepassingsgebied (streefcijfers en controle van alle voertuigcategorieën);</i>
	263: meer personeel nodig			- Sterkere toename van het aantal ontdekte gebreken dankzij betere opleiding van controleurs.
BO 2c	<b>9 227</b> , waarvan:	7 027	0,76:1	Baten van BO 2b plus:
	8 541: hogere controlefrequentie	(voornamelijk verband houdend met de verkeersveiligheid)		- 34 260 extra banen.
	281: controle van meer voertuigcategorieën			
	273: meer personeel nodig			
BO 3a	<b>460</b> , waarvan:	1 806	3,93:1	Baten van BO 1 plus baten van BO 2a.
	125: hogere controlefrequentie	(voornamelijk verband houdend met de verkeersveiligheid)		
	150: controle van meer voertuigcategorieën			
	95: meer personeel nodig			
BO 3b	<b>3 347</b> , waarvan:	5 807	1,73:1	Baten van BO 1 plus baten van BO 2b.
	1 681: hogere controlefrequentie	(voornamelijk verband houdend met de verkeersveiligheid)		
	273: controle van meer voertuigcategorieën			
	263: meer personeel			

	nodig			
PO3	9 227, waarvan:	7 211	0,78:1	Baten van BO 1 plus baten van BO 2c.
c	8 541: hogere controlefrequentie	(voornamelijk verband houdend met de verkeersveiligheid)		
	281: controle van meer voertuigcategorieën			
	273: meer personeel nodig			

## 6. VERGELIJKING VAN DE OPTIES

Met beleidsoptie 1 kan het "laaghangende fruit" worden geplukt, d.w.z. dat tegen lage kosten een beperkte verbetering van de verkeersveiligheid en de milieubescherming kan worden bereikt. In deze beleidsoptie wordt de potentiële bijdrage van het systeem van technische controles tot een grotere verkeersveiligheid, die in verschillende studies wordt geraamd op een vermindering van het jaarlijkse aantal dodelijke verkeersslachtoffers met 900 tot 1 100, echter bij lange na niet gerealiseerd. De instrumenten van beleidsoptie 2a zijn veel effectiever, aangezien daarmee een aantal van 749 dodelijke verkeersslachtoffers per jaar kan worden vermeden. Beleidsoptie 2b – rekening houdend met de mogelijke foutenmarge in de raming van de effecten – maakt het waarschijnlijk mogelijk om het volledige potentieel van controlesystemen voor het voorkomen van ongevallen, letsel en dodelijke verkeersslachtoffers te benutten. Beleidsoptie 2c gaat verder dan wat als een "normaal" potentieel kan worden beschouwd, met 1 441 minder dodelijke verkeersslachtoffers, hetgeen ook de buitensporig hoge kosten verklaart.

In het licht van bovenstaande overwegingen en de overkoepelende doelstellingen op het gebied van de verkeersveiligheid kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

- Beleidsoptie 1 is bijzonder kosteneffectief, maar draagt onvoldoende bij tot de verwezenlijking van de EU-doelstellingen op het gebied van verkeersveiligheid en milieu;
- Beleidsoptie 2a is relatief kosteneffectief en maakt een aanmerkelijke verbetering van de verkeersveiligheid en de milieubescherming mogelijk, die echter onder het niveau ligt van wat algemeen als het "conventionele" potentieel wordt beschouwd;
- Beleidsoptie 2b benut het volledige "conventionele" potentieel van het systeem van technische controles voor het verbeteren van de verkeersveiligheid en de milieubescherming en heeft nog steeds een positieve kosten-batenratio;
- Beleidsoptie 2c maakt het mogelijk om iets betere resultaten te bereiken dan die van beleidsoptie 2b, maar tegen veel hogere kosten (kosten-batenratio is lager dan 1);
- Beleidsoptie 3 combineert, in alle versies, het voordeel van de kostenefficiëntie van beleidsoptie 1 met de effectiviteit van beleidsoptie 2.

**Om deze redenen is beleidsoptie 3b de voorkeursoptie.** De berekeningen achter deze keuze zijn relatief robuust, zoals blijkt uit de resultaten van de gevoeligheidsanalyse.

## 7. MONITORING EN EVALUATIE

Binnen vijf jaar na de inwerkingtreding van alle elementen van de nieuwe wetgeving (met inbegrip van het opzetten van het systeem voor gegevensuitwisseling) zal de Commissie aan de Raad en het Europees Parlement verslag doen van de doeltreffendheid van de maatregelen voor het verwezenlijken van de doelstellingen. Met name, en in overeenstemming met de operationele doelstellingen, zal de Commissie opdracht geven tot de uitvoering van een wetenschappelijke studie om vast te stellen of het aantal aan technische gebreken toe te schrijven ongevallen en gevallen van letsel en de aan technische gebreken toe te schrijven omvang van de emissies in absolute en relatieve zin zijn gedaald, en zo ja in welke mate.

De Commissie zal de resultaten van het nationale risicoclassificatiesysteem voor wegvervoersondernemingen gebruiken voor het monitoren van de naleving door bedrijfsvoertuigen van de technische normen en het effect daarvan op het absolute en relatieve aantal ongevallen waarbij deze categorie voertuigen is betrokken.

De Commissie zal gebruikmaken van de potentiële synergieën die voortvloeien uit de herziening van de wetgeving inzake de typegoedkeuring van motorfietsen.<sup>5</sup> De nieuwe verordening betreffende de typegoedkeuring van gemotoriseerde twee- en driewielers voorziet in maatregelen tegen het opvoeren van deze voertuigen. Voor de handhaving van deze maatregelen, zoals vermeld in het begeleidende effectbeoordelingsverslag, zullen technische controles en controles langs de weg worden verricht, en de resultaten hiervan zullen samen met de elementen met betrekking tot het markttoezicht verdere input voor de monitoring vormen.

Verdere synergieën zullen worden gebruikt voor de monitoring en evaluatie in verband met de recentelijk gestarte voorbereiding van een wetgevingsinitiatief inzake nieuwe inschrijvingen van voertuigen.<sup>6</sup> De beperkte beschikbaarheid van gegevens, een van de voornaamste problemen die zich voordoen bij nieuwe inschrijvingen van voertuigen, zal worden opgelost via het administratieplatform voor voertuigen, dat een diep inzicht in de werking van de informatie-uitwisseling binnen de EU zal geven en real-timemonitoring van het systeem mogelijk zal maken.

De Commissie zal het bestaande verslagleggingssysteem voor technische controles langs de weg ook gebruiken, zoals vereist door artikel 6 van Richtlijn 2000/30/EG betreffende de technische controle langs de weg, om erop toe te zien dat de lidstaten het vereiste aantal bedrijfsvoertuigen controleren. Deze verslagen zullen het ook mogelijk maken om veranderingen te monitoren in de frequentie waarmee gebreken in het versterkte systeem voor periodieke technische controles zullen worden vastgesteld.

---

<sup>5</sup> Voorstel voor een Verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op twee- of driewielige voertuigen en vierwielers, COM(2010) 542 definitief.

<sup>6</sup> De inschrijving van motorvoertuigen die eerder in een andere lidstaat zijn ingeschreven: [http://ec.europa.eu/enterprise/policies/single-market-goods/files/car\\_registration/roadmap\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/enterprise/policies/single-market-goods/files/car_registration/roadmap_en.pdf)