

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

Regeling tot wijziging van enkele ministeriële regelingen in verband met de invoering van een APK-, registratie- en kentekenplicht voor landbouw- en bosbouwtrekkers en een registratie- en kentekenplicht voor motorrijtuigen met beperkte snelheid en mobiele machines en enige andere wijzigingen

Het Integraal afwegingskader voor beleid en regelgeving bevat normen waaraan goed beleid of goede regelgeving dient te voldoen. Uitgebreide informatie vind je op www.naarhetiak.nl.

1. Wat is de aanleiding?

Op 20 mei 2020 is een wijziging gepubliceerd van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met de implementatie van richtlijn 2014/45/EU alsmede ter invoering van een registratie- en kentekenplicht voor landbouw- en bosbouwtrekkers, motorrijtuigen met beperkte snelheid, mobiele machines en aanhangwagens die uitsluitend bestemd zijn om daardoor te worden voortbewogen en het niet meer toelaten tot het verkeer van nieuwe motorrijtuigen met beperkte snelheid (Stb. 2020, 167).

Binnenkort volgt de vaststelling van een Besluit tot wijziging van het Besluit voertuigen, het Kentekenreglement, het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 en enige andere besluiten ter 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 en tot intrekking van Richtlijn 2009/40/EG (PbEU 2014, L 127) en enige andere wijzigingen.

Deze wijzigingsregeling vloeit voort uit deze wijzigingswet en -besluit.

2. Wie zijn betrokken?

De Dienst Wegverkeer (RDW) en het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR);
Het ministerie van Justitie en Veiligheid (JenV) en handhavende organisaties zoals Openbaar Ministerie en Politie;
Wegbeheerders zoals (de koepelorganisaties van) provincies (IPO), gemeenten (VNG) en waterschappen (UvW);
Vertegenwoordigers van onder meer de Land- en Tuinbouw Organisatie Nederland (LTO Nederland), Cumela, Fedecom, Transport en Logistiek Nederland (TLN), Evofenedex, Fehamec, Bouwend Nederland, BMWT, RAI Vereniging, FEHAC, GMB, HMT, BOVAG en Verbond van Verzekeraars;
Maatschappelijke organisaties zoals de Fietzersbond en de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV).

3. Wat is het probleem?

De Europese APK-richtlijn 2014/45/EU verplicht lidstaten een APK-plicht te introduceren voor

landbouw- en bosbouwtrekkers (LBT's) op wielen met een constructiesnelheid van meer dan 40 km/u. De Europese Commissie heeft Nederland op 19 juli 2017 in gebreke gesteld vanwege het niet tijdig omzetten van richtlijn 2014/45/EU. Om de gevolgen van die ingebrekestelling te beperken, is het noodzakelijk de APK-plicht voor snelle LBT's zo snel mogelijk te regelen. Om deze APK-plicht te kunnen handhaven, is het noodzakelijk dat het wagenpark van LBT's, motorrijtuigen met beperkte snelheid (MMBS'en), mobiele machines (MM's) en bijbehorende aanhangers (LBTA's) wordt geregistreerd. Dit zal plaatsvinden door het registreren van de voertuiggegevens met een kenteken in het kentekenregister. Daarnaast is het gewenst op de maximum toegestane snelheid voor landbouwverkeer te verhogen van 25 naar 40 km/u. Om deze snelheidsverhoging adequaat te kunnen handhaven, is een kentekenplicht noodzakelijk.

4. Wat is het doel?

Het doel van deze wijzigingsregeling is om de diverse bepalingen die volgen uit de eerder genoemde wijzigingswet en het bijbehorende ontwerpbesluit verder uit te werken. Het achterliggende doel is het verbeteren van de verkeersveiligheid op een zo lastenluw mogelijke wijze voor de betrokken stakeholders.

5. Wat rechtvaardigt overheidsinterventie?

De introductie van een APK-, registratie- en kentekenplicht voor (land)bouwvoertuigen vergt overheidshandelen. Een dergelijk systeem kan niet effectief op een andere manier worden gerealiseerd. Hiervoor zijn wijzigingen van verschillende ministeriële regelingen nodig, waarin reeds regels zijn vastgelegd omtrent APK, kentekening en landbouwvoertuigen.

6. Wat is het beste instrument?

De verdere uitwerking van eerder genoemde wijzigingswet en ontwerpbesluit vergt een wijziging van diverse regelingen. Bijgevoegde wijzigingsregeling voorziet hierin.

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

Deze regeling heeft over het algemeen geen andere gevolgen voor de administratieve lasten of de nalevingskosten dan die al eerder zijn beschreven bij de wijzigingswet en het wijzigingsbesluit. De administratieve lasten en nalevingskosten die het gevolg waren van de kentekenplicht zijn inzichtelijk gemaakt in hoofdstuk 6 van de memorie van toelichting bij het voorstel van de wijzigingswet (Kamerstukken II 2018/19, 35188, nr. 3, p. 16-20). Een aantal relatief kleine aanvullende administratieve lasten en nalevingskosten die nog niet eerder zijn beschreven, hebben betrekking op het verkrijgen en behouden van een erkenning voor het uitvoeren van een APK voor landbouw- en bosbouwtrekkers. Dit staat verder beschreven in de wijzigingsregeling.