

Technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens ***I

Amendementen van het Europees Parlement aangenomen op 2 juli 2013 op het voorstel voor een 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 (COM(2012)0380 – C7-0186/2012 – 2012/0184(COD))¹

(Gewone wetgevingsprocedure: eerste lezing)

Amendement 1

Voorstel voor een verordening Overweging 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

(3) Technische controles maken deel uit van een breder stelsel van regelgeving dat ervoor zorgt dat voertuigen tijdens het gebruik ervan in een veilige en in milieutechnisch opzicht aanvaardbare toestand worden gehouden. Deze regelgeving omvat periodieke technische controles voor alle voertuigen en controles langs de weg van voertuigen die worden gebruikt voor commerciële vervoersactiviteiten over de weg, alsmede bepalingen inzake een voertuiginschrijvingsprocedure *om ervoor te zorgen dat* voertuigen die een onmiddellijk gevaar voor de verkeersveiligheid vormen *niet in het verkeer worden gebruikt*.

Amendement

(3) Technische controles maken deel uit van een breder stelsel van regelgeving dat ervoor zorgt dat voertuigen tijdens het gebruik ervan in een veilige en in milieutechnisch opzicht aanvaardbare toestand worden gehouden. Deze regelgeving omvat periodieke technische controles voor alle voertuigen en controles langs de weg van voertuigen die worden gebruikt voor commerciële vervoersactiviteiten over de weg, alsmede bepalingen inzake een voertuiginschrijvingsprocedure. ***Periodieke controles moeten het voornaamste technische controle-instrument zijn. Controles langs de weg van bedrijfsvoertuigen mogen enkel een aanvulling vormen op periodieke controles en moeten gericht zijn op voertuigen die een onmiddellijk gevaar voor de verkeersveiligheid vormen.***

Amendement 2

Voorstel voor een verordening Overweging 3 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

¹ De zaak werd terugverwezen voor een nieuwe behandeling naar de bevoegde Commissie uit hoofde van artikel 57, lid 2, tweede alinea, van het Reglement (A7-0210/2013).

(3 bis) Alle voertuigen die gebruikt worden op de openbare weg moeten, onverminderd de eisen inzake de periodieke technische controle, wanneer ze worden gebruikt te allen tijde verkeersgeschikt zijn.

Amendement 3

Voorstel voor een verordening Overweging 3 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(3 ter) De versterking van de maatregelen inzake technische controles dient gepaard te gaan met op voertuigeigenaren gerichte bewustmakingscampagnes met als doel goede praktijken te ontwikkelen en basisvoertuigcontroles tot een gewoonte te maken.

Amendementen 4 en 115

Voorstel voor een verordening Overweging 4

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(4) In de Unie is een aantal technische normen en eisen met betrekking tot de veiligheid van voertuigen aangenomen. Er moet echter voor worden gezorgd, door middel van een regime van periodieke technische controles, dat voertuigen, nadat zij op de markt zijn gekomen, gedurende hun hele levensduur aan de veiligheidsnormen blijven voldoen. ***Dit regime moet van toepassing zijn op*** de categorieën van voertuigen als omschreven in Richtlijn 2002/24/EG van het Europees Parlement en de Raad van 18 maart 2002 betreffende de goedkeuring van twee- of driewielige motorvoertuigen en de intrekking van Richtlijn 92/61/EEG van de Raad, 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

(4) In de Unie is een aantal technische normen en eisen met betrekking tot de veiligheid van voertuigen aangenomen. Er moet echter voor worden gezorgd, door middel van een regime van periodieke technische controles, dat voertuigen, nadat zij op de markt zijn gekomen, gedurende hun hele levensduur aan de veiligheidsnormen blijven voldoen. ***Naderhand gemonteerde onderdelen die van invloed zijn op de veiligheids- en milieukeurmerken van het voertuig, mogen die kenmerken niet negatief beïnvloeden ten opzichte van de situatie ten tijde van de goedkeuring, de eerste inschrijving of de ingebruikneming. De lidstaten kunnen nationale eisen invoeren met betrekking tot de technische controle van de*** categorieën van voertuigen als omschreven in Richtlijn 2002/24/EG van het Europees Parlement en de Raad van 18 maart 2002

daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd en Richtlijn 2003/37/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 mei 2003 betreffende de typegoedkeuring van landbouw- of bosbouwtrekkers en aanhangwagens, verwisselbare getrokken machines, systemen, onderdelen en technische eenheden daarvan en tot intrekking van Richtlijn 74/150/EEG van de Raad.

betreffende de goedkeuring van twee- of driewielige motorvoertuigen; ***dit regime van nationale technische controles moet van toepassing zijn op de categorieën van voertuigen als omschreven 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 en Richtlijn 2003/37/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 mei 2003 betreffende de typegoedkeuring van landbouw- of bosbouwtrekkers en aanhangwagens, verwisselbare getrokken machines, systemen, onderdelen en technische eenheden daarvan.

Amendement 5

Voorstel voor een verordening Overweging 5 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(5 bis) Vroegtijdige vaststelling van voor de verkeersveiligheid relevante gebreken van een motorvoertuig zorgt ervoor dat dergelijke gebreken verholpen worden en draagt daarmee bij aan het voorkomen van ongevallen; de aldus vermeden ongevallenkosten moeten worden benut voor de opbouw van een bonussysteem.

Amendement 6

Voorstel voor een verordening Overweging 6

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(6) Een groot deel van de totale emissies in het wegvervoer, met name van CO₂, is afkomstig van een minderheid van de voertuigen, namelijk voertuigen met een slecht werkend emissiebeheersingssysteem. Geschat wordt dat 5 % van alle voertuigen verantwoordelijk is voor 25 % van alle

(6) Een groot deel van de totale emissies in het wegvervoer, met name van CO₂, is afkomstig van een minderheid van de voertuigen, namelijk voertuigen met een slecht werkend emissiebeheersingssysteem. Geschat wordt dat 5 % van alle voertuigen verantwoordelijk is voor 25 % van alle

verontreinigende emissies. Een regime van periodieke technische controles zal daarom ook bijdragen tot een beter milieu door het terugdringen van de gemiddelde emissies van voertuigen.

verontreinigende emissies. ***Dit geldt tevens voor een stijging van de deeltjes- en NOx-emissies door moderne motoren die aan een uitgebreidere emissiecontrole onderworpen moeten worden, waaronder een controle met elektronische controleapparatuur, waarbij gekeken wordt naar de integriteit en werking van het boorddiagnosesysteem (OBD) van het voertuig, geverifieerd aan de hand van een bestaande uitlaattest om het emissiesysteem volledig te controleren, omdat tests aan de hand van het OBD alleen niet betrouwbaar zijn.*** Een regime van periodieke technische controles zal daarom ook bijdragen tot een beter milieu door het terugdringen van de gemiddelde emissies van voertuigen.

Amendement 8

Voorstel voor een verordening Overweging 8

Door de Commissie voorgestelde tekst

(8) Landbouwvoertuigen met een door het ontwerp bepaalde maximumsnelheid van meer dan 40 km/h worden ***in lokale transportactiviteiten steeds vaker*** gebruikt ter vervanging van vrachtwagens. ***Hun potentiële risico is vergelijkbaar met dat van vrachtwagens, reden waarom deze categorie voertuigen*** wat betreft technische controles op dezelfde wijze moet worden behandeld als vrachtwagens.

Amendement

(8) Landbouwvoertuigen met een door het ontwerp bepaalde maximumsnelheid van meer dan 40 km/h worden ***soms*** gebruikt ter vervanging van vrachtwagens ***voor commercieel goederenvervoer over de weg. Het is van belang ervoor te zorgen dat landbouwvoertuigen die voor dit doel worden gebruikt*** wat betreft technische controles op dezelfde wijze worden behandeld als vrachtwagens.

Amendement 9

Voorstel voor een verordening Overweging 9

Door de Commissie voorgestelde tekst

(9) Motorvoertuigen van historisch belang ***worden verondersteld*** industrieel erfgoed uit de tijd dat ze zijn gebouwd in stand ***te houden*** en worden ***geacht nauwelijks op de openbare weg te worden*** gebruikt, ***en*** het moet aan de lidstaten worden

Amendement

(9) Motorvoertuigen van historisch belang ***houden*** industrieel erfgoed uit de tijd dat ze zijn gebouwd in stand, ***worden onderhouden in historisch correcte staat*** en worden ***zelden*** gebruikt ***als dagelijkse voertuigen***. Het moet aan de lidstaten

overgelaten om de termijn voor periodieke technische controles voor dergelijke voertuigen te verlengen. Ook moet het aan de lidstaten worden overgelaten om de technische controle van andere typen gespecialiseerde voertuigen te reguleren.

worden overgelaten om de termijn voor periodieke technische controles voor dergelijke voertuigen te verlengen **of hun regime van periodieke technische controles op een andere manier te reguleren**. Ook moet het aan de lidstaten worden overgelaten om de technische controle van andere typen gespecialiseerde voertuigen te reguleren.

Amendement 10

Voorstel voor een verordening Overweging 10

Door de Commissie voorgestelde tekst

(10) Technische controles zijn een soevereine activiteit en moeten **derhalve** worden verricht door de **lidstaten of door lichamen onder hun toezicht waaraan deze taak is toevertrouwd. De lidstaten moeten in alle gevallen verantwoordelijk blijven voor de technische controles, ook als het nationale systeem het verlenen van een vergunning aan particuliere lichamen toestaat, met inbegrip van lichamen die reparaties verrichten.**

Amendement

(10) Technische controles zijn een soevereine activiteit en moeten **als zodanig** worden verricht door de **desbetreffende lidstaat, door met deze taak belaste publieke organisaties of door organen of instellingen die door de staat zijn aangewezen en die onder rechtstreeks toezicht van de staat staan, met inbegrip van naar behoren geautoriseerde particuliere organen. Wanneer als controlecentra aangewezen instellingen ook fungeren als voertuigreparatiewerkplaatsen, zien de lidstaten met name toe op de objectiviteit en de hoge kwaliteit van de technische controle.**

Amendement 11

Voorstel voor een verordening Overweging 10 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(10 bis) In het kader van een betere toepassing van het beginsel van vrij verkeer binnen de Unie, moeten in de oorspronkelijke lidstaat van inschrijving afgegeven technische certificaten ook worden erkend in andere lidstaten, met het oog op herinschrijving.

Amendement 12

Voorstel voor een verordening Overweging 10 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(10 ter) Als bewezen kan worden dat de technische controles in toereikende mate geharmoniseerd zijn, moeten er bepalingen worden opgesteld voor de volledige wederzijdse erkenning van technische certificaten in de gehele Unie.

Amendement 13

Voorstel voor een verordening Overweging 11

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(11) Voor de controle van voertuigen, en in het bijzonder van hun elektronische veiligheidsonderdelen, is het van cruciaal belang om toegang te hebben tot de technische specificaties van elk afzonderlijk voertuig. Daarom moeten fabrikanten van voertuigen niet alleen alle gegevens verstrekken die onder de conformiteitsverklaring vallen, maar ook toegang bieden tot de gegevens die nodig zijn om de functionaliteit van veiligheids- en milieugerelateerde *onderdelen* te controleren. ***De bepalingen inzake de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie moeten ook voor dit doel worden toegepast, door controlecentra toegang te geven tot alle informatie-elementen die nodig zijn voor de technische controles. Dit is van essentieel belang, met name op het gebied van elektronische systemen, en moet alle door de fabrikant geïnstalleerde elementen omvatten.***

(11) Voor de controle van voertuigen, en in het bijzonder van hun elektronische veiligheidsonderdelen, is het van cruciaal belang om toegang te hebben tot de technische specificaties van elk afzonderlijk voertuig. Daarom moeten fabrikanten van voertuigen niet alleen alle gegevens verstrekken die onder de conformiteitsverklaring vallen, maar ook toegang bieden tot de gegevens die nodig zijn om de functionaliteit van veiligheids- en milieugerelateerde systemen te controleren. ***Deze gegevens moeten de details omvatten waarmee de functionaliteit van de veiligheidssystemen van voertuigen zodanig kan worden gecontroleerd dat ze kunnen worden getest in het kader van een periodieke technische keuring, zodat kan worden voorspeld hoe groot de kans is dat het voertuig wordt goedgekeurd.***

Amendement 14

Voorstel voor een verordening Overweging 12

Door de Commissie voorgestelde tekst

(12) Om een hoog niveau van controle in de hele Unie te verwezenlijken, moeten de voor de controles te gebruiken controleapparatuur en het onderhoud en de ijking daarvan op het niveau van de Unie worden gespecificeerd.

Amendement

(12) Om een hoog niveau van controle in de hele Unie te verwezenlijken, moeten de voor de controles te gebruiken controleapparatuur en het onderhoud en de ijking daarvan op het niveau van de Unie worden gespecificeerd. ***Er moeten prikkels worden gecreëerd voor innovaties op het gebied van controlesystemen, -procedures en -apparatuur om zo verdere kostenreducties en een beter gebruik mogelijk te maken.***

Amendement 15

**Voorstel voor een verordening
Overweging 13**

Door de Commissie voorgestelde tekst

(13) Controleurs moeten onafhankelijk kunnen opereren bij het verrichten van technische controles en belangenconflicten moeten worden vermeden. ***Het resultaat van de technische controles mag derhalve niet worden gekoppeld aan de beloning van de controleur of enig economisch of persoonlijk voordeel.***

Amendement

(13) Controleurs moeten onafhankelijk kunnen opereren bij het verrichten van technische controles en belangenconflicten moeten worden vermeden. ***De lidstaten moeten erop toezien op dat de controles volgens de voorschriften worden uitgevoerd en moeten daarbij in het bijzonder aandacht besteden aan de objectiviteit van de controles.***

Amendement 16

**Voorstel voor een verordening
Overweging 13 bis (nieuw)**

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(13 bis) De kwaliteit en onpartijdigheid van de technische controlecentra is van cruciaal belang voor het bereiken van de doelstelling van grotere verkeersveiligheid. Daarom moeten controlecentra die technische controles uitvoeren bijvoorbeeld voldoen aan de minimumeisen van ISO 17020 betreffende algemene criteria voor het functioneren van verschillende soorten instellingen die keuringen uitvoeren.

Amendement 17

Voorstel voor een verordening Overweging 14

Door de Commissie voorgestelde tekst

(14) De resultaten van de technische controles mogen niet worden gewijzigd voor commerciële doeleinden. Alleen indien de bevindingen van de door een controleur verrichte technische controle duidelijk niet correct zijn, moet het toezichthoudende orgaan bevoegd zijn om de resultaten van een technische controle te wijzigen.

Amendement

(14) De resultaten van de technische controles mogen niet worden gewijzigd voor commerciële doeleinden. Alleen indien de bevindingen van de door een controleur verrichte technische controle duidelijk niet correct zijn, moet het toezichthoudende orgaan bevoegd zijn om de resultaten van een technische controle te wijzigen ***en de passende sancties op te leggen aan het orgaan dat het certificaat heeft afgegeven.***

Amendement 18

Voorstel voor een verordening Overweging 15

Door de Commissie voorgestelde tekst

(15) Hoge normen voor technische controles vereisen een hoog niveau aan vaardigheden en competenties bij het controlerende personeel. Hiertoe moet een opleidingssysteem worden ingevoerd dat een initiële opleiding en periodieke opfriscursussen omvat. Met het oog op een soepele overgang naar het regime van periodieke opleidingen voor het bestaande controlepersoneel moet een overgangperiode worden vastgesteld.

Amendement

(15) Hoge normen voor technische controles vereisen een hoog niveau aan vaardigheden en competenties bij het controlerende personeel. Hiertoe moet een opleidingssysteem worden ingevoerd dat een initiële opleiding en periodieke opfriscursussen omvat. Met het oog op een soepele overgang naar het regime van periodieke opleidingen voor het bestaande controlepersoneel moet een overgangperiode worden vastgesteld. ***Lidstaten die nu al hogere eisen inzake opleiding, competentie en controles stellen dan de minimumvereisten, moeten dit niveau kunnen handhaven.***

Amendement 19

Voorstel voor een verordening Overweging 17

Door de Commissie voorgestelde tekst

(17) De frequentie van de controles moet

Amendement

(17) De frequentie van de controles moet

worden aangepast aan het type voertuig en het aantal afgelegde kilometers. Voertuigen vertonen eerder technische gebreken wanneer ze een bepaalde leeftijd hebben bereikt, en vooral wanneer ze bijzonder intensief worden gebruikt nadat ze een bepaald aantal kilometers hebben afgelegd. Daarom is het passend om ***de frequentie van de controles te verhogen voor oudere voertuigen en voertuigen met een hoge kilometerstand.***

Amendement 20

Voorstel voor een verordening

Overweging 19

Door de Commissie voorgestelde tekst

(19) Technische controles moeten betrekking hebben op alle punten die relevant zijn voor het specifieke ontwerp, de constructie en de uitrusting van het gecontroleerde voertuig. Binnen deze punten en gezien de huidige stand van de voertuigtechnologie moeten moderne elektronische systemen in de lijst met controlepunten worden opgenomen. Om de technische controles te harmoniseren, moeten voor elk van de controlepunten controlemethodes worden ingevoerd.

Amendement 21

Voorstel voor een verordening

Overweging 20 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

worden aangepast aan het type voertuig. Voertuigen vertonen eerder technische gebreken wanneer ze een bepaalde leeftijd hebben bereikt. Daarom is het passend om ***oudere voertuigen vaker controleren.***

Amendement

(19) Technische controles moeten betrekking hebben op alle punten die relevant zijn voor het specifieke ontwerp, de constructie en de uitrusting van het gecontroleerde voertuig. ***Deze punten moeten worden bijgewerkt op basis van voortschrijdend onderzoek en technische vooruitgang op het gebied van voertuig veiligheid. Ondermaatse wielen, die zijn bevestigd op assen die van de standaard afwijken, moeten als een kritiek veiligheidspunt worden behandeld en moeten derhalve deel uitmaken van de technische controles.*** Binnen deze punten en gezien de huidige stand van de voertuigtechnologie moeten moderne elektronische systemen in de lijst met controlepunten worden opgenomen. Om de technische controles te harmoniseren, moeten voor elk van de controlepunten controlemethodes worden ingevoerd.

Amendement

(20 bis) De normen voor technische controles moeten op een hoog

minimumniveau worden vastgelegd dat geldt voor de hele Unie, zodat de lidstaten die al normen hanteren voor technische controles van een hoger dan het in deze richtlijn vereiste niveau deze hogere normen kunnen handhaven en indien nodig kunnen aanpassen aan de technische vooruitgang.

Amendement 22

Voorstel voor een verordening Overweging 21

Door de Commissie voorgestelde tekst

(21) De houder van het kentekenbewijs van een voertuig dat aan een technische controle wordt onderworpen waarbij gebreken worden geconstateerd, in het bijzonder **gebreken die** een risico voor de verkeersveiligheid **vormen**, moet deze gebreken onverwijld verhelpen. In geval van gevaarlijke gebreken **moet het kentekenbewijs van** het voertuig **worden ingetrokken** totdat deze gebreken volledig zijn verholpen.

Amendement

(21) De houder van het kentekenbewijs van een voertuig dat aan een technische controle wordt onderworpen waarbij gebreken worden geconstateerd, in het bijzonder *een voertuig dat* een risico voor de verkeersveiligheid **vormt**, moet deze gebreken onverwijld verhelpen. In geval van gevaarlijke gebreken **mag** het voertuig **niet meer op openbare wegen rijden** totdat deze gebreken volledig zijn verholpen.

Amendement 23

Voorstel voor een verordening Overweging 22

Door de Commissie voorgestelde tekst

(22) Na elke controle **moet** een technisch certificaat worden afgegeven dat **onder meer informatie over** de identiteit van het voertuig en de resultaten van de controle **moet bevatten. Met het oog op een behoorlijke follow-up van technische controles** moeten de lidstaten deze informatie in een gegevensbank verzamelen en bewaren.

Amendement

(22) **Teneinde een goede follow-up van de resultaten van de controle te garanderen, moet** na elke controle een technisch certificaat worden afgegeven dat **ook in elektronische vorm moet worden opgesteld en dat net zo gedetailleerd als het originele technische certificaat moet zijn ten aanzien van** de identiteit van het voertuig en de resultaten van de controle. **Bovendien** moeten de lidstaten deze informatie in een **centrale** gegevensbank verzamelen en bewaren **om ervoor te zorgen dat de echtheid van de resultaten van de periodieke technische controles**

gemakkelijk kan worden geverifieerd.

Amendement 24

Voorstel voor een verordening Overweging 22 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(22 bis) Aangezien in sommige lidstaten de inschrijving van bepaalde categorieën van voertuigen, zoals lichte aanhangwagens, niet verplicht is, moet de informatie dat het voertuig is gecontroleerd en goedgekeurd worden verstrekt door middel van een bewijs van controle dat op zichtbare wijze op het voertuig is aangebracht.

Amendement 25

Voorstel voor een verordening Overweging 23

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(23) Geschat wordt dat bij 5% tot 12% van de verkochte tweedehandsauto's fraude met de kilometerstand wordt gepleegd, wat leidt tot hoge kosten voor de samenleving, ter waarde van meerdere miljarden euro per jaar, en een onjuiste beoordeling van de technische toestand van voertuigen. In het kader van de bestrijding van fraude met de kilometerstand zal het vastleggen van de kilometerstand in het technisch certificaat, in combinatie met de verplichting om het certificaat van eerdere controles te tonen, het gemakkelijker maken om geknoei met of manipulatie van de kilometerteller te ontdekken. Fraude met de kilometerstand moet ook systematischer als een strafbaar feit worden beschouwd.

(23) Geschat wordt dat bij 5% tot 12% van de *in een land* verkochte tweedehandsauto's fraude met de kilometerstand wordt gepleegd, *terwijl dit percentage nog veel hoger is voor grensoverschrijdende verkoop*, wat leidt tot hoge kosten voor de samenleving, ter waarde van meerdere miljarden euro per jaar, en een onjuiste beoordeling van de technische toestand van voertuigen. In het kader van de bestrijding van fraude met de kilometerstand zal het vastleggen van de kilometerstand in het technisch certificaat, in combinatie met de verplichting om het certificaat van eerdere controles te tonen, het gemakkelijker maken om geknoei met of manipulatie van de kilometerteller te ontdekken. *Het opzetten van een elektronisch platform voor informatie over voertuigen waarin, met waarborging van gegevensbescherming, de kilometerstand van en ernstige ongevallen met voertuigen in de loop van hun levensduur worden geregistreerd, zal ook*

bijdragen aan de bestrijding van manipulatie en het toegankelijk maken van belangrijke informatie. Fraude met de kilometerstand moet ***bovendien*** ook systematischer als een strafbaar feit worden beschouwd.

Amendement 26

Voorstel voor een verordening Overweging 25

Door de Commissie voorgestelde tekst

(25) Technische controles maken deel uit van een breder stelsel van regelgeving dat op voertuigen van toepassing is tijdens hun hele levensduur, vanaf de goedkeuring, via inschrijvingen en controles, tot de afdanking. De ontwikkeling en onderlinge koppeling van nationale elektronische gegevensbanken en die van voertuigfabrikanten ***moet in beginsel*** bijdragen tot een grotere efficiëntie van de gehele voertuigadministratieketen en moet de kosten en de administratieve lasten verminderen. ***De Commissie zou daarom een studie moeten uitvoeren naar de haalbaarheid en de kosten en baten van het opzetten van een Europees elektronisch voertuiginformatieplatform voor dit doel.***

Amendement 27

Voorstel voor een verordening Overweging 25 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(25) Technische controles maken deel uit van een breder stelsel van regelgeving dat op voertuigen van toepassing is tijdens hun hele levensduur, vanaf de goedkeuring, via inschrijvingen en controles, tot de afdanking. De ontwikkeling en onderlinge koppeling van nationale elektronische gegevensbanken en die van voertuigfabrikanten ***zal*** bijdragen tot een grotere efficiëntie van de gehele voertuigadministratieketen en moet de kosten en de administratieve lasten verminderen.

(25 bis) De doelstelling van deze verordening is om de verdere harmonisering en standaardisering van de periodieke technische controles van voertuigen te bevorderen, met als uiteindelijke doel de oprichting van een interne markt voor periodieke technische controles in de Europese Unie, met een systeem van wederzijdse erkenning van technische certificaten, zodat de

voertuigen in alle lidstaten kunnen worden gecontroleerd. Derhalve moet de Commissie een verslag opstellen over de voortgang van de harmonisering om te bepalen of dit systeem van wederzijdse erkenning kan worden ingevoerd.

Amendement 28

Voorstel voor een verordening

Overweging 26

Door de Commissie voorgestelde tekst

(26) Met het oog op *de aanvulling* van deze verordening *met nadere technische details* moet de bevoegdheid om handelingen vast te stellen overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie aan de Commissie worden gedelegeerd om rekening te houden met de ontwikkeling van de EU-wetgeving inzake typegoedkeuring van voertuigcategorieën en de noodzaak om de bijlagen bij te werken in het licht van de technische vooruitgang. Het is van bijzonder belang dat de Commissie tijdens de voorbereiding passend overleg pleegt, onder meer met deskundigen. De Commissie dient er bij de voorbereiding en opstelling van de gedelegeerde handelingen voor te zorgen dat de desbetreffende documenten tijdig en op gepaste wijze gelijktijdig worden toegezonden aan het Europees Parlement en de Raad.

Amendement 29

Voorstel voor een verordening

Overweging 29

Door de Commissie voorgestelde tekst

(29) Aangezien de doelstelling van deze verordening, namelijk de vaststelling van gemeenschappelijke minimumvoorschriften voor de uitvoering van de technische controles van voertuigen binnen de Unie, niet voldoende door de

Amendement

(26) Met het oog op de *actualisering* van deze verordening moet de bevoegdheid om handelingen vast te stellen overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie aan de Commissie worden gedelegeerd om rekening te houden met de ontwikkeling van de EU-wetgeving inzake typegoedkeuring van voertuigcategorieën en de noodzaak om de bijlagen bij te werken in het licht van de technische vooruitgang. Het is van bijzonder belang dat de Commissie tijdens de voorbereiding passend overleg pleegt, onder meer met deskundigen. De Commissie dient er bij de voorbereiding en opstelling van de gedelegeerde handelingen voor te zorgen dat de desbetreffende documenten tijdig en op gepaste wijze gelijktijdig worden toegezonden aan het Europees Parlement en de Raad.

Amendement

(29) Aangezien de doelstelling van deze verordening, namelijk de vaststelling van gemeenschappelijke minimumvoorschriften voor de uitvoering van de technische controles van voertuigen binnen de Unie, niet voldoende door de

lidstaten kan worden verwezenlijkt en derhalve beter door de Unie kan worden verwezenlijkt, kan de Unie maatregelen vaststellen overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag betreffende de Europese Unie bedoelde subsidiariteitsbeginsel. Overeenkomstig het evenredigheidsbeginsel als bedoeld in genoemd artikel gaat deze verordening niet verder dan hetgeen noodzakelijk is om deze doelstellingen te bereiken.

lidstaten kan worden verwezenlijkt en derhalve beter door de Unie kan worden verwezenlijkt, kan de Unie maatregelen vaststellen overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag betreffende de Europese Unie bedoelde subsidiariteitsbeginsel. Overeenkomstig het evenredigheidsbeginsel als bedoeld in genoemd artikel gaat deze verordening niet verder dan hetgeen noodzakelijk is om deze doelstellingen te bereiken. ***De lidstaten kunnen besluiten strengere voorschriften dan de minimumnormen in te voeren.***

Amendement 30

Voorstel voor een verordening Artikel 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

Deze verordening stelt een regime van periodieke technische controles van voertuigen vast.

Amendement

Deze verordening stelt een regime van periodieke technische controles van voertuigen vast, ***die worden uitgevoerd op basis van technische minimumnormen en -voorschriften om een hoog niveau van veiligheid op de weg en milieubescherming te waarborgen.***

Amendement 31

Voorstel voor een verordening Artikel 2 – lid 1 – streepje 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

– motorvoertuigen ***op ten minste vier wielen die dienen voor personenvervoer waarvan het aantal zitplaatsen*** – die van de bestuurder niet meegerekend – ***niet meer dan acht bedraagt*** – voertuigcategorie M1;

Amendement

– motorvoertuigen ***die in eerste instantie voor het vervoer van personen en hun bagage zijn ontworpen en gebouwd, met maximaal acht zitplaatsen***, die van de bestuurder niet meegerekend – voertuigcategorie M1;

Amendement 32

Voorstel voor een verordening Artikel 2 – lid 1 – streepje 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

– motorvoertuigen **voor personenvervoer waarvan het aantal zitplaatsen** – die van de bestuurder niet meegerekend – **meer dan acht bedraagt** – voertuigcategorieën M2 en M3;

Amendement

– motorvoertuigen **die in eerste instantie voor het vervoer van personen en hun bagage zijn ontworpen en gebouwd, met meer dan acht zitplaatsen**, die van de bestuurder niet meegerekend – voertuigcategorieën M2 en M3;

Amendement 33

**Voorstel voor een verordening
Artikel 2 – lid 1 – streepje 3**

Door de Commissie voorgestelde tekst

– motorvoertuigen **op ten minste vier wielen die normaal dienen** voor het vervoer van **voorwerpen over de weg en waarvan de toegestane maximummassa niet meer dan 3 500 kg bedraagt** – voertuigcategorie N1;

Amendement

– motorvoertuigen **die in eerste instantie voor het vervoer van goederen zijn ontworpen en gebouwd, met een maximummassa van ten hoogste 3,5 ton** – voertuigcategorie N1;

Amendement 34

**Voorstel voor een verordening
Artikel 2 – lid 1 – streepje 4**

Door de Commissie voorgestelde tekst

– motorvoertuigen **voor goederenvervoer met een toegestane maximummassa van meer dan 3 500 kg** – voertuigcategorieën N2 en N3;

Amendement

– motorvoertuigen **die in eerste instantie voor het vervoer van goederen zijn ontworpen en gebouwd**, met een maximummassa van meer dan **3,5 ton** – voertuigcategorieën N2 en N3;

Amendement 35

**Voorstel voor een verordening
Artikel 2 – lid 1 – streepje 5**

Door de Commissie voorgestelde tekst

– aanhangwagens **en opleggers waarvan de toegestane maximummassa niet meer dan 3 500 kg bedraagt** – voertuigcategorieën O1 en O2;

Amendement

– aanhangwagens **die ontworpen en gebouwd zijn voor het vervoer van goederen of personen, alsook om woongelegenheid te bieden aan personen, met een maximummassa van ten hoogste 3,5 ton** – voertuigcategorie O2;

Amendement 36

Voorstel voor een verordening Artikel 2 – lid 1 – streepje 6

Door de Commissie voorgestelde tekst

– aanhangwagens **en opleggers** met een **toegestane** maximummassa van meer dan **3 500 kg** – voertuigcategorieën O3 en O4;

Amendement

– aanhangwagens **die ontworpen en gebouwd zijn voor het vervoer van goederen of personen, alsook om woongelegenheid te bieden aan personen**, met een maximummassa van meer dan **3,5 ton** – voertuigcategorieën O3 en O4;

Amendement 117/1

Voorstel voor een verordening Artikel 2 – lid 1 – streepje 7

Door de Commissie voorgestelde tekst

– twee- en driewielige motorvoertuigen – voertuigcategorieën **L1e, L2e**, L3e, L4e, L5e, **L6e** en L7e;

Amendement

– **met ingang van 1 januari 2016:** twee- en driewielige motorvoertuigen – voertuigcategorieën L3e, L4e, L5e en L7e;

Amendement 38

Voorstel voor een verordening Artikel 2 – lid 1 – streepje 8

Door de Commissie voorgestelde tekst

– trekkers op wielen met een door **het ontwerp** bepaalde maximumsnelheid van meer dan 40 km/h – **voertuigcategorie T5**.

Amendement

– trekkers op wielen **van categorie T5 die voornamelijk op de openbare weg worden gebruikt**, met een door **de constructie** bepaalde maximumsnelheid van meer dan 40 km/h.

Amendement 39

Voorstel voor een verordening Artikel 2 – lid 1 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

1 bis. De lidstaten kunnen de verplichte periodieke technische controles tot andere voertuigcategorieën uitbreiden. De lidstaten stellen de Commissie op de hoogte van besluiten tot uitbreiding en

motiveren deze.

Amendement 117/2

Voorstel voor een verordening Artikel 2 – lid 1 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

1 ter. Deze verordening is met ingang van 1 januari 2018 van toepassing op de volgende voertuigcategorieën, tenzij de Commissie in haar in artikel 18 bis bedoelde verslag aantoont dat een dergelijke maatregel geen effect zou hebben:

– twee- en driewielige motorvoertuigen – voertuigcategorieën L1e, L2e en L6e.

Amendement 40

Voorstel voor een verordening Artikel 2 – lid 2 – streepje 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

– voertuigen **van** strijdkrachten, brandweerdiensten, civielebeschermingsdiensten of nood- en reddingsdiensten;

– voertuigen **gebruikt door** strijdkrachten, brandweerdiensten, civielebeschermingsdiensten of nood- en reddingsdiensten;

Amendement 41

Voorstel voor een verordening Artikel 2 – lid 2 – streepje 4 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

– aanhangwagens van categorie O2 met een maximummassa van ten hoogste 2,0 ton, met uitzondering van aanhangwagens van categorie O2 van het caravantype.

Amendement 42

Voorstel voor een verordening Artikel 3 – punt 5

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(5) "twee- of driewielig motorvoertuig": een door een motor aangedreven voertuig op wielen met of zonder zijspan, drie- en vierwielers;

Schrappen

Amendement 43

Voorstel voor een verordening Artikel 3 – alinea 1 – punt 7

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(7) "voertuig van historisch belang": elk voertuig dat aan de volgende voorwaarden voldoet:

(7) "voertuig van historisch belang": elk voertuig dat **door de lidstaat van inschrijving of een aangewezen vergunningsinstantie daarvan als historisch wordt beschouwd en** aan de volgende voorwaarden voldoet:

– het is ten minste dertig jaar geleden vervaardigd;

– het is ten minste 30 jaar geleden vervaardigd **of voor het eerst ingeschreven;**

– **het wordt onderhouden door middel van reserveonderdelen die het historische onderdeel van het voertuig reproduceren;**

– **het specifieke voertuigtype, zoals omschreven door de relevante rechtshandelingen van de Unie betreffende typegoedkeuring, is niet langer in productie;**

– **de technische kenmerken van de belangrijkste onderdelen, zoals de motor, het remsysteem, de stuurinrichting of de ophanging, hebben geen veranderingen ondergaan; en**

– **het wordt bewaard en onderhouden in historisch correcte staat, en heeft derhalve geen belangrijke veranderingen ondergaan wat de technische kenmerken betreft;**

– **het uiterlijk is niet veranderd;**

Amendement 44

Voorstel voor een verordening Artikel 3 – punt 9

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(9) "technische controle": een **controle om vast te stellen of de onderdelen van** een voertuig **nog voldoen** aan de **toepasselijke veiligheids- en milieukenmerken die van kracht waren** ten tijde van de goedkeuring,

(9) "technische controle": een **inspectie om te waarborgen dat** een voertuig **veilig kan worden gebruikt op de openbare weg en** aan de **vereiste** veiligheids- en milieukenmerken **voldoet** ten tijde van de

de eerste inschrijving of de ingebruikneming, *evenals ten tijde van de installatie van onderdelen op bestaande voertuigen*;

goedkeuring, eerste inschrijving of ingebruikneming, *of* ten tijde van de installatie van onderdelen op bestaande voertuigen;

Amendement 45

Voorstel voor een verordening Artikel 3 – punt 13

Door de Commissie voorgestelde tekst

(13) "controleur": een persoon die door de lidstaat is gemachtigd om technische controles uit te voeren in een controlecentrum of namens een bevoegde instantie;

Amendement

(13) "controleur": een persoon die door de lidstaat *of de bevoegde instantie van die lidstaat* is gemachtigd om technische controles uit te voeren in een controlecentrum of namens een bevoegde instantie;

Amendement 46

Voorstel voor een verordening Artikel 4 – lid 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

2. Technische controles worden *alleen* verricht *door de bevoegde instantie van een lidstaat of door een door de lidstaat gemachtigd controlecentrum*.

Amendement

2. Technische controles worden *in beginsel* verricht *in de lidstaat waar het voertuig is ingeschreven door de bevoegde instantie van die lidstaat of door een publieke organisatie die met deze taak belast is door de lidstaat of door organen of instellingen die gecertificeerd zijn door en onder toezicht staan van de lidstaat, met inbegrip van gemachtigde particuliere organen*.

Amendement 47

Voorstel voor een verordening Artikel 4 – lid 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

3. Fabrikanten van voertuigen bieden de controlecentra, of, indien relevant, de bevoegde instantie, toegang tot de in bijlage I bedoelde technische informatie die nodig is voor het verrichten van technische controles. De Commissie stelt

Amendement

3. Fabrikanten van voertuigen bieden de controlecentra en fabrikanten van controleapparatuur, of, indien relevant, de bevoegde instantie, gratis toegang tot de in bijlage I bedoelde technische informatie die nodig is voor het verrichten van

nadere regels vast voor de procedures inzake de toegang tot de in bijlage I bedoelde technische informatie overeenkomstig de onderzoeksprocedure als bedoeld in artikel 16, lid 2.

technische controles. ***Voor fabrikanten van controleapparatuur bevat deze informatie de vereiste gegevens waarmee de controleapparatuur kan worden gebruikt om te bepalen of de functionaliteit van de elektronische controlesystemen van het voertuig wordt goed- of afgekeurd.*** De Commissie stelt nadere regels vast voor de procedures inzake de toegang tot de in bijlage I bedoelde technische informatie ***en onderzoekt de haalbaarheid van een centraal toegangspunt*** overeenkomstig de onderzoeksprocedure als bedoeld in artikel 16, lid 2.

Amendement 48

Voorstel voor een verordening Hoofdstuk 3 – titel

Door de Commissie voorgestelde tekst

**EISEN INZAKE TECHNISCHE
CONTROLES**

Amendement

**MINIMUMEISEN INZAKE
TECHNISCHE CONTROLES**

Amendement 50

Voorstel voor een verordening Artikel 5 – lid 1 – streepje 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

– voertuigen van de categorieën M1, N1 en O2: vier jaar na de datum waarop het voertuig voor het eerst is ingeschreven, ***vervolgens na twee jaar*** en daarna ***elk*** jaar;

Amendement

– voertuigen van de categorieën M1, N1 en O2: vier jaar na de datum waarop het voertuig voor het eerst is ingeschreven, daarna ***elke twee*** jaar;

Amendement 51

Voorstel voor een verordening Artikel 5 – lid 1 – streepje 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

– voertuigen van de categorie M1 die zijn ingeschreven als taxi of ambulance, voertuigen van de categorieën M2, M3, N2, N3, ***T5***, O3 en O4: een jaar na de datum waarop het voertuig voor het eerst is

Amendement

– voertuigen van de categorie M1 die zijn ingeschreven als taxi of ambulance, voertuigen van de categorieën M2, M3, N2, N3, O3 en O4: een jaar na de datum waarop het voertuig voor het eerst is

ingeschreven, en daarna jaarlijks.

ingeschreven, en daarna jaarlijks;

Amendement 52

Voorstel voor een verordening Artikel 5 – lid 1 – streepje 3 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

– vertuigen van de categorie T5 die voornamelijk op de openbare weg worden gebruikt: een jaar na de datum waarop het voertuig voor het eerst is ingeschreven, en daarna jaarlijks;

Amendement 53

Voorstel voor een verordening Artikel 5 – lid 1 – streepje 3 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

– andere categorieën voertuigen: met tussenpozen die worden bepaald door de lidstaat van inschrijving.

Amendement 54

Voorstel voor een verordening Artikel 5 – lid 1 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

1 bis. Iedere lidstaat kan technische controles financieel ondersteunen, indien de eigenaar van een voertuig besluit de periode tussen de controles tot een jaar terug te brengen. Financiële ondersteuning is op zijn vroegst tien jaar na de datum waarop een voertuig voor het eerst is ingeschreven mogelijk.

Amendement 55

Voorstel voor een verordening Artikel 5 – lid 1 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

1 ter. Een lidstaat mag eisen dat voertuigen uit een willekeurige categorie die in de lidstaat ingeschreven staan, vaker worden onderworpen aan een periodieke technische controle.

Amendement 56

Voorstel voor een verordening Artikel 5 – lid 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

2. Wanneer een voertuig van de categorie M1 of N1 een kilometerstand van 160.000 km heeft bereikt bij de eerste technische controle nadat het voertuig voor het eerst is ingeschreven, wordt het daarna jaarlijks aan een technische controle onderworpen.

Amendement

Schrappen

Amendement 57

Voorstel voor een verordening Artikel 5 – lid 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

3. De houder van het kentekenbewijs kan het controlecentrum, of, indien relevant, de bevoegde instantie, verzoeken de technische controle te verrichten in een periode die zich uitstrekt van het begin van de maand die voorafgaat aan de maand waarin de in lid 1 bedoelde verjaringsdatum valt tot het einde van de tweede maand die volgt op deze datum, zonder dat dit van invloed is op de datum van de volgende technische controle.

Amendement

3. De houder van het kentekenbewijs kan het controlecentrum, of, indien relevant, de bevoegde instantie **of de organen of instellingen die gecertificeerd zijn door en onder toezicht staan van de lidstaat**, verzoeken de technische controle te verrichten in een periode die zich uitstrekt van het begin van de maand die voorafgaat aan de maand waarin de in lid 1 bedoelde verjaringsdatum valt tot het einde van de tweede maand die volgt op deze datum, zonder dat dit van invloed is op de datum van de volgende technische controle.

Amendement 58

Voorstel voor een verordening Artikel 5 – lid 4 – streepje 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

– wanneer de houder van het kentekenbewijs van het voertuig het kentekenbewijs overdoet aan een andere houder.

Schrappen

Amendement 59

Voorstel voor een verordening
Artikel 5 – lid 4 – streepje 3 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

– wanneer het voertuig een kilometerstand van 160 000 km heeft bereikt.

Amendement 60

Voorstel voor een verordening
Artikel 6 – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

1. De technische controle bestrijkt de in bijlage II, punt 2 bedoelde gebieden.

1. De technische controle bestrijkt **ten minste** de in bijlage II, punt 2 bedoelde gebieden.

Amendement 61

Voorstel voor een verordening
Artikel 6 – lid 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

2. Voor elk gebied als bedoeld in lid 1 verricht de bevoegde instantie van een lidstaat of het controlecentrum een technische controle die ten minste de in bijlage II, punt 3 bedoelde punten bestrijkt, waarbij de op de controle van deze punten van toepassing zijnde methode wordt gebruikt.

2. Voor elk gebied als bedoeld in lid 1 verricht de bevoegde instantie van een lidstaat of het controlecentrum een technische controle die ten minste de in bijlage II, punt 3 bedoelde punten bestrijkt, waarbij de op de controle van deze punten van toepassing zijnde methode, **dan wel een gelijkwaardige door een bevoegde autoriteit goedgekeurde** methode wordt gebruikt.

Amendement 62

Voorstel voor een verordening
Artikel 8 – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

1. Het controlecentrum dat, of, indien relevant, de bevoegde instantie die, een technische controle van een voertuig heeft verricht, geeft een technisch certificaat voor dat voertuig af dat ten minste de elementen van bijlage IV omvat.

Amendement

1. Het controlecentrum dat, of, indien relevant, de bevoegde instantie die, een technische controle van een voertuig heeft verricht, geeft een technisch certificaat voor dat voertuig af ***dat ook in elektronische vorm beschikbaar is en*** dat ten minste de elementen van bijlage IV omvat. ***Hiertoe stelt de Commissie een uniform Europees model op voor technische controles.***

Amendement 63

**Voorstel voor een verordening
Artikel 8 – lid 2**

Door de Commissie voorgestelde tekst

2. Het controlecentrum of, indien relevant, de bevoegde instantie verstrekt de persoon die het voertuig voor een controle heeft gebracht ***het*** technisch certificaat of, in geval van een ***elektronisch*** technisch certificaat, ***een naar behoren gecertificeerde gedrukte versie van het certificaat.***

Amendement

2. Het controlecentrum of, indien relevant, de bevoegde instantie verstrekt, ***zodra de test naar tevredenheid is afgerond,*** de persoon die het voertuig voor een controle heeft gebracht ***een*** technisch certificaat of ***stelt,*** in geval van een technisch certificaat ***in elektronische vorm, een gedrukte versie van de controleresultaten beschikbaar.***

Amendement 64

**Voorstel voor een verordening
Artikel 8 – lid 2 bis (nieuw)**

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

2 bis. Wanneer de inschrijvingsinstantie een aanvraag voor de herinschrijving van een voertuig ontvangt en het voertuig afkomstig is uit een andere lidstaat, dan moet zij het technisch certificaat van het voertuig erkennen als de geldigheid ervan is bevestigd op het tijdstip van de herinschrijving. De erkenning wordt verleend voor dezelfde periode als de oorspronkelijke geldigheidsduur van het certificaat, behalve wanneer de oorspronkelijke geldigheidsduur langer is dan de maximale wettelijke duur in de lidstaat waar het voertuig opnieuw wordt

ingeschreven. In dat geval wordt de geldigheidsduur naar beneden aangepast en berekend vanaf de datum waarop het oorspronkelijke technische certificaat voor het voertuig is afgegeven. Vóór de datum waarop deze verordening van toepassing wordt, delen de lidstaten aan elkaar mede welke vorm van het technisch certificaat hun respectieve bevoegde instanties erkennen en geven zij instructies voor het controleren van de echtheid ervan.

Amendement 65

Voorstel voor een verordening Artikel 8 – lid 4

Door de Commissie voorgestelde tekst

4. Ten behoeve van de controle van de kilometerstand, en indien deze informatie niet langs elektronische weg is meegedeeld na de vorige technische controle, vraagt de controleur de persoon die het voertuig voor de controle brengt het na de vorige technische controle afgegeven certificaat te tonen.

Amendement

4. Ten behoeve van de controle van de kilometerstand, ***indien er een kilometer teller aanwezig is***, en indien deze informatie niet langs elektronische weg is meegedeeld na de vorige technische controle, vraagt de controleur de persoon die het voertuig voor de controle brengt het na de vorige technische controle afgegeven certificaat te tonen, ***indien het certificaat niet elektronisch is afgegeven***.

Amendement 66

Voorstel voor een verordening Artikel 8 – lid 5

Door de Commissie voorgestelde tekst

5. De resultaten van de technische controle worden meegedeeld aan de inschrijvingsautoriteit van het voertuig. Deze kennisgeving dient de in het technisch certificaat vermelde informatie te bevatten.

Amendement

5. De resultaten van de technische controle worden ***langs elektronische weg onverwijld*** meegedeeld aan de inschrijvingsautoriteit van het voertuig. Deze kennisgeving dient de in het technisch certificaat vermelde informatie te bevatten.

Amendement 67

Voorstel voor een verordening Artikel 9 – lid 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

2. In geval van grote gebreken **neemt** de bevoegde instantie een besluit over de voorwaarden waaronder het voertuig verder mag worden gebruikt alvorens opnieuw te worden gecontroleerd. Deze nieuwe controle vindt plaats binnen zes weken na de eerste controle.

Amendement 68

Voorstel voor een verordening
Artikel 9 – lid 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

3. In geval van gevaarlijke gebreken **mag** het voertuig **niet worden gebruikt** op openbare wegen **en wordt de inschrijving ingetrokken overeenkomstig artikel 3 bis van Richtlijn XXX van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 1999/37/EG inzake kentekenbewijzen van motorvoertuigen** totdat de gebreken zijn verholpen **en een nieuw technisch certificaat is afgegeven ten bewijze van het feit dat het voertuig verkeersgeschikt is**.

Amendement 69

Voorstel voor een verordening
Artikel 10 – alinea 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

Het controlecentrum dat, of, indien relevant, de bevoegde instantie van de lidstaat die, de technische controle van een op zijn grondgebied ingeschreven voertuig heeft verricht, geeft een bewijs af voor elk voertuig dat met goed gevolg een dergelijke controle heeft doorstaan. Op het bewijs wordt de datum van de volgende technische controle vermeld.

Amendement

2. In geval van grote gebreken **kan** de bevoegde **nationale** instantie een besluit **nemen** over de voorwaarden waaronder het voertuig verder mag worden gebruikt alvorens opnieuw te worden gecontroleerd. Deze nieuwe controle vindt plaats binnen zes weken na de eerste controle.

Amendement

3. In geval van gevaarlijke gebreken **kan de lidstaat of de bevoegde instantie het gebruik van** het voertuig op openbare wegen **verbieden of beperken** totdat de **gevaarlijke** gebreken zijn verholpen.

Amendement

Het controlecentrum dat, of, indien relevant, de bevoegde instantie van de lidstaat die, de technische controle van een op zijn grondgebied ingeschreven voertuig heeft verricht, geeft een bewijs af voor elk voertuig dat met goed gevolg een dergelijke controle heeft doorstaan. Op het bewijs wordt de datum van de volgende technische controle vermeld. **Er hoeft geen bewijs van de controle te worden afgegeven als in het kentekenbewijs kan worden aangegeven dat de technische**

controle is uitgevoerd en wanneer de volgende controle moet worden uitgevoerd.

Amendement 70

Voorstel voor een verordening Artikel 10 – alinea 1 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Indien het gecontroleerde voertuig tot een categorie voertuigen behoort waarvoor geen inschrijving vereist is in de lidstaat van ingebruikneming, wordt het bewijs van controle op zichtbare wijze op het voertuig aangebracht.

Amendement 71

Voorstel voor een verordening Artikel 10 – alinea 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Elke lidstaat erkent het bewijs dat overeenkomstig lid 1 is afgegeven.

Elke lidstaat erkent het bewijs dat overeenkomstig lid 1 *door een andere lidstaat* is afgegeven *of een overeenkomende aantekening in het kentekenbewijs van het voertuig, mits het bewijs is afgegeven voor een in deze lidstaat toegelaten voertuig.*

Amendement 72

Voorstel voor een verordening Artikel 11 – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

1. Voor de technische controles gebruikte controlefaciliteiten en -apparatuur voldoen aan de in bijlage V vastgestelde minimale technische voorschriften.

1. Voor de technische controles gebruikte controlefaciliteiten en -apparatuur voldoen *ten minste* aan de in bijlage V vastgestelde minimale technische voorschriften.

Amendement 73

Voorstel voor een verordening Artikel 11 – lid 1 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

1 bis. Aan de controlecentra waarin controleurs technische controles uitvoeren, wordt een vergunning verleend door een lidstaat of de bevoegde instantie van die lidstaat.

Amendement 74

Voorstel voor een verordening Artikel 11 – lid 1 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

1 ter. Controlecentra die bij de inwerkingtreding van deze verordening reeds door de lidstaten waren erkend, moeten na ten minste vijf jaar na de inwerkingtreding van deze verordening opnieuw worden gecontroleerd op naleving van de minimumnormen.

Amendement 75

Voorstel voor een verordening Artikel 11 – lid 2 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

2 bis. Teneinde te voldoen aan de minimumvereisten wat betreft kwaliteitszorg dienen de controlecentra te voldoen aan de vereisten van de lidstaat die de vergunning verleent. De controlecentra waarborgen de objectiviteit en de hoge kwaliteit van de voertuigcontroles.

Amendement 76

Voorstel voor een verordening Artikel 12 – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

1. Technische controles worden uitgevoerd door controleurs die voldoen aan de in bijlage VI neergelegde minimumvereisten

1. Technische controles worden uitgevoerd door controleurs die voldoen aan de in bijlage VI neergelegde minimumvereisten inzake competentie en opleiding. ***De***

inzake competentie en opleiding.

lidstaten kunnen bijkomende eisen stellen op het vlak van competentie en opleiding.

Amendement 77

Voorstel voor een verordening Artikel 12 – lid 1 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

1 bis. De lidstaten bepalen dat de controleurs een toereikende opleiding dienen te krijgen die beantwoordt aan de kwalificatie-eisen.

Amendement 78

Voorstel voor een verordening Artikel 12 – lid 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

2. De **lidstaten** geven een certificaat af aan de controleurs die voldoen aan de minimumvereisten inzake competentie en opleiding. Dit certificaat bevat ten minste de in bijlage VI, punt 3, genoemde informatie.

2. De **bevoegde instanties of, in voorkomend geval, de erkende opleidingscentra** geven een certificaat af aan de controleurs die voldoen aan de minimumvereisten inzake competentie en opleiding. Dit certificaat bevat ten minste de in bijlage VI, punt 3, genoemde informatie.

Amendement 79

Voorstel voor een verordening Artikel 12 – lid 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

3. Controleurs die op de datum waarop deze verordening van toepassing wordt in dienst zijn bij bevoegde instanties van de lidstaat of een controlecentrum worden vrijgesteld van de in bijlage VI, punt 1, neergelegde vereisten. De lidstaten geven aan deze controleurs een gelijkwaardig certificaat af.

3. Controleurs die op de datum waarop deze verordening van toepassing wordt in dienst zijn bij **of gemachtigd zijn door** bevoegde instanties van de lidstaat of een controlecentrum worden vrijgesteld van de in bijlage VI, punt 1, neergelegde vereisten. De lidstaten geven aan deze controleurs een gelijkwaardig certificaat af.

Amendement 80

Voorstel voor een verordening

Artikel 12 – lid 4 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

4 bis. Een persoon die een reparatie of onderhoud heeft uitgevoerd aan een voertuig mag niet als inspecteur betrokken zijn bij de periodieke technische controle die vervolgens aan datzelfde voertuig wordt uitgevoerd, tenzij het toezichthoudende orgaan naar tevredenheid heeft vastgesteld dat een hoge mate van objectiviteit kan worden gewaarborgd. De lidstaten kunnen strengere eisen stellen inzake de scheiding van activiteiten.

Amendement 81

Voorstel voor een verordening Artikel 12 – lid 5

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

5. Het controlecentrum stelt de persoon die het voertuig voor controle brengt in kennis van de ***noodzakelijk te verrichten reparaties*** en verandert de resultaten van de controle niet om commerciële redenen.

5. Het controlecentrum stelt de persoon die, ***dan wel het reparatiebedrijf dat*** het voertuig voor controle brengt in kennis van de ***gebreken die aan het voertuig geconstateerd zijn*** en verandert de resultaten van de controle niet om commerciële redenen.

Amendement 82

Voorstel voor een verordening Artikel 13 – lid 1 – alinea 1 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Elke lidstaat zorgt ervoor dat toezicht op de controlecentra op zijn grondgebied wordt uitgeoefend.

Amendement 83

Voorstel voor een verordening Artikel 13 – lid 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

2. Controlecentra die rechtstreeks worden geëxploiteerd door een bevoegde instantie worden vrijgesteld van de eisen inzake vergunningen en toezicht.

2. Controlecentra die rechtstreeks worden geëxploiteerd door een bevoegde instantie **van een lidstaat** worden vrijgesteld van de eisen inzake vergunningen en toezicht.

Amendement 84

Voorstel voor een verordening Artikel 15

Door de Commissie voorgestelde tekst

De Commissie onderzoekt de haalbaarheid, de kosten en de baten van de inrichting van een elektronisch voertuiginformatieplatform voor de uitwisseling van informatie met betrekking tot technische controles tussen de bevoegde instanties van lidstaten die verantwoordelijk zijn voor de controles, de inschrijving en de goedkeuring van het voertuig, de controlecentra en de voertuigfabrikanten.

Amendement

De Commissie onderzoekt **hoe het meest doelmatig en doeltreffend** een elektronisch voertuiginformatieplatform **kan worden ingericht, door gebruik te maken van bestaande en reeds geïmplementeerde IT-oplossingen met betrekking tot de internationale uitwisseling van gegevens, teneinde de kosten zo beperkt mogelijk te houden en doublures te vermijden. Bij dit onderzoek zal worden gekeken naar de meest geschikte manier om bestaande nationale systemen te koppelen met het oog op** de uitwisseling van informatie met betrekking tot technische controles **en kilometerstanden** tussen de bevoegde instanties van lidstaten die verantwoordelijk zijn voor de controles, de inschrijving en de goedkeuring van het voertuig, de controlecentra, **de fabrikanten van testapparatuur** en de voertuigfabrikanten.

De Commissie controleert eveneens de registratie en opslag van reeds beschikbare en veiligheidsgerelateerde gegevens met betrekking tot voertuigen die bij ernstige ongevallen betrokken zijn geweest. Daarbij moet in ieder geval informatie over vervangen en gerepareerde veiligheidsgerelateerde onderdelen beschikbaar zijn.

Deze informatie over het verleden van een voertuig moet beschikbaar worden gesteld aan controleurs die het voertuig controleren en, in anonieme vorm, aan lidstaten, met het oog op het ontwikkelen en uitvoeren van maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid,

Op basis van dat onderzoek evalueert en presenteert de Commissie verschillende beleidsopties, waaronder de mogelijkheid om de vereiste van artikel 10 om bewijs af te geven te schrappen. Binnen een termijn van twee jaar na de datum waarop deze verordening van toepassing wordt, brengt de Commissie aan de Raad en aan het Europees Parlement verslag uit van het onderzoek en doet zij, indien passend, dit onderzoek vergezeld gaan van een wetgevingsvoorstel.

Amendement 85

Voorstel voor een verordening Artikel 17

Door de Commissie voorgestelde tekst

De Commissie krijgt de bevoegdheid om gedelegeerde handelingen overeenkomstig **artikel 19** vast te stellen om:

– *in voorkomend geval*, artikel 2, lid 1, en artikel 5, leden 1 en 2, **bij te werken om rekening te houden met** wijzigingen van de voertuigcategorieën die voortvloeien uit de in **artikel 3, lid 1**, bedoelde wijzigingen van de wetgeving;

– *de bijlagen bij te werken in het licht van de technische vooruitgang of om rekening te houden met wijzigingen van het internationaal recht of het recht van de Unie.*

alsmede aan de houder van het kentekenbewijs of de eigenaar van het voertuig.

Op basis van dat onderzoek evalueert en presenteert de Commissie verschillende beleidsopties, waaronder de mogelijkheid om de vereiste van artikel 10 om bewijs af te geven te schrappen **en het opzetten van een systeem om bij grensoverschrijdende verkopen informatie tussen de lidstaten uit te wisselen over de kilometerstanden van, en ernstige ongevallen met de voertuigen in de loop van hun levensduur.** Binnen een termijn van twee jaar na de datum waarop deze verordening van toepassing wordt, brengt de Commissie aan de Raad en aan het Europees Parlement verslag uit van het onderzoek en doet zij, indien passend, dit onderzoek vergezeld gaan van een wetgevingsvoorstel.

Amendement

De Commissie is bevoegd overeenkomstig **artikel 18** gedelegeerde handelingen vast te stellen **met het oog op het bijwerken van:**

(a) de benamingen van voertuigcategorieën in artikel 2, lid 1, en artikel 5, leden 1 en 2, **in geval van** wijzigingen van de voertuigcategorieën die voortvloeien uit de in **artikel 2, lid 1**, bedoelde wijzigingen van de wetgeving **inzake typegoedkeuring, zonder wijziging van het bereik en de frequentie van de controles;**

(b) bijlage II, punt 3, inzake de controlemethoden en de oorzaken van gebreken en bijlage V, indien er

efficiëntere en doeltreffendere methoden beschikbaar zijn voor het verrichten van technische controles, en bijlage I, indien er aanvullende informatie nodig is om technische controles te verrichten;

(c) bijlage II, punt 3, inzake de lijst van controlepunten, de controlemethoden, de oorzaken van gebreken, bijlage III inzake de beoordeling van gebreken, en bijlage V, met het oog op de aanpassing aan de ontwikkeling van de veiligheids- en milieuvoorschriften van de Unie, en bijlage I, indien er aanvullende informatie nodig is om technische controles te verrichten.

Amendement 86

Voorstel voor een verordening Artikel 18 – lid 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

2. De in artikel 17 bedoelde *bevoegdheidsdelegatie* wordt aan de Commissie toegekend voor *onbepaalde tijd* met ingang van [de datum van inwerkingtreding van deze verordening].

Amendement

2. De in artikel 17 bedoelde *bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen* wordt aan de Commissie toegekend voor *een termijn van vijf jaar* met ingang van [de datum van inwerkingtreding van deze verordening]. *Uiterlijk negen maanden vóór het verstrijken van de periode van vijf jaar stelt de Commissie een verslag op over de gedelegeerde bevoegdheid. De bevoegdheidsdelegatie wordt stilzwijgend met termijnen van dezelfde duur verlengd, tenzij het Europees Parlement of de Raad zich uiterlijk drie maanden voor het einde van elke termijn tegen deze verlenging verzet.*

Amendement 87

Voorstel voor een verordening Artikel 18 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Artikel 18 bis

Verslaglegging inzake twee- of driewielige

voertuigen

Uiterlijk [drie jaar na de datum van publicatie van deze verordening] dient de Commissie een verslag in bij het Europees Parlement en de Raad over de uitbreiding van het bereik van deze verordening tot twee- of driewielige voertuigen. In het verslag wordt de situatie met betrekking tot de verkeersveiligheid in de Unie voor die categorie voertuigen geëvalueerd. In het bijzonder vergelijkt de Commissie de verkeersveiligheid van die categorie voertuigen in lidstaten die technische controles van die categorie voertuigen uitvoeren met de verkeersveiligheid in lidstaten die dat niet doen, teneinde te beoordelen of technische controles van twee- of driewielige voertuigen evenredig zijn voor het bereiken van de doelstellingen op het gebied van verkeersveiligheid. Het verslag gaat, in voorkomend geval, vergezeld van wetgevingsvoorstellen.

Amendement 110

Voorstel voor een verordening Article 18 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Artikel 18 ter

Rapportage

Uiterlijk [vijf jaar na de datum van publicatie van deze verordening] dient de Commissie een verslag in bij het Europees Parlement en de Raad over de uitvoering en de effecten van deze verordening, met name wat betreft de frequentie van de controles, de mate van harmonisatie van periodieke technische controles en de doeltreffendheid van de bepalingen inzake de wederzijdse erkenning van technische certificaten in geval van inschrijving van voertuigen die afkomstig zijn uit een andere lidstaat. In het verslag wordt ook geanalyseerd of de mate van harmonisatie toereikend is voor de volledige wederzijdse

erkenning van technische certificaten in de gehele Unie en of er strengere Europese normen nodig zijn om dit doel te bereiken. Het verslag gaat, in voorkomend geval, vergezeld van wetgevingsvoorstellen.

Amendement 88

Voorstel voor een verordening Artikel 19 – lid 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

2. Elke lidstaat neemt de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat manipulatie van of knoeien met de kilometerteller wordt beschouwd als een strafbaar feit en wordt bestraft met doeltreffende, evenredige, afschrikkende en niet-discriminerende sancties.

Amendement

2. Elke lidstaat neemt de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat manipulatie van of knoeien met ***onderdelen en systemen van het voertuig die van belang zijn voor de naleving van veiligheids- en milieueisen*** of met de kilometerteller wordt beschouwd als een strafbaar feit en wordt bestraft met doeltreffende, evenredige, afschrikkende en niet-discriminerende sancties, ***en om ervoor te zorgen dat de kilometerstand tijdens de hele levensduur van het voertuig accuraat is.***

Amendement 89

Voorstel voor een verordening Bijlage I – deel 5 – punt 5.3 – streepje 8 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

– Aanbevolen bandenspanning

Amendement 90

Voorstel voor een verordening Bijlage II – deel 1 – punt 4 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Indien het niet mogelijk is een voertuig te controleren aan de hand van een aanbevolen controlemethode zoals genoemd in deze bijlage, kan het controlecentrum de test uitvoeren op basis van een alternatieve methode waarvoor de bevoegde instantie in kwestie schriftelijk toestemming heeft verleend. De bevoegde instantie moet ervan overtuigd zijn dat de veiligheids- en milieueisen worden nageleefd.

Amendement 91

Voorstel voor een verordening

Bijlage II – deel 3 – punt 1.8 – letter a

Door de Commissie voorgestelde tekst

1.8 Remvloeistof	Meting van de kooktemperatuur of waterinhoud	(a) Kooktemperatuur van de remvloeistof te laag of waterinhoud te hoog
------------------	--	---

Amendement van het Parlement

1.8 Remvloeistof	Meting van de kooktemperatuur of waterinhoud	(a) Kooktemperatuur van de remvloeistof te laag
------------------	--	---

Amendement 92

Voorstel voor een verordening

Bijlage II – deel 3 – punt 3.3 – letter a

Door de Commissie voorgestelde tekst

3.3. Achteruitkijkspiegels of –toestellen	Visuele controle.	(a) Spiegel of toestel ontbreekt of is niet bevestigd volgens de vereisten(1)
---	-------------------	---

Amendement van het Parlement

3.3. Achteruitkijkspiegels of –toestellen	Visuele controle.	(a) Spiegel of toestel ontbreekt of is niet bevestigd volgens de vereisten(1) waaronder de vereisten vastgelegd in Richtlijn 2007/38/EG betreffende de uitrusting met spiegels van in de
---	-------------------	---

Amendement 93

**Voorstel voor een verordening
Bijlage II – deel 3 – punt 4.1.2**

Door de Commissie voorgestelde tekst

4.1.2. Afstelling	Bepaal het horizontale eindpunt van elke koplamp bij gedimd licht met behulp van een speciaal hiervoor bestemd toestel of een scherm.	Het eindpunt van de koplamp ligt niet binnen de grenzen die in de vereisten zijn bepaald.
-------------------	--	---

Amendement van het Parlement

4.1.2. Afstelling	Bepaal het horizontale en verticale eindpunt van elke koplamp bij gedimd licht met behulp van een speciaal hiervoor bestemd toestel en elektronische controleapparatuur om indien nodig de werking bij beweging te controleren.	Het eindpunt van de koplamp ligt niet binnen de grenzen die in de vereisten zijn bepaald.
-------------------	---	---

Amendement 94

**Voorstel voor een verordening
Bijlage II – deel 3 – punt 4.1.3**

Door de Commissie voorgestelde tekst

4.1.3. Schakelaars	Visuele controle en controle door bediening.	(a) Schakelaar werkt niet in overeenstemming met de vereisten(1) (aantal oplichtende koplampen op hetzelfde moment) (b) Verminderde functie van schakelaar.
--------------------	--	--

Amendement van het Parlement

4.1.3. Schakelaars	Visuele controle en controle door bediening en indien nodig met	(a) Schakelaar werkt niet in overeenstemming met de vereisten(1) (aantal
--------------------	--	--

behulp van elektronische controleapparatuur.

oplichtende koplampen op hetzelfde moment)

(b) Verminderde functie van schakelaar.

Amendement 95

Voorstel voor een verordening Bijlage II – deel 3 – punt 4.1.5

Door de Commissie voorgestelde tekst

4.1.5. Verstelinrichting
(indien verplicht)

Visuele controle en ***indien mogelijk*** controle door bediening.

(a) Inrichting werkt niet.

(b) Manuele inrichting kan niet vanaf de bestuurderszitplaats worden bediend.

Amendement van het Parlement

4.1.5. Verstelinrichting
(indien verplicht)

Visuele controle en controle door bediening ***en indien nodig met behulp van elektronische controleapparatuur.***

(a) Inrichting werkt niet.

(b) Manuele inrichting kan niet vanaf de bestuurderszitplaats worden bediend.

Amendement 96

Voorstel voor een verordening Bijlage II – deel 3 – punt 4.3.2

Door de Commissie voorgestelde tekst

4.3.2. Schakelaars

Visuele controle en controle door bediening

(a) Schakelaar werkt niet in overeenstemming met de vereisten

(b) Verminderde functie van schakelaar.

Amendement van het Parlement

4.3.2. Schakelaars ***voor stoplichten*** –

Visuele controle en controle door bediening ***met behulp van een***

(a) Schakelaar werkt niet in overeenstemming met

noodremlichten

**elektronisch
controleapparaat om de
invoerwaarde van de
bedrijfsrem te variëren en
door observatie de
werking van het
noodremlicht
controleren.**

de vereisten

(b) Verminderde functie
van schakelaar.

**(b bis) Het noodremlicht
functioneert niet of niet
correct.**

Amendement 97

Voorstel voor een verordening Bijlage II – deel 3 – punt 4.5.2

Door de Commissie voorgestelde tekst

4.5.2 Richting (X)(2)

Door bediening en met het
gebruik van een toestel
om het eindpunt van de
koplamp te bepalen.

Mistlicht vooraan schijnt
niet meer horizontaal
wanneer het lichtpatroon
een scheidingslijn heeft.

Amendement van het Parlement

4.5.2 Richting (X)(2)

Door bediening en met het
gebruik van een toestel
om het eindpunt van de
koplamp te bepalen.

Mistlicht vooraan schijnt
niet meer horizontaal **en
verticaal** wanneer het
lichtpatroon een
scheidingslijn heeft.

Amendement 98

Voorstel voor een verordening Bijlage II – deel 3 – punt 5.2.2 – letter d bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

5.2.2. Wielen

Visuele controle van beide
zijden van elk wiel met
het voertuig boven een
smeerkuil of bevestigd
aan een hijstoestel.

(a) Breuken of
ondeugdelijk laswerk.

(...)

Amendement van het Parlement

5.2.2. Wielen

Visuele controle van beide zijden van elk wiel met het voertuig boven een smeerkuil of bevestigd aan een hijstoestel.

(a) Breuken of ondeugdelijk laswerk.

(...)

(d bis) Het wiel is niet compatibel met de wielnaaf

Amendement 99

Voorstel voor een verordening

Bijlage II – deel 3 – punt 5.2.3. – kolom 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

5.2.3. Banden

Visuele controle van de volledige band door ofwel het wiel te draaien met het voertuig van de grond boven een smeerkuil of bevestigd aan een hijstoestel of door het voertuig achteruit en vooruit boven een smeerkuil te rijden.

Amendement van het Parlement

5.2.3. Banden

Visuele controle van de volledige band door ofwel het wiel te draaien met het voertuig van de grond boven een smeerkuil of bevestigd aan een hijstoestel of door het voertuig achteruit en vooruit boven een smeerkuil te rijden.

Gebruik een manometer om de bandenspanning te meten en te vergelijken met de door de fabrikant opgegeven waarden.

Amendement 100

Voorstel voor een verordening

Bijlage II – deel 3 – punt 8.2.1.2

Door de Commissie voorgestelde tekst

8.2.1.2 Gasemissies

Meting met een uitlaatgasanalysator in overeenstemming met de vereisten.(1) ***Bij voertuigen die met een geschikt eigendiagnosesysteem (OBD-systeem) zijn uitgerust, mag de correcte werking van het emissiesysteem ook worden gecontroleerd door de relevante gegevens uit het OBD-systeem uit te lezen en de correcte werking van het OBD-systeem te controleren in plaats van emissiemetingen bij stationaire motor in overeenstemming met de door de fabrikant aanbevolen warmlooperperiode en andere vereisten.(1)***

(a) Ofwel overschrijden de gasemissies de door de fabrikant vastgelegde niveaus,

(b) ofwel, indien deze gegevens niet beschikbaar zijn, overschrijden de CO-emissies,

i) voor voertuigen zonder geavanceerd uitlaatemissieregelsysteem,

– 4,5%, of

– 3,5%

afhankelijk van de datum van eerste inschrijving of gebruik zoals in de vereisten wordt bepaald(1)

ii) voor voertuigen met een geavanceerd uitlaatemissieregelsysteem

m,

– bij stationaire motor:

0,5%

– bij verhoogd toerental:

0,3%

of

– bij stationaire motor:

0,3%⁶

– bij verhoogd toerental:

0,2%

afhankelijk van de datum van eerste inschrijving of gebruik zoals in de vereisten wordt bepaald(1)

(c) Lambdawaarde buiten de waarde $1 \pm 0,03$ of niet overeenkomstig de specificaties van fabrikant

(d) Uitgelezen OBD wijst op ernstig defect

Amendement van het Parlement

8.2.1.2 Gasemissies

Meting met een uitlaatgasanalysator in overeenstemming met de vereisten.(1)

Uitlaatmetingen zijn altijd de standaardmethode voor het beoordelen van de uitlaatgasemissies, ook in combinatie met het eigendiagnosesysteem (OBD-systeem).

Bij voertuigen die met een geschikt OBD-systeem zijn uitgerust, mag de correcte werking van het emissiesysteem ook worden gecontroleerd door de relevante gegevens uit het OBD-systeem uit te lezen en de correcte werking van het OBD-systeem te

(a) Ofwel overschrijden de gasemissies de door de fabrikant vastgelegde niveaus,

controleren in plaats van emissiemetingen bij stationaire motor in overeenstemming met de door de fabrikant aanbevolen warmlooperperiode en andere vereisten.

Meting van NOx-niveaus aan de hand van geschikte apparatuur / een daartoe uitgeruste uitlaatgasanalysator, aan de hand van bestaande uitlaatmetingsmethoden.

(b) ofwel, indien deze gegevens niet beschikbaar zijn, overschrijden de CO-emissies,

i) voor voertuigen zonder geavanceerd uitlaatemissieregelsysteem,

– 4,5%, of

– 3,5%

afhankelijk van de datum van eerste inschrijving of gebruik zoals in de vereisten wordt bepaald(1)

ii) voor voertuigen met een geavanceerd uitlaatemissieregelsysteem,

– bij stationaire motor:
0,5%

– bij verhoogd toerental:
0,3%

of

– bij stationaire motor:
0,3%⁶

– bij verhoogd toerental:
0,2%

of

– *bij stationaire motor:*
0,2% ^(6 bis)

– *bij verhoogd toerental:*

0,1% *(6 bis)*

afhankelijk van de datum van eerste inschrijving of gebruik zoals in de vereisten wordt bepaald(1)

(c) Lambdawaarde buiten de waarde $1 \pm 0,03$ of niet overeenkomstig de specificaties van fabrikant

(d) Uitgelezen OBD wijst op ernstig defect bij stationaire motor.

Het NO_x-niveau stemt niet overeen met de vereisten of overschrijdt de specifiek door de fabrikant vastgelegde niveaus.

(6 bis) Goedgekeurd overeenkomstig de grenswaarden in tabel 1 bij bijlage I bij Verordening (EG) nr. 715/2007 of eerste registratie of eerste ingebruikname na 1 juli 2007 (Euro 5).

Amendement 101

Voorstel voor een verordening Bijlage II – deel 3 – punt 8.2.2.2

Door de Commissie voorgestelde tekst

8.2.2.2 Opaciteit

Voertuigen die vóór 1 januari 1980 werden geregistreerd of in gebruik genomen, moeten niet aan deze vereiste voldoen.

(a) De opaciteit van de uitlaatgassen wordt gemeten tijdens een vrije acceleratie (bij niet-belaste motor wordt het toerental opgevoerd van het stationair toerental tot het toerental waarbij de regelaar van de brandstoftoevoer in werking treedt) met de versnellingspook in de vrije stand en niet-ontkoppelde motor.

(a) Bij voertuigen die voor de eerste keer na de datum in de vereisten zijn ingeschreven of in gebruik genomen(1),

(b) Voorbereiding van het

overschrijdt de opaciteit

voertuig

het niveau dat op de plaat van de fabrikant op het voertuig staat genoteerd;

1. Voertuigen kunnen worden gecontroleerd zonder voorbereiding, maar om veiligheidsredenen moet eerst worden nagegaan of de motor warm is en in een bevredigende mechanische staat verkeert.

(b) Wanneer deze gegevens niet beschikbaar zijn of de vereisten(1) het gebruik van referentiewaarden niet toelaten,

2. Voorbereidingsvoorschrift en:

voor motoren met natuurlijke aanzuiging: $2,5 \text{ m}^{-1}$,

(i) de motor moet op temperatuur zijn, hetgeen bijvoorbeeld kan worden geconstateerd wanneer de temperatuur van de motorolie, gemeten door middel van een in de opening voor de oliepeilstok ingebrachte voeler, ten minste $80 \text{ }^\circ\text{C}$ bedraagt of de normale bedrijfstemperatuur wanneer deze lager is, dan wel wanneer de temperatuur van het motorblok, bepaald aan de hand van de hoeveelheid infraroodstraling, ten minste een vergelijkbare waarde bedraagt. Indien door de constructie van het voertuig deze meting in de praktijk moeilijk uitvoerbaar is, kan op een andere wijze worden nagegaan of de motor zijn normale bedrijfstemperatuur heeft bereikt, bijvoorbeeld door te wachten tot de ventilator aanslaat;

voor motoren met drukvulling: $3,0 \text{ m}^{-1}$,

(ii) het uitlaatsysteem

of, bij voertuigen die in de

moet worden doorgeblazen door middel van ten minste drie vrije acceleratiecycli of een daarmee vergelijkbare methode.

vereisten(1) staan of voor de eerste keer na de datum in de vereisten zijn geregistreerd of in gebruik genomen(1),

(c) Controleprocedure:

1,5 m⁻¹⁷.

De motor en de eventueel gemonteerde turbolader moeten stationair draaien voor het begin van elke vrije acceleratiecyclus. Bij zware dieselmotoren moet ten minste 10 seconden worden gewacht na het loslaten van het gaspedaal.

2. Bij de aanvang van elke vrije acceleratiecyclus moet het gaspedaal snel en ononderbroken (d.w.z. in minder dan 1 seconde) maar wel rustig volledig worden ingedrukt, teneinde een maximum brandstoftoevoer door de injectiepomp te verkrijgen.

3. Tijdens elke vrije acceleratiecyclus moet de motor het toerental bereiken waarbij de regelaar van de brandstoftoevoer in werking treedt of, voor voertuigen met een automatische transmissie, het door de fabrikant voorgeschreven toerental dan wel, indien dit niet bekend is, een toerental dat twee derde bedraagt van het toerental waarbij de regelaar van de brandstoftoevoer in werking treedt, alvorens het gaspedaal wordt losgelaten. Dit kan

worden gecontroleerd door bijvoorbeeld het toerental te meten of door voldoende tijd te laten verlopen tussen het indrukken en het loslaten van het gaspedaal, namelijk, bij voertuigen van de categorie 1 en 2 van bijlage 1, ten minste 2 seconden.

4. Voertuigen dienen alleen te worden afgekeurd, indien het rekenkundig gemiddelde van ten minste de laatste drie vrije acceleratiecycli meer bedraagt dan de grenswaarde. Dit kan worden berekend, wanneer sterk van het gemeten gemiddelde afwijkende metingen *of het resultaat van een andere statistische berekening die rekening houdt met de verstrooiing van de metingen* buiten beschouwing worden gelaten. De lidstaten kunnen het aantal testcycli aan een maximum verbinden.

5. Om onnodige controles te vermijden kunnen de lidstaten voertuigen afkeuren waarbij aanzienlijk hogere waarden dan de grenswaarden zijn gemeten na minder dan drie vrije acceleratiecycli of na het doorblazen. Om onnodige controles te vermijden kunnen de lidstaten ook voertuigen goedkeuren waarbij na minder dan drie vrije acceleratiecycli of na het

doorblazen aanzienlijke lagere waarden dan de grenswaarden zijn gemeten.

Amendement van het Parlement

8.2.2.2 Opacity

Voertuigen die vóór 1 januari 1980 werden geregistreerd of in gebruik genomen, moeten niet aan deze vereiste voldoen.

(a) De opaciteit van de uitlaatgassen wordt gemeten tijdens een vrije acceleratie (bij niet-belaste motor wordt het toerental opgevoerd van het stationair toerental tot het toerental waarbij de regelaar van de brandstoftoevoer in werking treedt) met de versnellingspook in de vrije stand en niet-ontkoppelde motor.

Uitlaatmetingen zijn steeds de standaardmethode voor het beoordelen van de uitlaatgasemissies, zelfs wanneer gecombineerd met OBD.

Bij voertuigen die overeenkomstig de voorschriften⁽¹⁾ met een OBD-systeem zijn uitgerust, aflezen van de OBD-gegevens en controle (gereedheid) van de correcte werking van het OBD-systeem bij stationaire motor in overeenstemming met de aanbevelingen van de fabrikant en andere vereisten⁽¹⁾.

(b) Voorbereiding van het voertuig

1. Voertuigen kunnen worden gecontroleerd

(a) Bij voertuigen die voor de eerste keer na de datum in de vereisten zijn ingeschreven of in gebruik genomen(1),

overschrijdt de opaciteit het niveau dat op de plaat van de fabrikant op het voertuig staat genoteerd;

(b) Wanneer deze gegevens niet beschikbaar

zonder voorbereiding, maar om veiligheidsredenen moet eerst worden nagegaan of de motor warm is en in een bevredigende mechanische staat verkeert.

2. Voorbereidingsvoorschrift en:

(i) de motor moet op temperatuur zijn, hetgeen bijvoorbeeld kan worden geconstateerd wanneer de temperatuur van de motorolie, gemeten door middel van een in de opening voor de oliepeilstok ingebrachte voeler, ten minste 80 °C bedraagt of de normale bedrijfstemperatuur wanneer deze lager is, dan wel wanneer de temperatuur van het motorblok, bepaald aan de hand van de hoeveelheid infraroodstraling, ten minste een vergelijkbare waarde bedraagt. Indien door de constructie van het voertuig deze meting in de praktijk moeilijk uitvoerbaar is, kan op een andere wijze worden nagegaan of de motor zijn normale bedrijfstemperatuur heeft bereikt, bijvoorbeeld door te wachten tot de ventilator aanslaat;

(ii) het uitlaatsysteem moet worden doorgeblazen door middel van ten minste drie vrije acceleratiecycli of een daarmee vergelijkbare

zijn of de vereisten(1) het gebruik van referentiewaarden niet toelaten,

voor motoren met natuurlijke aanzuiging: 2,5 m⁻¹,

voor motoren met drukvulling: 3,0 m⁻¹,

of, bij voertuigen die in de vereisten staan(1) of voor de eerste keer na de datum in de vereisten zijn ingeschreven of in gebruik zijn genomen(1),

methode.

(c) Controleprocedure: $1,5 \text{ m}^{-1.7}$

1. De motor en de eventueel gemonteerde turbolader moeten stationair draaien voor het begin van elke vrije acceleratiecyclus. Bij zware dieselmotoren moet ten minste 10 seconden worden gewacht na het loslaten van het gaspedaal.

of

2. Bij de aanvang van elke vrije acceleratiecyclus moet het gaspedaal snel en ononderbroken (d.w.z. in minder dan 1 seconde) maar wel rustig volledig worden ingedrukt, teneinde een maximum brandstoftoevoer door de injectiepomp te verkrijgen.

$0,5 \text{ m}^{-1.6 \text{ bis}}$

3. Tijdens elke vrije acceleratiecyclus moet de motor het toerental bereiken waarbij de regelaar van de brandstoftoevoer in werking treedt of, voor voertuigen met een automatische transmissie, het door de fabrikant voorgeschreven toerental dan wel, indien dit niet bekend is, een toerental dat twee derde bedraagt van het toerental waarbij de regelaar van de brandstoftoevoer in werking treedt, alvorens het gaspedaal wordt losgelaten. Dit kan worden gecontroleerd door bijvoorbeeld het toerental te meten of door voldoende tijd te laten

verlopen tussen het indrukken en het loslaten van het gaspedaal, namelijk, bij voertuigen van de categorie 1 en 2 van bijlage 1, ten minste 2 seconden.

4. Voertuigen dienen alleen te worden afgekeurd, indien het rekenkundig gemiddelde van ten minste de laatste drie vrije acceleratiecycli meer bedraagt dan de grenswaarde. Dit kan worden berekend, wanneer sterk van het gemeten gemiddelde afwijkende metingen buiten beschouwing worden gelaten. De lidstaten kunnen het aantal testcycli aan een maximum verbinden.

5. Om onnodige controles te vermijden kunnen de lidstaten voertuigen afkeuren waarbij aanzienlijk hogere waarden dan de grenswaarden zijn gemeten na minder dan drie vrije acceleratiecycli of na het doorblazen. Om onnodige controles te vermijden kunnen de lidstaten ook voertuigen goedkeuren waarbij na minder dan drie vrije acceleratiecycli of na het doorblazen aanzienlijke lagere waarden dan de grenswaarden zijn gemeten.

Meting van NOx-niveaus en -deeltjes aan de hand van geschikte apparatuur/een daartoe uitgeruste

Het NOx-niveau of de NOx-deeltjeswaarden stemmen niet overeen met de vereisten of overschrijden de specifiek

uitlaatgasanalysator, met behulp van bestaande testmethoden voor vrije acceleratie.

door de fabrikant vastgelegde niveaus.

^{6 bis} Goedgekeurd overeenkomstig de grenswaarden in tabel 1 bij bijlage I bij Verordening (EG) nr. 715/2007 of eerste registratie of eerste ingebruikname na 1 juli 2007 (Euro 5).

Amendement 102

Voorstel voor een verordening Bijlage III – punt 1.8 – letter a

Door de Commissie voorgestelde tekst

1.8 Remvloeistof (a) Kooktemperatuur van de remvloeistof te laag **of waterinhoud te hoog**

Amendement van het Parlement

1.8 Remvloeistof (a) Kooktemperatuur van de remvloeistof te laag

Amendement 103

Voorstel voor een verordening Bijlage III – punt 5.2.2 – letter d bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

		Klein	Groot	Gevaarlijk
5.2.2. Wielen	(a) Breuken of ondeugdelijk laswerk (...)			x

Amendement van het Parlement

		Klein	Groot	Gevaarlijk
5.2.2. Wielen	(a) Breuken of ondeugdelijk laswerk (...)			x
	(d bis) Het wiel is niet compatibel met de		x	

wielnaaf.

Amendement 104

Voorstel voor een verordening Bijlage III – punt 5.2.3

Door de Commissie voorgestelde tekst

		Kle in	Gro ot	Gev aarl ijk
5.2.3. Banden	(a) Bandenmaat, laadvermogen, goedkeuringsmerk of snelheid is niet in overeenstemming met de vereisten(1) en is niet veilig		x	
	Onvoldoende laadvermogen of snelheid voor feitelijk gebruik, band raakt andere vaste onderdelen van het voertuig, waardoor gebruik op de weg minder veilig wordt.			x
	(b) Banden op dezelfde as of gekoppelde wielen hebben niet dezelfde maat.		x	
	(c) Banden op dezelfde as hebben een verschillende structuur (radiaal/diagonaal).		x	
	(d) Band vertoont ernstige schade of inkepingen.		x	
	Koord zichtbaar of beschadigd			x
	(e) <i>Diepte van het bandprofiel niet in overeenstemming met de vereisten(1).</i>		x	
	<i>Minder dan 80 % van de vereiste diepte</i>			x
	(f) Band schuurt tegen	x		

andere onderdelen
(flexibele
opspatafschermingsmidde
len)

Band schuurt tegen andere
onderdelen (veilig rijden
niet belemmer(d)

x

(g) Opgesneden banden
niet in overeenstemming
met de vereisten(1)

x

Weefselbeschermingslaag
aangetast

x

(h) Controlesysteem voor
bandenspanning werkt
niet goed.

x

Werkt duidelijk niet.

x

Amendement van het Parlement

Kle
in

Gro
ot

Gev
aarl
ijk

5.2.3. Banden

(a) Bandenmaat,
laadvermogen,
goedkeuringsmerk of
snelheid is niet in
overeenstemming met de
vereisten(1) en is niet
veilig

x

Onvoldoende
laadvermogen of snelheid
voor feitelijk gebruik,
band raakt andere vaste
onderdelen van het
voertuig, waardoor
gebruik op de weg minder
veilig wordt.

x

(b) Banden op dezelfde as
of gekoppelde wielen
hebben niet dezelfde
maat.

x

(c) Banden op dezelfde as
hebben een verschillende
structuur
(radiaal/diagonaal).

x

(d) Band vertoont ernstige

x

schade of inkepingen.

Koord zichtbaar of
beschadigd x

(e) **Bandenslijtage-
indicator wordt zichtbaar** x

**Bandprofiel gelijk aan de
wettelijk** vereiste diepte. x
**Diepte van het
bandprofiel kleiner dan
wettelijk vereist.**

(f) Band schuurt tegen
andere onderdelen x
(flexibele
opspatafschermingsmidde
len)

Band schuurt tegen andere
onderdelen (veilig rijden
niet belemmer(d) x

(g) Opgesneden banden
niet in overeenstemming
met de vereisten(1) x

Weefselbeschermingslaag
aangetast x

(h) Controlesysteem voor
bandenspanning werkt
niet goed **of band is
duidelijk te zacht.** x

Werkt duidelijk niet. x

(i) **De bedrijfsspanning in
een van de banden van
het voertuig is met 20%
afgenomen, maar is niet
lager dan 150 kPa** x

**De bandenspanning is
lager dan 150 kPa** x

Amendement 105

Voorstel voor een verordening Bijlage III – punt 8.2.1.2 – letter b

Door de Commissie voorgestelde tekst

Kle in	Gro ot	Gev aarl
-----------	-----------	-------------

8.2.1.2 Gasemissies

(b) ofwel, indien deze gegevens niet beschikbaar zijn, overschrijden de CO-emissies,

x

(...)

ii) voor voertuigen met een geavanceerd uitlaatemissieregelsysteem,

– bij stationaire motor:
0,5%

– bij verhoogd toerental:
0,3%

of

– bij stationaire motor:
0,3%

– bij verhoogd toerental:
0,2%

afhankelijk van de datum van eerste inschrijving of gebruik zoals in de vereisten wordt bepaald(1)

Amendement van het Parlement

Klein

Groot

Gevaarlijk

8.2.1.2 Gasemissies

(b) ofwel, indien deze gegevens niet beschikbaar zijn, overschrijden de CO-emissies,

x

(...)

ii) voor voertuigen met een geavanceerd uitlaatemissieregelsysteem,

– bij stationaire motor:
0,5%

– bij verhoogd toerental:
0,3%

of

– bij stationaire motor:

0,3%

– bij verhoogd toerental:

0,2%

of

– *bij stationaire motor:*

0,2% ^{6 bis}

– *bij verhoogd toerental:*

0,1% ^{6 bis}

afhankelijk van de datum
van eerste inschrijving of
gebruik zoals in de
vereisten wordt
bepaald(1)

^{6 bis} **Goedgekeurd overeenkomstig de grenswaarden in tabel 1 bij bijlage I bij Verordening (EG) nr. 715/2007 of eerste registratie of eerste ingebruikname na 1 juli 2007 (Euro 5).**

Amendement 106

Voorstel voor een verordening Bijlage III – punt 8.2.2.2 – letter b

Door de Commissie voorgestelde tekst

	Kle in	Gro ot	Gev aarl ijk
8.2.2.2 Opaciteit			
Voertuigen die vóór 1 januari 1980 werden geregistreerd of in gebruik genomen, moeten niet aan deze vereiste voldoen.	Wanneer deze gegevens niet beschikbaar zijn of de vereisten ⁽¹⁾ het gebruik van referentiewaarden niet toelaten, voor motoren met natuurlijke aanzuiging: 2,5 m ⁻¹ , voor motoren met drukvulling: 3,0 m ⁻¹ , of, bij voertuigen die in de vereisten staan(1) of voor de eerste keer na de datum in de vereisten zijn ingeschreven of in gebruik	x	

zijn genomen(1),
1,5 m⁻¹.

Amendement van het Parlement

		Klein	Groot	Gevaarlijk
8.2.2.2 Opaciteit				
Voertuigen die vóór 1 januari 1980 werden geregistreerd of in gebruik genomen, moeten niet aan deze vereiste voldoen.	Wanneer deze gegevens niet beschikbaar zijn of de vereisten ⁽¹⁾ het gebruik van referentiewaarden niet toelaten, voor motoren met natuurlijke aanzuiging: 2,5 m ⁻¹ , voor motoren met drukvulling: 3,0 m ⁻¹ , of, bij voertuigen die in de vereisten staan(1) of voor de eerste keer na de datum in de vereisten zijn ingeschreven of in gebruik zijn genomen(1), 1,5 m ⁻¹ . <i>of</i> 0,5 m-1 ^{6 bis}		x	

^{6 bis} *Goedgekeurd overeenkomstig de grenswaarden in tabel 1 bij bijlage I bij Verordening (EG) nr. 715/2007 of eerste registratie of eerste ingebruikname na 1 juli 2007 (Euro 5).*

Amendement 107

Voorstel voor een verordening
Bijlage IV – punt 6 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(6 bis) details van grote reparaties naar aanleiding van een ongeluk

Amendement 108

Voorstel voor een verordening
Bijlage V – deel I – paragraaf 2 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Er mag alternatieve apparatuur worden gebruikt die op een neutrale manier gebruikmaakt van technologische innovaties, mits hiermee een gelijkwaardig hoog niveau van controle kan worden gewaarborgd.

Amendement 109

Voorstel voor een verordening

Bijlage V– deel I – paragraaf 1 – punt 15 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

15 bis) een manometer om de bandenspanning te meten;