

Regeling handelaarskenteken

Idealiter zou een 'Europees geldig handelaarskenteken' in het leven geroepen moeten worden dat ook met lokale ontheffingen voor buitenwettelijke afmetingen en gewichten gebruikt kan worden. Binnen Europa bestaan een groot aantal trailerfabrikanten die niet alleen binnen hun landsgrenzen verkopen maar ook Europees of zelfs wereldwijd. Die trailers zullen lokaal toegelaten moeten worden, al dan niet met een CoC. Allemaal zijn ze geschikt voor de openbare weg, hebben assen, wielen en een koppeling, dus kunnen zelf gereden worden zonder geladen te hoeven worden. Het scheelt dus transportbewegingen en milieubelasting als van die eigenschap gebruik gemaakt mag worden. De verkeersveiligheid wordt niet noodzakelijkerwijs negatief beïnvloed. Het is ook niet altijd mogelijk keurmeesters/inspecteurs uit het land van toelating door Europa te laten reizen om bij de fabrikant de opname te doen. Het is ook niet zo dat alle lokale trailerfabrikanten geschikte trailers kunnen bouwen voor de lokale klanten, dit is een Europese zo niet wereldwijde business. Dat geldt zeker voor trailers voor speciaal transport.

Als een 'Europees geldig handelaarskenteken' (nog) te hoog gegrepen is, dan is in ieder geval stroomlijning van de huidige 'Regeling Handelaarskenteken' wenselijk. Als trailerfabrikant van zowel binnenwettelijke als buitenwettelijke trailers voor niet alleen de Nederlandse maar zeker ook de Europese markt en daarbuiten zien wij in deze regeling helaas een aantal blokkades.

Een handelaarskenteken is ten behoeve van aflevering slechts beperkt bruikbaar. Er mag een proefrit mee gemaakt worden (al dan niet met een testlading) of een voertuig (rijdend) worden afgeleverd (binnen de Benelux). En dan hebben we het eigenlijk over een '13-in-een-dozijn' toepassing. Een voertuig mag ook naar een NL-carrosseriebouwer worden gereden om daar afgebouwd te worden. Met het handelaarskenteken wordt in ieder geval verzekerd gereden (WA of Allrisk). Er is onderscheid tussen een handelaarskenteken voor een gemotoriseerd voertuig (HA) en een getrokken voertuig (OA). Voor buitenwettelijke voertuigen is er een beperkte mogelijkheid ontheffing voor afmetingen en massa te verkrijgen.

Een nieuwe oplegger voor een buitenlandse klant is bedoeld om in dat land een eerste toelating te krijgen. Niet elke oplegger past in een typegoedkeuring (WVTA met CoC) waardoor een individuele keuring in het land van toelating nodig is. Eerst een NL-kenteken aanvragen om daarmee te exporteren (OREH) maar ook een transitokenteken maakt feitelijk van een nieuw voertuig een 2^e hands voertuig door een Datum Eerste Toelating (DET) is niet wenselijk. Maar ook al heeft een voertuig een CoC waarmee in het buitenland ook mag worden toegelaten, is er geen regeling deze oplegger over de grens te transporteren zonder per doorreden land een lokale oplossing proberen te vinden.

Voor afleveren van een nieuwe oplegger (al dan niet met CoC) naar het buitenland is er, zowel nationaal als Europees, geen werkbare regeling voorzien. Een transitokenteken kan uitsluitend voor binnenwettelijke voertuigen aangevraagd worden én koppelt een DET aan het voertuig waarmee het toch weer een 2^e hands voertuig wordt. Voor een buitenwettelijk voertuig (al dan niet met CoC) is geen regeling voorhanden anders dan geladen transport (soms zelfs meerdere transporten noodzakelijk om binnen GCW te blijven of aan de definitie 'ondeelbare lading' te voldoen). Bij geladen transport is altijd tweemaal een laad/los actie nodig (al dan niet met een laadkraan).

Voor het afleveren van bijvoorbeeld één of meerdere opleggers (die binnen de wettelijke kaders vallen) naar een niet-NL klant (op een niet-NL adres) is niks geregeld. Tot de NL-grens zou dat mogen op een OA-handelaarskenteken zonder lading, buiten NL mag dat niet. Dus ook zonder een tweede (of derde) oplegger als lading op de eerste die toch al daarnaartoe moet, terwijl dat past binnen GCW=40t én CL=16.5m én w=2.55m én h=4m voor EU-transport. Dit scheelt steeds één of twee transporten dus evenzoveel CO₂ uitstoot, verbruik van (fossiele) brandstoffen en dit belemmert de aflevering van andere opleggers omdat de truck langer bezet is dan eigenlijk nodig. Voor de bedrijfsefficiëntie is dit een punt waarop kosten gereduceerd en middelen beter ingezet zouden kunnen worden als de wetgeving hierin soepeler zou zijn. Dit geldt ook voor transport naar een haven voor transport per boot waarbij de vrachtkosten per ingenomen vloeroppervlak worden

Regeling handelaarskenteken

gerekend. Gestapeld (binnen $h=4\text{m}$) scheelt dit natuurlijk evenredig veel transportkosten en de rederij kan meer meenemen. Voor zover dit past geldt hetzelfde voor transport per trein over grotere afstanden.

Voor het afleveren van grote buitenwettelijke opleggers (al dan niet met CoC), bedoeld voor vervoer van grote en/of zware ladingen onder exceptioneel transport, is het zo mogelijk nog lastiger. Die passen per definitie niet binnen de genoemde wettelijke kaders qua afmetingen (zijn breder dan $w=2.55\text{m}$ en/of langer dan $CL=16.5\text{m}$). Maar toch is het ook daar vaak mogelijk binnen $h=4\text{m}$ en $GCW=40\text{t}$ twee opleggers gestapeld te vervoeren als dat zou mogen. De constructie van deze opleggers is uiteraard zo dat deze binnen de gestelde ontheffingseisen kunnen rijden (bestreken baan). Dus als de onderste oplegger enigszins uitgeschoven de bovenste beter zou kunnen laden (ten behoeve van gunstige gewichtsverdeling of achteroversteek) kan dat, onder ontheffing, de betere optie zijn. Binnen de 'Regeling handelaarskenteken' mag echter niet geladen worden, zeker niet als er uitgeschoven gereden wordt.

Er zijn ook buitenwettelijke opleggers met bijbehorende extra asstellen (dolly's) en/of meerdere laadvlakdelen die mee afgeleverd moeten worden. Zo'n oplegger voor een buitenlandse klant krijgt geen NL-kenteken (ZZ) of transitokenteken (dat immers uitsluitend voor binnenwettelijke voertuigen is) om als nieuw toegelaten te kunnen worden. Recent voorbeeld is een klantspecifieke oplegger voor een Noorse klant met extra speciale laadvlakdelen die tezamen ca. 44t wegen. Alles hoort bij elkaar dus moet samen afgeleverd worden. Dit past niet binnen $GCW=40\text{t}$ (zelfs niet binnen de NL toegestane $GCW=50\text{t}$), breedte $w=2.55\text{m}$ en $CL=16.5\text{m}$. Is echter is wel geconstrueerd om binnen de reguliere ontheffingseisen te kunnen rijden dus zou binnen een ontheffing passen (zelfs tot $GCW=100\text{t}$ zonder de maximale aslasten te overschrijden). Transport naar de haven is een mogelijkheid deze oplegger inclusief opgeladen extra voertuigdelen in Noorwegen te krijgen. Dat zou dan op handelaarskenteken moeten onder ontheffing. De vraag is of de geladen bijbehorende voertuigdelen niet onder de definitie 'lading' vallen wat met name bij aanhouding onderweg een discussiepunt kan zijn.

Samenvattend is er voor nieuwe voertuigen minder geregeld dan voor die binnen de 2^e hands markt. Wenselijk is binnen Europa te kunnen afleveren, al dan niet onder ontheffing. Als er meerdere voertuigen op eenzelfde adres afgeleverd moeten worden dan uit zowel milieu- als kostenopgave zo efficiënt mogelijk (gestapeld). De definitie 'lading' zou hier (juridisch) genuanceerd moeten zijn omdat hier geen sprake is van normaal 'transport van goederen' maar 'aflevering' of 'bedrijfshandeling'. Deze regeling moet voor zowel binnenwettelijke als buitenwettelijke afmetingen passend zijn, ook ten behoeve van ritten naar een testterrein (van bijvoorbeeld RDW om deelcertificaten te kunnen behalen).