

Reacties op de internetconsultatie

Wijziging Besluit voertuigen in verband met implementatie APK-richtlijn (2014/45/EU)

Openbare internetconsultatie van 2 februari tot en met 15 maart 2016

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft de ontwerpwijziging van het Besluit voertuigen in verband met implementatie van de APK-richtlijn (2014/45/EU), opengesteld voor openbare internetconsultatie.

Doel van de wijziging is implementatie van de APK-richtlijn (richtlijn 2014/45/EU). 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. 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.

Nederland heeft ervoor gekozen de volgende drie 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 tellerstand 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.

Dit verslag bevat een weergave op hoofdlijnen van de ontvangen reacties op de internetconsultatie. Na verwerking van de opmerkingen in deze internetconsultatie moet de Ministerraad instemmen met de adviesaanvraag aan de Raad van State en de publicatie van de uitkomsten van de internetconsultatie. Zodra de Ministerraad de publicatie van de uitkomsten van de internetconsultatie heeft goedgekeurd worden de uitkomsten gecommuniceerd en wordt het ontwerpbesluit voor advisering naar de Raad van State gestuurd. De publicatie, met daarin een overzicht van de binnengekomen reacties en tot welke aanpassingen dit in het ontwerp besluit heeft geleid, zal naar verwachting in het najaar van 2016 via dit medium plaatsvinden. Na advisering door de Raad van State wordt een nader rapport opgesteld waarna het besluit kan worden bekrachtigd en gepubliceerd.

De internetconsultatie

Er zijn in totaal 10 reacties binnengekomen. Alle reacties zijn openbaar, en afkomstig van drie particulieren, een adviesbureau (Actal), en zes branche-organisaties (RAI Vereniging, NMV, Cumela, NAV, Fedecom en TLN). De meeste reacties betroffen landbouwvoertuigen.

Algemeen

Vier branche-organisaties, te weten: RAI-vereniging, NAV, Fedecom en TLN spreken zich in algemene zin positief uit over de wijziging. RAI spreekt over een "Nationaal compromis", TLN benadrukt onder meer dat het ontwerpbesluit tot stand gekomen is na jaren uitvoerig en intensief overleg met het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en het relevante maatschappelijke speelveld. NAV benadrukt het belang van uitsluiting van APK voor landbouwvoertuigen met een maximumsnelheid lager dan 40 km/u, alsmede het uitsluiten van "snelle trekkers". Een aantal participanten plaatst vervolgens hier en daar nog kanttekeningen.

NMV daarentegen spreekt zich uit tegen de APK-verplichting voor tractoren.

APK voor Landbouwvoertuigen met een constructiesnelheid lager dan 40 km/u

RAI, Fedecom en TLN zijn van mening dat, in afwijking van het Besluit, alle LBT-voertuigen, ook die een lagere constructiesnelheid hebben dan 40 km/u, een APK keuring zouden moeten ondergaan. Zij zijn van mening dat het verhogen van de toegestane snelheid voor LBT's op de openbare weg van 25 naar 40 km/u per 20 mei 2018 naar verwachting tot een hoger verkeersveiligheidsrisico zal leiden. TLN benadrukt hierbij nog de ongereguleerde menging van ongekeurde LBT's met gekeurde voertuigen en de vlucht in ('teruggekeurde') LBT's met een constructiesnelheid tot en met 40 km/u. Wegbeheerders zullen de veilige en verantwoorde openstelling van bepaalde wegen kunnen voorbehouden aan gekeurde LBT's. Zo kan tevens worden voorkomen dat er vanuit de keuringsbranche onvoldoende bereidheid is, om (investeringen te doen om) in keuringen te voorzien.

De NAV is het daarentegen we eens met het voornemen om de landbouwvoertuigen met een maximum constructiesnelheid van minder dan 40 km/u uit te sluiten van de APK.

Gebruik Openbare weg

NMV wijst erop dat de verplichtingen die voortvloeien uit de Europese Richtlijnen over de APK keuring en de controles alleen tractoren betreffen met een snelheid van meer dan 40 km/u die vooral op de openbare weg worden gebruikt. De landbouw gebruikt tractoren grotendeels buiten de openbare weg. Landbouwvoertuigen brengen aanzienlijk meer tijd door in de landbouw dan op de openbare weg. Er is geen concrete oplossing voor voertuigen die zelden op de weg komen.

Ook NAV geeft een reactie met dezelfde strekking, en is derhalve van mening, dat ook de zogenaamde 'snelle trekkers' moeten worden uitgesloten, daar de echte landbouwvoertuigen zich nauwelijks op de weg maar grotendeels op het land bevinden. NAV wijst erop dat het invoeren van een APK plicht niet strikt noodzakelijk lijkt volgens de Europese richtlijn en vooral gericht op

werktuigen anders dan landbouwvoertuigen. De NAV pleit er daarom voor om alsnog een uitzondering te maken voor landbouwvoertuigen.

Noodzaak APK- plicht

NMV, Actal en NAV stellen kritische vragen over nut en noodzaak van de APK-plicht.

NMV stelt dat het draagvlak voor een algehele APK-plicht voor agrarische voertuigen ontbreekt, omdat deze verplichting wordt gezien als een ongefundeerde maatregel die geïnitieerd is door de transport- en loonwerksector met het oogmerk om het 'boerenlandbouwverkeer' te bemoeilijken ten gunste van de eigen sector. NMV wijst op het belang dat agrariërs hebben bij een goede technische staat van landbouwvoertuigen, en geeft verder aan dat niet wordt ondersteund met cijfers dat de verkeersveiligheid in sommige andere Europese landen waar tractoren wel kentekens hebben, veiliger of beter is dan de situatie in Nederland. Actal sluit zich hierbij aan met de constatering dat de Nota van Toelichting niet inzichtelijk maakt op welke wijze de APK-plicht bijdraagt aan het verbeteren van de verkeersveiligheid en het verminderen van milieuschade. NAV benadrukt dat invoeren van een APK-plicht niet strikt noodzakelijk is volgens de Europese richtlijn en vooral gericht lijkt op werktuigen anders dan landbouwvoertuigen. De NAV pleit er daarom voor om alsnog een uitzondering te maken voor landbouwvoertuigen.

APK plicht voor getrokken voertuigen

NMV, RAI vereniging, Fedecom en TLN plaatsen opmerkingen over een eventuele APK-plicht voor getrokken voertuigen. RAI Vereniging, Fedecom en TLN zijn voorstander van een APK-plicht.

RAI Vereniging ondersteunt de lijn van het ministerie om op termijn ook de getrokken voertuigen onder de APK-plicht te laten vallen, aangezien de totale combinatie van trekkend en getrokken voertuig op de openbare weg komt en de zwakste schakel bepalend is voor de veiligheid. TLN geeft een gelijklopende reactie, en wijst erop dat de meegevoerde lading door een LBT-aanhangercombinatie, anders dan bij bedrijfsauto's met oplegger of aanhanger, vrijwel in zijn geheel wordt gedragen door de getrokken aanhanger(s). In aansluiting hierop stelt Fedecom dat LBT's voornamelijk worden gebruikt in combinatie met een aanhanger, en dat een voertuigcombinatie die meer dan 25 km/u rijdt aan minimale eisen met betrekking tot voertuigveiligheid dient te voldoen. Dit is in lijn zijn met een aantal omliggende landen waar de getrokken voertuigen ook verplicht worden gekeurd.

NMV pleit voor tractoren inclusief getrokken voertuigen voor een uitzondering/vrijstelling voor de APK-plicht. NMV verwijst hierbij naar het voorbeeld van de categorie zoals bedoeld op p. 13 van de Nota van Toelichting. Het betreft hier de voertuigen die veelal ingezet kunnen worden bij gebruik in de openbare ruimte, waarbij het Rijk zelf belanghebbende is.

Regeldruk

NMV en Actal plaatsen kritische opmerkingen bij de regeldruk en financiële lasten, die de invoering van de APK-plicht met zich mee brengt.

NMV brengt naar voren dat dit wetsvoorstel tot een verzwaring van de administratieve en financiële regels leidt, hetgeen niet in lijn is met dit kabinetsbeleid om een toename van (administratieve) regels zoveel mogelijk te voorkomen. NMV wijst erop dat de gemiddelde economische omvang van de bedrijven een vertekend beeld geeft over de draagkracht van de akkerbouwsector. In de Nota van Toelichting wordt een bedrag van 314.000 euro per bedrijf over 2013 genoemd. Het gemiddelde inkomen van de akkerbouwer was dat jaar veel lager.

NMV is verder van mening dat de kosten van invoering van de APK verplichting worden onderschat. Als voorbeeld wijst de NMV op de invoering van het bromfietskenteken dat twee keer zoveel bleek als geschat.

Actal stelt dat de keuze om van de optionele bepalingen in het besluit gebruik te maken betekent dat Nederland nationale koppen zet op de Europese regelgeving, en vraagt zich af of de regeldruk als gevolg van het implementeren van deze nationale koppen proportioneel is ten opzichte van de bijdrage die deze bepalingen leveren aan de verkeersveiligheid en milieuprestaties van de betreffende voertuigen. Tevens merkt Actal op dat de Nota van Toelichting wel een berekening van de regeldruk-gevolgen voor garagehouders bevat, maar niet voor de eigenaren van de betreffende voertuigen. Actal adviseert het opnemen van de drie bovengenoemde nationale koppen op de Europese richtlijn te heroverwegen, en om de regeldruk-gevolgen van de wijziging van het ontwerpbesluit volledig en adequaat te berekenen en in de Nota van Toelichting op te nemen.

Keuringsfrequentie

NMV, Actal, NAV en TLN hebben commentaar op de voorgestelde keuringsfrequentie voor LBT's. NMV, Actal en NAV vinden deze in het voorstel te hoog.

NMV geeft aan dat de keuringsfrequentie van een keer in de twee jaar niet aansluit bij de reguliere onderhoudsperiode die buiten de oogsttijd worden uitgevoerd, zodat er minder gecombineerd kan worden. Actal stelt in het verlengde hiervan dat de Nota van Toelichting bij het ontwerpbesluit niet duidelijk maakt wat de noodzaak is om een APK-plicht voor deze voertuigen 2 jaar in plaats van 4 jaar na toelating op de openbare weg te hanteren. NAV pleit ervoor om, wanneer aan de wens om de 'snelle trekkers' uit te sluiten van APK-plicht niet tegemoet kan worden gekomen, in ieder geval de eerste APK niet al na twee jaar, maar gewoon na vier jaar verplicht te stellen, omdat de Europese regels ruimte laten voor een eerste oproep na vier jaar.

De NAV is ook van mening dat de voorgenomen afwijking hiervan de regeldruk voor de boeren onnodig verhoogt, en ook niets bijdraagt aan de verkeersveiligheid.

TLN stelt echter dat de verkeersveiligheid gezien het veelvuldig gebruik van de openbare weg, alsmede de voorgenomen snelheidsverhoging gediend is met een zelfde APK-frequentie als geldt voor zware bedrijfsauto's, namelijk 1-1-1-1, en niet de in het voorstel gekozen frequentie van 2-2-2-2.

Actal plaatst een opmerking over de jaarlijkse APK-plicht voor personenvoertuigen of bedrijfsauto's tot 3.500 kg. met een tellerstand van 160.000 km. Nederland is hiermee strenger dan de APK-richtlijn vereist. Actal merkt op dat de Nota van Toelichting niet verduidelijkt wat de noodzaak is

om een jaarlijkse in plaats van een tweejaarlijkse APK-plicht in te voeren voor voertuigen, nadat ze een tellerstand van 160.000 km. hebben bereikt.

Historische voertuigen

Twee particulieren en Actal stellen vragen over de APK plicht voor oldtimers. Een particulier vraagt zich af waarom de plicht tot keuren van heel oude voertuigen vervalt, en of deze ineens per definitie 'veilig' zijn. Een ander geeft aan zelf oldtimer eigenaar te zijn en de gehanteerde leeftijdsgrenzen voor oldtimers ingewikkeld te vinden. Deze participant doet verschillende suggesties: de APK plicht terug brengen van 50 jaar naar 40 jaar, zodat dit in lijn is met vrijstelling van MRB, de APK grens van 25-30 jaar terugbrengen naar 1x per jaar, omdat deze categorie voertuigen nog vaak dagelijks wordt gebruikt, en de APK grens van 30-40 jaar naar 1x per 2 jaar terugbrengen, omdat dit meer in lijn is met de gedeeltelijke vrijstelling van MRB zoals in de uitzonderingsregel.

Actal geeft aan dat Nederland een vrijstelling kent die geldt voor voertuigen waarvan de datum van eerste toelating is gelegen voor 1 januari 1960. Actal stelt dat de Nota van Toelichting niet duidelijk maakt waarom Nederland nu een vrijstelling voor historische voertuigen van 50 jaar en niet van 30 jaar nodig acht, en niet inzichtelijk maakt welke regeldruk-gevolgen het instellen van deze nationale kop op de Europese verplichtingen heeft.

Overig

- Een particulier merkt op dat een zelfrijdende auto niet in aanmerking komt voor een APK-keuring omdat het geen personenauto is, gelet op art. 1 van het RVV 1990. In een zelfrijdende auto maakt de inzittende gebruik van kunstmatige intelligentie in plaats van de eigen intelligentie te gebruiken.
- NMV stelt dat in de toenemende drang om vrachtverkeer te weren de veiligheid door toedoen van de weginrichting voor landbouwverkeer verslechterd. De NMV is van mening dat bij de inrichting van het wegennet veel meer rekening gehouden dient te worden met landbouwverkeer. NMV bestrijdt dat er meer landbouwverkeer is zoals in Nota van Toelichting op p. 4 wordt gesteld. Het areaal landbouwgrond is met 9% afgenomen. Gezien het feit dat de vervoercapaciteit van het materieel groter is heeft dit aanzienlijk minder transportbewegingen tot gevolg.
- NMV stelt dat het doel van de Wegenverkeerswet 1994 een goede doorstroming en veiligheid van het verkeer beoogt, en dat concurrentieoverwegingen niet mogen worden toegepast worden. NMV stelt dat de zwaardere regels die NL de agrariërs oplegt de concurrentiepositie van de landbouw binnen de EU op dit moment verslechtert.
- NMV stelt dat door de vervoersbewegingen een APK keuring voor meer milieu- en verkeersbelasting zorgt als de keuring niet op het boeren erf gedaan mag worden.
- RAI-vereniging merkt vanuit het perspectief van de gemotoriseerde twee-, drie- en lichte vierwielers op dat met dit ontwerpbesluit er definitief voor gekozen wordt om geen APK voor motorfietsen en snelle quads te introduceren en te implementeren in de Nederlandse regelgeving. De Europese Richtlijn 2014/45 biedt Nederland deze mogelijkheid onder de voorwaarde dat een lidstaat (Nederland) alternatieve verkeersveiligheidsmaatregelen moet

hebben genomen voor twee- of driewielige voertuigen. RAI vereniging spreekt zijn zorg uit over de stagnatie. Bij het nieuwe tweede Actieplan verbetering verkeersveiligheid motorrijders (AVVM 2).

- Actal verzoekt de definitieve versie van het voorstel van de wijziging van het Besluit voertuigen aan hem voor te leggen, voordat besluitvorming in de ministerraad plaatsvindt. Dit stelt ons in staat een formeel advies uit te brengen en ons eindoordeel aan u kenbaar te maken.
- CUMELA geeft enige artikelsgewijze toelichtingen bij Artikel I D.
- TLN wijst erop dat de onder 'Doel van de regeling' gebezigde term 'Landbouwvoertuigen' misleidend is. De voorgestelde wijzigingen slaan volgens TLN niet op 'Landbouwvoertuigen' maar specifiek op land- en bosbouwtrekkers (LBT's).