



*FMIB vertegenwoordigt in Nederland gevestigde fabrikanten van machines en installaties die gebruikt worden in de bouwindustrie en is actief lid van CECE, de Europese branchevereniging van fabrikanten van bouwmachines. FMIB behartigt de belangen van haar leden op het gebied van Nederlands en Europees industriebeleid, productregelgeving, normalisatie, standaardisatie en certificering.*

## **FMIB reactie op de internetconsultatie “Wijziging Regeling voertuigen ivm typegoedkeuring mobiele machines en reparaties LRV” dd. 23 december 2022**

FMIB steunt de invoering van de registratie en kentekenplicht voor mobiele machines in Nederland. Het helpt de verkeersveiligheid te verhogen middels herkenbaarheid en traceerbaarheid van mobiele machines alsmede controleerbaarheid van technische eisen. Daarnaast heeft het een positief effect op het bewustzijn onder gebruikers dat ook mobiele machines aan wegtoelatingseisen moeten voldoen.

Graag wil FMIB de volgende aandachtspunten inbrengen met betrekking tot de concept wijziging en de toepassing daarvan:

- 1) De groep mobiele machines omvat een zeer diverse range met producten die primair ontwikkeld zijn als werktuig en niet als voertuig waardoor een mobiele machine omwille van de functionaliteit niet altijd binnen de kaders van de permanente eisen past. FMIB vraagt het Ministerie om hier rekening mee te houden en in samenwerking met de RDW een pragmatische uitvoering van de wet na te streven, onder andere met betrekking tot de beoordeling van scherpe en/of uitstekende delen.  
De oorspronkelijke insteek dat de goedkeuringsprocessen (individueel en typegoedkeuring) niet strenger zouden moeten zijn dan in andere EU-landen moet een leidraad blijven.
- 2) Hetzelfde geldt voor de toelating als fabrikant van mobiele machines voor het verkrijgen van een typegoedkeuring. FMIB is blij met de vorderingen die gemaakt zijn om tot een nationale typegoedkeuring voor mobiele machines te komen, ook al heeft dit langer geduurd dan gehoopt. Wij vragen echter aandacht voor het feit dat voor veel fabrikanten en importeurs van mobiele machines wegtoelating geen primaire activiteit is daar de producten die zij leveren in de meeste gevallen niet de weg op gaan. Dit leidt ertoe dat de bedrijfsprocessen van fabrikanten en importeurs weliswaar gericht zijn op het waarborgen van kwaliteit en conformiteit maar niet altijd op de manier die de RDW voor ogen heeft. De relatief zware eisen die de RDW stelt aan Conformity of Production (CoP) heeft meerdere geïnteresseerden reeds doen afhaken waardoor de nationale typegoedkeuring zijn doel mogelijk gaat missen; het terugdringen van de hoeveelheid individuele keuringen bij RDW keuringstations. FMIB roept de betrokken partijen op om de eisen aan CoP te heroverwegen teneinde een betere balans te vinden tussen het waarborgen van conformiteit en bestaande bedrijfsprocessen bij kandidaat typegoedkeuringshouders.

- 3) De definitie van openbare weg creëert een praktisch probleem voor mobiele machines die enkel op het eigen (bedrijfs)terrein rijden maar omwille van de definitie alsnog aan de eisen voor wegverkeer moeten voldoen omdat het eigen terrein vanwege het ontbreken van direct toezicht en fysieke barrières als openbare weg wordt beschouwd. Een aanpassing van de definitie is noodzakelijk om te voorkomen dat deze groep mobiele machines onnodig keuringsplichtig wordt.
- 4) Nederlandse eigenaren van mobiele machines, zeker degenen in de grensstreken, werken mogelijk niet alleen in Nederland maar ook over de grens in onder andere België en Duitsland. Afwijkende regels met betrekking tot kentekening van mobiele machines in bijvoorbeeld België leidt ertoe dat mobiele machines die in Nederland zijn vrijgesteld van kentekening niet in België de weg op mogen omdat daar kentekening verplicht is. Hetzelfde geldt voor het kunnen voeren van een kentekenplaat aan de voorzijde van de mobiele machine. Vrijwillige kentekening van vrijgestelde Nederlandse mobiele machines en/of een extra kentekenplaat aan de voorzijde zou deze eigenaren helpen om in andere landen te kunnen werken.
- 5) Volgens artikel 1.1. is een 'verwisselbaar gedragen uitrustingsstuk' een inrichting die is ontworpen om door een voertuig te worden gedragen en waarmee aan het voertuig een extra functie wordt gegeven. Hier zou aan moeten worden toegevoegd een uitrustingsstuk dat niet wordt gedragen (bijv. voorzien van steunwielen) maar niet om een verticale as kan draaien. Dergelijke uitrustingsstukken zijn uitgesloten uit de definitie van 'verwisselbaar getrokken uitrustingsstuk'. Wellicht ook nodig om in dit kader aan te passen: artikel 5.14.0 lid 2 en artikel 5.18.20 lid 3.
- 6) Volgens artikel 1.1. is een 'mobiele machine' een 'motorvoertuig dat speciaal is ontworpen en gebouwd voor het uitvoeren van werkzaamheden en niet is bedoeld voor personen- of goederenvervoer over de weg'. Beter te wijzigen naar '... en niet in hoofdzaak is bedoeld voor personen- of goederenvervoer over de weg' om hiermee aan te geven dat het personen- of goederenvervoer niet per definitie uitgesloten is. Kijkend naar de praktijk moet voor een mobiele machine namelijk de mogelijkheid bestaan tot 'het bij op korte afstand van elkaar gelegen plaatsen afleveren of ophalen van goederen' zoals ook beschreven bij de MMBS. Tevens kennen sommige mobiele machines een extra zitplaats voor bijvoorbeeld trainingsdoeleinden.
- 7) Nieuw artikel 3.6.0, lid 1 geeft aan: "Verordening (EU) 167/2013 is zo veel mogelijk van overeenkomstige toepassing op marktdeelnemers, de wijze waarop een nationale typegoedkeuring als bedoeld in dit hoofdstuk wordt verleend en het toezicht op de conformiteit van de productie, tenzij anders bepaald." De tekst "zo veel mogelijk" is niet duidelijk genoeg, geeft ruimte voor verschillende interpretaties. FMIB stelt voor om specifiek aan te geven welke gedeelten uit (EU) 167/2013 het betreft.
- 8) Wijziging artikel 3.6.1, lid 2: de nieuwe tekst ('In afwijking van het eerste lid, onderdeel a, kan de Dienst Wegverkeer vrijstelling verlenen ...') houdt in dat er geen vrijstelling mogelijk is op onderdeel b, de permanente eisen. Het is wellicht verstandig om vrijstelling voor permanente eisen niet bij voorbaat uit te sluiten.

- 9) Wijziging artikel 3.6.2. Lid 1: FMIB stelt voor de zin te formuleren als “De Dienst Wegverkeer kan voor mobiele machines die niet aan de in artikel 3.6.1, ~~eerste of tweede lid,~~ bedoelde goedkeuringseisen of beleidsregels wat betreft afmetingen en massa’s kunnen voldoen, hiervan vrijstelling verlenen (...)’
- 10) In Artikelen 3.6.1 en 3.6.3 wordt verwezen naar bijlage VII van verordening (EU)2015/208 waarin NEN-ISO 5721-1:2013 en NEN-ISO 5721-2:2014 gerefereerd worden voor het bepalen van het zichtveld naar voren respectievelijk naar de zij- en achterkant. Deze normen zijn echter specifiek voor land- en bosbouwtrekkers. Gezien de verschillen in bouwvorm tussen trekkers en mobiele machines zijn deze normen niet per definitie universeel toepasbaar en worden zij door fabrikanten van mobiele machines niet toegepast om te voldoen aan de Machinerichtlijn 2006/42/EG. Voor mobiele machines zijn andere normen voor het bepalen van het zichtveld rondom mobiele machines ontwikkeld. FMIB verzoekt het Ministerie om de betreffende artikelen zodanig te herformuleren dat duidelijk is dat de binnen de industrie gangbare normen voor het bepalen van het zichtveld rondom mobiele machines als alternatief toepasbaar zijn teneinde onnodig hertesten op basis van NEN-ISO 5721-1:2013 en NEN-ISO 5721-2:2014 te voorkomen.
- 11) Nieuw artikel 3.11.3. (restantvoorraadregeling voor mobiele machines) zou ook voor de importeur mogelijk moeten zijn. Derhalve is het beter om de term “houder van de typegoedkeuring” in plaats van “fabrikant” te gebruiken. (zie ook nieuw artikel 3.6.0 lid 2).
- 12) Wijziging artikel 5.7a.27, lid 6: De eis voor de profilering van de hoofdgroeven van de banden die van fabriekswege profiel hebben ... dekt niet de banden af die wel profiel hebben maar geen hoofdgroeven zoals bijv. tractorbanden.
- 13) Opmerkingen ten aanzien van artikel 5.7a.42; lid 2:
- Wijze van keuren: “Hierbij is het toegestaan dat de bestuurder zittende op de bestuurdersplaats zich zijwaarts verplaatst om de onderbreking van het zicht te beperken.”. FMIB stelt voor om dit te herformuleren als “zich zijwaarts beweegt”.
  - Wijze van keuren: “Een onderbreking van het zicht (..), buiten het gezicht naar voren (..)” – hier het woord “gezicht” te wijzigen in “zicht” en: “mag niet groter zijn dan 5,5 m gemeten op de omtrek van de cirkel.”. FMIB vraagt zich af hoeveel van dergelijke onderbrekingen zijn er toegestaan. Gaat het hier om een optelling van onderbrekingen die samen niet meer dan 5,5 m mogen zijn?
  - Eisen: “vanaf de bestuurderszitplaats voldoende uitzicht naar voren en opzij”. Sommige mobiele machines hebben geen zitplaats maar een staplaats voor de bestuurder. Derhalve stelt FMIB voor om dit aan te passen naar de mogelijkheid dat er geen zitplaats is en de bestuurder staat het voertuig bestuurt. zie bijv. artikel 5.7a.45 lid 7, wijze van keuren: “visuele controle, door een persoon van gemiddeld gestalte die op de gebruikelijke wijze zit of staat”. Voorstel voor alternatieve tekst: “.. die zich op de gebruikelijke wijze op de bestuurdersplaats bevindt.”

- d) Omdat de beschrijving van de wijze van keuren aan duidelijkheid te wensen over laat is het aan te bevelen om dit te verduidelijken met een afbeelding in Bijlage VIII en hiernaar te verwijzen.

N.B. De opmerkingen gelden ook voor enkele andere artikelen.

- 14) De wijziging van artikel 5.7a.45 punt 2.a. leidt tot de volgende laatste zin van lid 4:

“Indien de hoogte van de cabine (...) mag het voertuig niet van een spiegel als bedoeld in het derde lid zijn voorzien.”.

FMIB vraagt de volgende punten in ogeschouw te nemen:

- a) Hier moet ook het camera-monitorsysteem worden genoemd. Als alternatief kan een extra lid toegevoegd worden met als strekking “waar een spiegel wordt voorgeschreven mag in plaats daarvan een camera-monitorsysteem worden toegepast” waardoor alle aparte vermeldingen van camera-monitorsysteem weggelaten kunnen worden.
- b) Niet elke mobiele machine heeft een cabine of de cabine bestrijkt niet de hele voertuigbreedte maar bevindt zich aan één kant van de machine. Bovendien kan een te lage montagehoogte van de spiegel ook een andere oorzaak hebben dan de hoogte van de cabine.
- c) Zoals het voorschrift nu is opgesteld, mag er geen enkele spiegel volgens het derde lid gemonteerd worden als er slechts één spiegel zou zijn die niet boven 2,00 m kan zitten. Het verbod zou moeten gelden per spiegel.
- d) Een trottoirspiegel inclusief steun moet boven 2,00 m zitten. Het lijkt zinvol om hieraan toe te voegen dat dit alleen geldt voor het gedeelte dat buiten de voertuigbreedte uitsteekt

- 15) Wijziging van artikel 5.7a.45, achtste lid, leidt tot de nieuwe tekst: “Het derde lid is niet van toepassing op mobiele machines waarbij de bestuurder de vereiste gezichtsvelden, bedoeld in bijlage VIII, artikel 142a, kan verkrijgen door direct zicht.”

Hieruit zou geconcludeerd kunnen worden dat het derde lid niet van toepassing is als de bestuurder ALLE vereiste gezichtsvelden door direct zicht kan verkrijgen, dus zowel aan de linker- als de rechterzijde. Het is echter wenselijk dat er alleen een spiegel of camera-monitorsysteem vereist is voor die zijde(n) waar het gezichtsveld niet door direct zicht kan worden verkregen. FMIB stelt voor om het achtste lid te formuleren als: “Het derde lid is niet van toepassing op mobiele machines voor zover de bestuurder de vereiste gezichtsvelden, bedoeld in bijlage VIII, artikel 142a, kan verkrijgen door direct zicht.” of: “Het derde lid is slechts van toepassing op mobiele machines voor zover de bestuurder de vereiste gezichtsvelden, bedoeld in bijlage VIII, artikel 142a, niet kan verkrijgen door direct zicht.”

N.B.: hiermee is het ook toegestaan dat het vereiste gezichtsveld aan linker- of rechterzijde door een combinatie van direct en indirect zicht wordt verkregen, dus dat de spiegel of camera niet het volledige gezichtsveld hoeft af te dekken

Hetzelfde geldt voor het gewijzigde zevende lid. Volgens de huidige tekst zouden leden 1 en 2 mogen vervallen als de bestuurder beide gezichtsvelden direct kan zien. Beter is dat lid 1 mag vervallen als het linker gezichtsveld direct zichtbaar is, en lid 2 mag vervallen als het rechter gezichtsveld direct zichtbaar is. Nog beter is het om de spiegel of het camera-monitorsysteem slechts verplicht te stellen voor de gedeelten van de voorgeschreven zichtvelden die niet middels direct zicht zichtbaar zijn. FMIB stelt als aanpassing voor: “Het

eerste onderscheidenlijk het tweede lid is niet van toepassing voor die gedeelten van het vereiste gezichtsveld, bedoeld in bijlage VIII, artikelen 136a en 137a, die de bestuurder kan verkrijgen door direct zicht.”.

- 16) Wijziging artikel 5.7a.48, lid 2, wijze van keuren: Er wordt gesproken over een ‘beoordelingsgebied’, een ‘buitenrand’, de ‘buitenrand van het beoordelingsgebied’, een ‘verticale lijn met een lengte van 2 m haaks op het middenlangsvlak van het voertuig’. De terminologie laat aan duidelijkheid nog wat te wensen over. FMIB stelt voor om met afbeeldingen te werken in Bijlage VIII en hiernaar te verwijzen.  
Daarnaast dekt de term ‘delen van het voertuig die een snij- of prikfunctie hebben’ niet helemaal de intentie en zou bijvoorbeeld vervangen kunnen worden door ‘delen van het voertuig die aanmerkelijk snij- of prikletsel kunnen opleveren’.
- 17) In de voorgestelde aanpassing van Artikel 5.7a.61 wordt in lid 2 alleen een uitzondering toegestaan voor mobiele machines met een breedte van meer dan 2,55m terwijl de noodzaak om verlichting dusdanig te positioneren dat deze niet wordt beschadigd of onzichtbaar wordt door opspattend vuil ook van toepassing kan zijn op mobiele machines met een breedte tot 2,55m. FMIB stelt voor om in lid 2 de voorwaarde met betrekking tot de breedte te laten vervallen.  
Wijziging artikel 5.7.61 en 5.7a.61: ‘de rode retroreflectoren aan de achterzijde, bedoeld in artikel 5.7.51 resp. 5.7a.51, moeten zijn aangebracht op een afstand van niet meer dan 0,50 m vanaf het punt van grootste breedte’. Hier moet een uitzondering worden gemaakt voor de rode retroreflector in de vorm van een afgeknotte driehoek die ook in 5.7.51 en 5.7a.51 genoemd wordt.
- 18) Volgens artikel 5.18.7a: ‘Met mobiele machines, al dan niet voorzien van een aanhangwagen, mag geen lading worden vervoerd (..)’. Dit artikel zou overeenkomstig opmerking 6) aangepast moeten worden. Onderdeel b van dit artikel ‘(tenzij) de lading gerelateerd is aan de functie, anders dan alleen goederen vervoeren, van de mobiele machine’ is wat dat betreft te onduidelijk.
- 19) Voor het bepalen van de lengte van uitstekende delen aan de voorzijde van een mobiele machine zonder stuurwiel bepaalt Artikel 5.18.21a dat het midden van de bestuurderstoel als uitgangspunt genomen moet worden. FMIB stelt voor om dit aan te passen tot het midden van het bedieningsorgaan van het stuursysteem in rechthoekstand. Hiermee wordt onduidelijkheid over het al dan niet in ogenschouw nemen van de rugleuning te voorkomen en wordt het tevens toepasbaar op mobiele machines zonder zitplaats.
- 20) In Artikel 5.18.32, tweede lid (a) staat abusievelijk een verwijzing naar het vierde lid in 5.7a.48 en 5.8.48, door de henummering moet dit het zesde lid zijn, en (b) wordt gesteld dat de fabrikant van de mobiele machine of landbouw- of bosbouwtrekker in het geval van tijdelijke montage van bredere banden of dubbellucht banden de voorschriften voor het rijgedrag moet opgeven. FMIB is van mening dat dit geen taak van de fabrikant kan zijn en stelt voor de voorschriften te beperken tot het aangeven van de maximale rijnsnelheid.

## Redactionele opmerkingen

- 21) In de regeling wordt snelheid aangeduid in km/h. Dit is echter niet de gangbare Nederlandse aanduiding. FMIB stelt voor om dit te wijzigen in km/u.
- 22) Waarom is de wijziging van “voertuigcategorie” in “voertuigsoort” in artikel 3.2.1 (a) doorgevoerd? Deze wijziging komt niet terug in artikelen 3.2.2., 3.6.1, 3.6.3 en 3.6.3a waar dit wel verwacht wordt.
- 23) Wijziging van artikel 3.2.2. In de nieuwe tekst is de eerste zin van lid 2 en 3 gelijk, de laatste hoort er niet te staan.
- 24) Wijziging van artikel 3.6.2. – lid 1 “De Dienst Wegverkeer kan voor mobiele machines die niet aan de in artikel 3.6.1, eerste of tweede lid, bedoelde goedkeuringseisen ... kunnen voldoen” – (N.B. artikel 3.6.1. bestaat slechts uit lid 1 en 2). Zou dit niet moeten zijn: “... die niet aan de in artikel 3.6.1 bedoelde goedkeuringseisen of beleidsregels ... kunnen voldoen”? Een zelfde aanpassing is dan ook bij andere soortgelijke artikelen nodig.
- 25) De wijziging van artikel 3.10.1 onderdeel c is niet correct, dit moet onderdeel d zijn. Ook zou de wijziging anders geformuleerd kunnen worden. In plaats van: “d. voertuigen als bedoeld in artikel 2, tweede lid, van verordening (EU) 168/2013 waarop die verordening niet van toepassing is;” als volgt: “d. voertuigen als bedoeld in artikel 2, tweede lid, van verordening (EU) 168/2013, met uitzondering van onderdeel f;”  
De toevoeging ‘waarop die verordening niet van toepassing is’ is overbodig omdat dit al wordt verwoordt door het bedoelde artikel 2, tweede lid (‘Deze verordening is niet van toepassing op:’).
- 26) Het nieuwe artikel 3.11.3, lid 1, zou ook als volgt geformuleerd kunnen worden voor de leesbaarheid: “Een fabrikant die een mobiele machine op de markt wil aanbieden of in de handel wil brengen, die deel uitmaakt van een voorraad ~~en die niet op de markt kan worden aangeboden of niet langer op de markt kan worden aangeboden of in het verkeer kan worden gebracht omdat~~ en waarvoor nieuwe technische voorschriften in werking zijn getreden waarvoor die niet is goedgekeurd, kan daarvoor een verzoek indienen bij de Dienst Wegverkeer, zo spoedig mogelijk nadat de goedkeuring ongeldig is geworden.”
- 27) Artikel 5.3.57 wordt aangevuld met een nieuw onderdeel aa. Bij wijze van keuren moet dan ook “Onderdelen t tot en met z” worden gewijzigd in “Onderdelen t tot en met aa”. Als alternatief kan de wijze van keuren omschreven worden als: “Visuele controle. Bij onderdeel s wordt in geval van twijfel gemeten.” Een soortgelijke correctie moet worden uitgevoerd bij de wijziging van artikelen 5.3a.57, 5.7.51, 5.7a.51, 5.12.57. Ook bij artikel 5.7a.57 waar een onderdeel is komen te vervallen. De verwijzing in ‘wijze van keuren’ bij artikel 5.13.57 lid 1 “Onderdelen a tot en met k: visuele controle.” klopt ook niet; deze zou gewijzigd kunnen worden in “Visuele controle”.
- 28) Wijziging van artikel 5.7a.42: wijzigingen zijn genummerd als punt 1. en 3. – zou 1. en 2. moeten zijn.

- 29) De wijziging van artikel 5.7a.45 punt 1.a. leidt tot de volgende tekst (onderstreepte tekst is in de plaats gekomen voor 'trottoirspiegel': "Mobiele machines moeten zijn voorzien van een spiegels waarmee de bestuurder het wegdek naast het voertuig aan de linker- en rechterzijde kan overzien of camera-monitorsysteem."
- Deze tekst klopt hierdoor niet goed meer en kan beter geformuleerd worden als: "Mobiele machines moeten zijn voorzien van spiegels of een camera-monitorsysteem waarmee de bestuurder het wegdek naast het voertuig aan de linker- en rechterzijde kan overzien."
- 30) De wijziging van artikel 5.7a.45 punt 2.a. leidt tot de volgende eerste zin van lid 4: "Indien een spiegel als bedoeld in het derde lid of camera-monitorsysteem is gemonteerd, moet deze zodanig zijn aangebracht dat (...)". Voorstel ter verbetering: "Een spiegel of camera-monitorsysteem als bedoeld in het derde lid moet zodanig zijn aangebracht dat (...)"
- 31) Wijziging van artikel 5.8.61, nieuwe tekst: "De richtingaanwijzers, stadslichten, parkeerlichten en achterlichten, bedoeld in de artikelen 5.7a.51 en 5.7a.57, en de rode retroreflectoren aan de achterzijde, bedoeld in artikel 5.7a.51". Waarschijnlijk worden hier bedoeld de artikelen 5.8.51 en 5.8.57.
- 32) Wijziging van artikel 5.8.66, derde lid: De huidige, te vervangen tekst "de in het eerste lid bedoelde inrichting" – is niet correct, de huidige tekst luidt "de inrichting, bedoeld in het eerste lid, ".
- 33) Nieuw artikel 5.12.47 begint met "Indien aanhangwagen ..." dit moet "Indien aanhangwagens ..." zijn. Idem bij artikel 5.13.47.
- 34) Wijziging artikel 5.18.17g, tweede lid, bij punt 2: toevoeging van een onderdeel luidende: "in het geval van een aanhangwagen ..." hier ontbreekt de letter e. – het moet dus zijn: "e. in het geval van een aanhangwagen ..."
- 35) Wijziging Bijlage VIII, punt 1: Het is niet duidelijk in welke kolom het eerste kruisje hoort te staan.
- 36) Toelichting, artikelgewijs deel. Bij de toelichting op de wijzigingen van artikelen 3.2.1 en 3.2.2. staat "dat vrijstellingen van goedkeuringseisen kunnen worden verleend voor de verlening van een nationale typegoedkeuring." – Dit laatste moet nationale individuele goedkeuring zijn.
- 37) Toelichting, artikelgewijs. De toelichting op de wijziging van artikel 3.6.1, eerste lid onderdeel a: "er staan twee NEN-ISO-normen vermeld" klopt niet, er staan ISO-normen vermeld zonder NEN toevoeging. Overigens heeft de NEN toevoeging geen toegevoegde waarde en scheidt het onduidelijkheid voor internationale typegoedkeuringshouders daar deze mogelijk via een ander norminstituut van dezelfde ISO-normen gebruik maken. Verder geeft de toelichting de indruk dat hiermee de goedkeuringseisen voor het zichtveld naar voren en opzij maar ook naar achteren wordt vastgesteld. Dat laatste klopt echter niet, want volgens Bijlage VII van (EU) 2015/208 hoeft van ISO 5721-2 alleen het gedeelte voor het zicht zijwaarts te worden nageleefd.

- 38) Toelichting, artikelgewijs, artikel 3.6.2, tweede lid en 3.6.4, tweede lid: “die voorwaardelijk zijn voor het verlenen van een ontheffing van goedkeuringseisen” moet zijn: “.. verlenen van een vrijstelling van goedkeuringseisen” en “voor de verlenging van een nationale typegoedkeuring ...” moet zijn: “voor het verlenen van ..” of “om een ... te verlenen”.
- 39) Toelichting, artikelgewijs, nieuw artikel 3.8.4.: Dit artikel ontbreekt in de tekst van de concept-regeling.
- 40) Toelichting, artikelgewijs, nieuw opschrift hoofdstuk 3 afdeling 10, en toevoeging nieuw artikel 3.9.4: Er wordt abusievelijk gerefereerd aan afdeling 10, dit moet afdeling 9 zijn.
- 41) Toelichting, artikelgewijs, artikel 3.10.1: Net zoals in de concepttekst wordt hier abusievelijk verwezen naar onderdeel c van artikel 3.10.1, dit moet onderdeel d zijn.
- De verwijzingen naar ‘artikel 2, tweede lid, van verordening (EU) 167/2013’ moeten naar (EU) 168/2013 zijn.
  - In de eerste zin moet ‘van de toepassing die richtlijn’ worden gecorrigeerd als ‘van de toepassing van die richtlijn’.
  - Waar ‘Weliswaar niet op grond van verordening (EU) 168/2013’ staat wordt klaarblijkelijk (EU) 167/2013 bedoeld aangezien het om categorie T, C, R en S gaat.
- 42) Wijziging artikel 3.2.1, nieuw lid 2. Dit is van toepassing op ‘voertuigen van voertuigcategorie O, ingericht voor het vervoer van personen, met een maximumconstructiesnelheid van ten hoogste 25 km/h’. Echter volgens de definities hebben voertuigen van categorie O altijd een max. constructiesnelheid hoger dan 25 km/h, zoals als volgt wordt aangetoond:  
Regeling voertuigen art. 1.1 definieert ‘voertuig van de voertuigcategorie O’ als ‘voertuig als bedoeld in artikel 4, eerste lid, onderdeel c, van verordening (EU) 2018/858.’ Daar vinden we als omschrijving: ‘categorie O omvat aanhangwagens, (...)’. In dezelfde verordening wordt gedefinieerd:  
‘aanhangwagen: een niet-zelfaangedreven voertuig op wielen dat is ontworpen en gebouwd om door een motorvoertuig te worden getrokken, (...)’, en  
‘motorvoertuig: een gemotoriseerd voertuig dat is ontworpen en gebouwd om zich op eigen kracht voort te bewegen, ten minste vier wielen heeft, compleet, voltooid of incompleet is en een door het ontwerp bepaalde maximumsnelheid van meer dan 25 km/h heeft’.

Conclusie: een voertuig van de voertuigcategorie O is een niet-zelfaangedreven voertuig, ontworpen en gebouwd om te worden getrokken door een gemotoriseerd voertuig dat een maximumconstructiesnelheid van meer dan 25 km/h heeft, en dus moet een voertuig van voertuigcategorie O zelf ook een maximumconstructiesnelheid van meer dan 25 km/h hebben. Aanhangwagens tot 25 km/h constructiesnelheid kunnen overigens ook niet altijd onder voertuigen van voertuigcategorie R vallen, want daar vallen volgens de definitie uitsluitend landbouw- of bosbouwvoertuigen onder. Het gevolg is dat er geen regelgeving is voor goedkeuring van ‘gewone’ aanhangwagens met een maximum





constructiesnelheid van ten hoogste 25 km/h en evenmin zijn er permanente eisen voor (afgezien van de algemene en de gebruikseisen).

FMIB is graag bereid om, op basis van onze inbreng en die van anderen in deze internetconsultatie, verder mee te denken en bij te dragen aan verbetering van de huidige concept regeling.