

Aan de minister van Infrastructuur en Milieu
Mevrouw drs. M.H. Schultz van Haegen-Maas
Geesteranus
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

Datum
14 maart 2016

Onderwerp
Consultatie wijziging
Besluit voertuigen i.v.m.
implementatie van de
APK-richtlijn
(2014/45/EU)

Uw kenmerk

-

Ons kenmerk
JtH/RvZ/JT/TvdH/2016/
023

Bijlage(n)

Geachte mevrouw Schultz van Haegen – Maas Geesteranus,

Op 2 februari 2016 heeft u het voorontwerp van de wijziging van het Besluit voertuigen in verband met de implementatie van de APK-richtlijn (2014/45/EU) voor een internetconsultatie opengesteld. De regelgeving met betrekking tot voertuigveiligheid is een belangrijk onderwerp vanuit het oogpunt van regeldruk. Daarom heeft het College besloten te reageren op het voorontwerp van het Besluit. Onze reactie treft u in deze brief aan.

Wij hebben de gevolgen voor de regeldruk van dit wetsvoorstel gezien aan de hand van het beoordelingskader voor vermindering van regeldruk. Dit beoordelingskader bestaat uit de volgende drie vragen:

1. Nuloptie: is er een taak voor de overheid en is regelgeving het meest aangewezen instrument?
2. Is de regeldruk proportioneel ten opzichte van het beleidsdoel? Zijn er minder belastende alternatieven mogelijk?
3. Is gekozen voor een passende uitvoeringswijze met oog voor dienstverlening?

Aangezien het besluit beoogt om een Europese richtlijn te implementeren, is ons advies gericht op de tweede toetsvraag.

Is de regeldruk proportioneel ten opzichte van het beleidsdoel? Zijn er minder belastende alternatieven mogelijk?

Het doel van deze wijziging is implementatie van de APK-richtlijn (richtlijn 2014/45/EU). Op enkele onderdelen kunnen lidstaten gebruik maken van optionele bepalingen. Nederland kiest ervoor de volgende drie optionele bepalingen toe te passen:

1. De APK-plicht vervalt voor historische voertuigen. De richtlijn hanteert een minimale grens van 30 jaar. Nederland kiest er echter voor om alleen voertuigen vrij te stellen van de APK-plicht die meer dan 50 jaar geleden zijn toegelaten tot de openbare weg.

Contact

Rijnstraat 50
2515 XP Den Haag

Postbus 16228
2500 BE Den Haag

T (070) 310 86 66
info@actal.nl

www.actal.nl
@actal_info

2. Personenvoertuigen of bedrijfsauto's tot 3.500 kg. die de kilometerstand van 160.000 km hebben bereikt, komen vanaf dat moment in een jaarlijks ritme m.b.t. de APK-plicht. De richtlijn staat een tweejaarlijks ritme toe.
3. Landbouwvoertuigen met een constructiesnelheid van meer dan 40 km/u moeten 2 jaar na toelating tot de openbare weg voor het eerst naar de APK. De richtlijn hanteert hiervoor 4 jaar als maximale termijn.

In de Nota van Toelichting (NvT) staat dat het gebruik maken van de optionele bepalingen in het besluit tot doel heeft om de verkeersveiligheid en milieuprestaties van voertuigen te verbeteren en om zoveel mogelijk de administratieve lasten voor burgers en bedrijfsleven te beperken. De keuze om van de optionele bepalingen gebruik te maken betekent dat Nederland nationale koppen zet op de Europese regelgeving. Het kabinet hanteert als uitgangspunt om Europese regelgeving in principe zonder nationale koppen te implementeren. In ons advies richten wij ons dan ook op de vraag 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.

Ad 1) APK-plicht voor "historische voertuigen"

Artikel 2, lid 2 van de APK-richtlijn bepaalt dat lidstaten zgn. "historische voertuigen" die ten minste 30 jaar geleden zijn vervaardigd of voor het eerst zijn ingeschreven, mogen vrijstellen van de verplichte keuring. In Nederland geldt momenteel een tweejaarlijkse APK-plicht voor deze voertuigen. Nederland kent wel een vrijstelling, maar deze geldt voor voertuigen waarvan de datum van eerste toelating is gelegen voor 1 januari 1960. Het Besluit brengt verandering in deze vrijstelling: het introduceert daarvoor de leeftijdsgrens van 50 jaar. De NvT maakt echter niet duidelijk waarom Nederland een vrijstelling voor historische voertuigen van 50 jaar en niet van 30 jaar nodig acht. Bovendien maakt de NvT niet inzichtelijk welke regeldrukgevolgen het instellen van deze nationale kop op de Europese verplichtingen heeft.

Ad 2) Jaarlijkse APK-plicht voor personenvoertuigen of bedrijfsauto's tot 3.500 kg. met een kilometerstand van 160.000 km.

Artikel 5, lid 4 van de APK-richtlijn biedt lidstaten de mogelijkheid om houders van voertuigen die een kilometerstand van 160.000 km. hebben bereikt, te verplichten tot een extra APK van hun voertuig. Het Besluit maakt van deze mogelijkheid gebruik en introduceert aldus een nationale kop bovenop de Europese verplichtingen. Bovendien introduceert het besluit een extra kop, doordat het voor de betreffende voertuigen een jaarlijkse APK-plicht invoert. Dit is met name relevant voor voertuigen die nog niet aan een jaarlijkse keuringsplicht onderhevig zijn. Nederland is daarmee strenger dan de APK-richtlijn vereist. De NvT maakt niet duidelijk wat de noodzaak is om een jaarlijkse in plaats van een tweejaarlijkse APK-plicht in te voeren voor voertuigen nadat ze een kilometerstand van 160.000 km. hebben bereikt.

Ad3) Landbouwvoertuigen met een constructiesnelheid van meer dan 40km/u moeten 2 jaar na toelating tot de openbare weg voor het eerst naar de APK in plaats van 4 jaar

Artikel 5, lid 1c van de APK-richtlijn bepaalt dat landbouwvoertuigen met een constructiesnelheid van meer dan 40 km/u minimaal 4 jaar na toelating op de openbare weg moeten worden gekeurd. Daarna vindt de keuring tweejaarlijks plaats (het zgn. 4-2 regime). Nederland verplicht al tot een keuring 2 jaar na toelating op de openbare weg (het 2-2 regime). De NvT bij het besluit maakt niet duidelijk 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.

Bevindingen en advies

Wij constateren dat de NvT niet inzichtelijk maakt welke bijdrage de extra verplichtingen die Nederland aan eigenaren van voertuigen oplegt, levert aan het verbeteren van de verkeersveiligheid en het verminderen van milieuschade. Verder bevat de NvT wel een berekening van de regeldrukgevolgen voor garagehouders maar niet voor de eigenaren van de betreffende voertuigen.

Wij adviseren u het opnemen van de drie bovengenoemde nationale koppen op de Europese richtlijn te heroverwegen.

Wij adviseren u om de regeldrukgevolgen van de wijziging van het Besluit volledig en adequaat te berekenen en in de Nota van Toelichting op te nemen.

Wij maken u er op attent dat de regeldruk van nationale koppen volgens het regeldrukbeleid van het kabinet valt onder de netto-reductiedoelstelling. Indien het onderhavige besluit van kracht wordt vóór of op 1 juli 2017, betekent dit dat een eventuele toename van de regeldruk die het gevolg is van deze nationale koppen, moet worden gecompenseerd. Gelet op hun coördinerende bevoegdheid met betrekking tot het verminderen van de regeldruk voor bedrijven en burgers sturen wij een afschrift van onze reactie naar de minister van Economische Zaken en de minister van Binnenlandse Zaken en koninkrijksrelaties.

Wij verzoeken u de definitieve versie van het voorstel van de wijziging van het Besluit voertuigen aan ons voor te leggen, voordat besluitvorming in de ministerraad plaatsvindt. Dit stelt ons in staat een formeel advies uit te brengen en ons eendoordeel aan u kenbaar te maken.

Hoogachtend,

w.g.

J. ten Hoopen
Voorzitter

R.W. van Zijp
Secretaris