



**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)380**

**VOORSTEL VOOR EEN VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD
tot wijziging van Richtlijn 1999/37/EG van de Raad inzake de kentekenbewijzen van
motorvoertuigen – COM(2012)381**

**VOORSTEL VOOR EEN VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD
betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die in de Unie aan het verkeer
deelnemen en tot intrekking van Richtlijn 2000/30/EG – COM(2012)382**

**ADVIES AANGENOMEN DOOR DE COMMISSIE INFRASTRUCTUUR VAN DE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS VAN BELGIË**

De Kamercommissie voor de Infrastructuur is van mening dat het subsidiariteitsbeginsel bij deze ontwerpen in acht wordt genomen, en is positief over de doelstelling die met de ontwerpverordeningen en de ontwerprichtlijn worden beoogd.

De Kamercommissie voor de Infrastructuur stelt zich evenwel terughoudend op over een aantal maatregelen die de Europese Commissie voorstelt:

1. De Kamercommissie voor de Infrastructuur, het Verkeer en de Overheidsbedrijven is van oordeel dat er inderdaad inspanningen moeten worden gedaan om de verkeersveiligheid en de milieueffecten op de Europese wegen te verbeteren. Net zoals de nationale parlementen van Nederland en Frankrijk, wenst de commissie echter bedenkingen te formuleren bij de vraag of de verplichte keuring van motorfietsen effectief zal bijdragen tot een toegenomen verkeersveiligheid. Er is onvoldoende wetenschappelijk onderzoek dat de invloed van de technische keuring op het aantal motorongevallen aantoonst. Zowel de MAIDS-studie (2004) als intern Belgisch onderzoek (2009) legt de voornaamste oorzaken van motorongevallen bij factoren die te wijten zijn aan de andere bestuurder en bij inschattingsfouten en perceptieproblemen bij de

motorrijder zelf. Bovendien is het grensoverschrijdend verkeer van motorfietsen en aanhangwagens eerder beperkt en rijst de vraag of een Europese aanpak gerechtvaardigd is. Het is daarom beter om het aan de lidstaten over te laten of ze een verplichte keuring voor motorvoertuigen en aanhangwagens invoeren en hoe vaak deze moet worden uitgevoerd.

2. De Kamercommissie gaat wel akkoord met het voorstel om de wegcontroles te verhogen. De pakkans wordt hiermee sterker vergroot dan met technische keuringen waar chauffeurs gemakkelijk kunnen frauderen. Hierop moet volgens de commissie voor de Infrastructuur dan ook worden ingezet. Controle van de banden, controle van de snelheid op rollen en dergelijke meer zijn bijvoorbeeld doeltreffende maatregelen. Deze controles kunnen echter perfect op het niveau van de lidstaat georganiseerd worden

3. Volgens de Kamercommissie is de Europese Commissie wel bevoegd om technische normen op te leggen aan al de voertuigen die op de Europese wegen rijden en de commissie voor de Infrastructuur gaat ermee akkoord dat de Europese Commissie dit beleid verder uittekent voor motorvoertuigen en aanhangwagens. Zo kan Europa bijvoorbeeld technische normen opleggen voor motor accessoires.

Conclusie: De commissie voor de Infrastructuur maakt geen subsidiariteitsbezwaar met betrekking tot de ontworpen regelingen, maar stelt zich kritisch op tegenover het pakket en vraagt om voldoende nuancering.

Brussel, 17 oktober 2012