

Beantwoording van de 7 vragen uit het Integraal afwegingskader voor beleid en regelgeving (IAK)

Wijziging Besluit voertuigen in verband met implementatie nieuwe APK-richtlijn Internetconsultatie februari 2016

1. Wat is de aanleiding?

Aanleiding van de wijziging van het Besluit voertuigen is de implementatie van Richtlijn nr. 2014/45/EU van het Europees Parlement en de Raad van 3 april 2014 betreffende de periodieke technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens (de "APK-richtlijn"). Deze richtlijn moet uiterlijk 20 mei 2017 omgezet zijn in nationale wet- en regelgeving en een jaar later worden toegepast. Dit betreft vooral verplichte wijzigingen, maar op enkele onderdelen kunnen lidstaten gebruik maken van enkele optionele bepalingen. Nederland heeft ervoor gekozen de volgende 3 optionele bepalingen toe te passen:

- De APK-plicht vervalt voor historische voertuigen die meer dan 50 jaar geleden zijn toegelaten tot de openbare weg.
- Personenvoertuigen of bedrijfsauto's tot 3.500 kg die de kilometerstand van 160.000 hebben bereikt komen vanaf dat moment in een jaarlijks ritme.
- Landbouwvoertuigen die een constructiesnelheid hebben hoger dan 40km/u (zogenaamde snelle landbouwvoertuigen) moeten 2 jaar na toelating tot de openbare weg voor het eerst naar de APK in plaats van 4 jaar. Daarna moeten zij elke twee jaar worden gekeurd zoals de richtlijn minimaal voorschrijft.

2. Wie zijn betrokken?

Betrokkenen zijn voertuigeigenaren, branchepartijen die betrokken zijn bij de uitvoering van de APK en consumentenbelangenorganisaties.

3. Wat is het probleem?

Ten aanzien van de drie optionele bepalingen kan worden gesteld dat:

- In de huidige APK-richtlijn kunnen alleen voertuigen die voor 1 januari 1960 zijn toegelaten, worden vrijgesteld van de APK-plicht. Deze "harde" datum heeft tot gevolg dat er steeds minder voertuigen zijn die aan dit criterium voldoen. De nieuwe APK-richtlijn biedt de mogelijkheid historische voertuigen ouder dan 30 jaar vrij te stellen van de APK (een "rollend" criterium). Nederland kiest ervoor de vrijstelling pas na 50 jaar in te laten gaan, omdat voertuigen ouder dan 30 jaar nog veel worden gebruikt op de weg en het voor de verkeersveiligheid en milieu wenselijk is dat deze nog worden gekeurd.
- Hoe vaak een voertuig naar de APK moet wordt bepaald door het soort voertuig (bijv. personenauto, vrachtauto of bestelbusje) en specifiek in Nederland ook of het voertuig rijdt op diesel of benzine. Zo krijgen personenauto's die op benzine rijden de frequentie 4-2-2-1- jaar en vrachtwagen moeten elk jaar naar de APK. Het aantal gereden kilometers (het gebruik) speelt niet -direct- mee hoewel dit een belangrijke oorzaak kan zijn van afkeurpunten tijdens de APK. Sinds 1 januari 2014 beheert de RDW het register met kilometerstanden, hiermee is een betrouwbaar register ontstaan van tellerstanden bij personenvoertuigen en lichte bedrijfsauto's. Daarmee is het mogelijk voertuigen jaarlijks te laten keuren als zij een tellerstand van 160.000 hebben bereikt.

- Het is de verwachting dat snelle tractoren redelijk veel worden gebruikt op de openbare weg, omdat zij veelal worden ingezet voor transport van goederen. Om deze voertuigen pas na 4 jaar voor het eerst naar de APK te sturen is onwenselijk voor de verkeersveiligheid en milieu. Op advies van branchepartijen is gekozen voor een ritme waarbij de voertuigen elke twee jaar naar de APK moeten. Op basis van de ervaringen hierbij zal later worden bekeken of de APK-frequentie aanpassing behoeft.

4. Wat is het doel?

Doel van de wijziging is implementatie van de APK-richtlijn (richtlijn 2014/45/EU). Het doel van toepassing van de optionele bepalingen is het verbeteren van de verkeersveiligheid en milieuprestaties van voertuigen en zoveel mogelijk beperken van de administratieve lasten voor burgers en bedrijfsleven.

5. Wat rechtvaardigt overheidsinterventie?

Implementatie van Europese regelgeving is een verplichting van de lidstaat Nederland. Nut en noodzaak van Europese regelgeving op het terrein van de APK is beoordeeld bij de totstandkoming van die richtlijn.

6. Wat is het beste instrument?

Het gehele systeem van de APK is juridisch geregeld. De voorgestelde wijzigingen zijn slechts (beperkte) aanpassingen op de huidige systematiek. Wijzigingen vereisen daarom wetgeving. Voorts dwingt de verplichting om naleving van Europees recht te verzekeren tot dwingende instrumenten als wetgeving.

7. Wat zijn de gevolgen voor burgers, bedrijven, overheid en milieu?

De gevolgen voor burger, bedrijven, overheid en milieu zijn beperkt. Er is een lichte verbetering te verwachten voor de verkeersveiligheid en milieu. Daar staat een lichte stijging van de administratieve lasten tegenover.