

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

Wijziging Wegenverkeerswet 1994 ivm acceptatie buitenlandse APK

1. Wat is de aanleiding?

Bij de algemene periodieke keuring (APK) wordt gecontroleerd of een voertuig aan de veiligheidsvoorschriften en milieueisen voldoet. Door periodiek op deze eisen te controleren, kunnen gebreken en potentiële gevaren worden getraceerd en tijdig worden opgelost, waardoor gevaarlijke situaties in het verkeer voorkomen kunnen worden. Voor Nederlands gekentekende voertuigen geldt een periodieke plicht tot het laten uitvoeren van een APK. Personen en bedrijven die een Nederlands gekentekend voertuig bezitten dat jarenlang niet in Nederland komt, moeten regelmatig een reis naar Nederland maken voor de verplichting tot het laten uitvoeren van de APK. Deze personen en bedrijven ondervinden hinder van de regelmatige, vaak lange reis voor de keuringsplicht. Bij deze personen en bedrijven bestaat de wens voor de acceptatie van een in het buitenland uitgevoerde APK.

Van 1 oktober 2012 tot 1 oktober 2018 heeft in Spanje een experiment gelopen met betrekking tot het accepteren van Spaanse APK's voor Nederlands gekentekende voertuigen. Aangezien het experiment positief is verlopen, voorziet dit wetsvoorstel in een definitieve regeling om het accepteren van een in een andere EU-lidstaat uitgevoerde APK mogelijk te maken.

2. Wie zijn betrokken?

De Dienst Wegverkeer (RDW) is als toezichthouder op de APK betrokken bij het opstellen van het wetsvoorstel. Zij was ook betrokken bij het experiment door het aanwijzen van de keuringsstations die een in Nederland geaccepteerde APK mogen uitvoeren en die stations te voorzien van de benodigde toegang tot de digitale systemen.

Andere betrokkenen zijn de burgers die voor langere tijd in het buitenland verblijven met een in Nederland gekeurd voertuig en (garage)bedrijven in Nederland en het buitenland die bevoegd zijn om APK's uit te voeren. Die laatsten worden ook vertegenwoordigd door belangenorganisaties. Dit wetsvoorstel is ook bedoeld als signaal richting andere EU-lidstaten en de Europese Commissie. Lidstaten zullen ook betrokken moeten zijn voordat een aanwijzing van een keuringsstation in een andere lidstaat kan plaatsvinden. Voor de Europese Commissie is dit wetsvoorstel wellicht een signaal om te overwegen om in de APK-richtlijn¹ te regelen dat een APK ook in een andere lidstaat kan worden uitgevoerd.

3. Wat is het probleem?

Er zijn Nederlandse personen en bedrijven die een voertuig bezitten dat jarenlang niet in Nederland komt en dat niet kan worden voorzien van een buitenlands kenteken. Het voertuig blijft dan voorzien van een Nederlands kenteken, met als gevolg de plicht tot het laten uitvoeren van een APK in Nederland. Deze plicht brengt een onevenredige last met zich mee voor de eigenaren van deze voertuigen.

4. Wat is het doel?

Het doel van dit wetsvoorstel is om de lasten te reduceren voor eigenaren van voor langere tijd in een andere lidstaat van de Europese Unie verblijvende motorrijtuigen en aanhangwagens met een Nederlands kenteken, onder voorwaarde van gelijkblijvende verkeers- en voertuigveiligheid. Het wetsvoorstel maakt het om die reden mogelijk dat voertuigen met een Nederlands kenteken in een andere lidstaat van de Europese Unie door een aangewezen keuringsstation aan een periodieke keuring kunnen worden onderworpen waarbij het keuringsbewijs wordt geaccepteerd.

5. Wat rechtvaardigt overheidsinterventie?

Het bovengenoemde experiment in Spanje is de afgelopen jaren positief verlopen. Uit de evaluatie door de RDW is naar voren gekomen dat het experiment voorziet in de behoefte van een stabiele (licht groeiende) groep Nederlanders. De signalen van voertuigeigenaren over het laten keuren van Nederlands gekentekende voertuigen in Spanje zijn uitsluitend positief. Aangezien het experiment

¹ Richtlijn 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 de gemaakte afspraken voorzien in de behoefte van Nederlanders, zonder significante negatieve effecten, wordt voorgesteld de wet te wijzigen. Daardoor wordt het mogelijk buitenlandse APK's van aangewezen keuringsinstanties voor Nederlands gekentekende voertuigen te accepteren.

Geen overheidsinterventie zou betekenen dat, nu het experiment is afgelopen, de Nederlanders die de afgelopen jaren gebruik hebben gemaakt van het experiment, weer een jaarlijkse rit naar Nederland naar moeten maken voor het laten uitvoeren van de APK. Dit wordt onwenselijk geacht.

6. Wat is het beste instrument?

De APK-plicht is in Nederland ondergebracht in de Wegenverkeerswet 1994. De APK moet worden uitgevoerd volgens de voorschriften van die wet bij een door de RDW erkend bedrijf. Het mogelijk maken van acceptatie van periodieke keuringen die zijn uitgevoerd in andere EU-lidstaten vergt dan ook aanpassing van de Wegenverkeerswet 1994.

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

Het mogelijk maken van acceptatie van periodieke keuringen die zijn uitgevoerd in andere EU-lidstaten is slechts een eerste stap. Naast deze wetswijziging is het toepassen ervan afhankelijk van bilaterale afspraken met andere EU-lidstaten en de keuringsstations in die landen die ook periodieke keuring op Nederlandse voertuigen zouden kunnen en willen uitvoeren.

De wetswijziging leidt tot een structurele vermindering van de administratieve lasten en de directe nalevingskosten voor Nederlandse burgers en bedrijven, voor het niet meer naar Nederland hoeven rijden voor de uitvoering van de APK. Ook zijn er door het wegnemen van deze ritten geen voertuigemissies meer. De omvang van de vermindering is afhankelijk van de aanwijzing van de keuringsinstanties en de wijze waarop het voertuig en de voertuigeigenaar voor de APK zouden teruggaan naar Nederland.

In Spanje, waar de aanwijzing zich dus al bewezen heeft en waar de praktijk wordt voortgezet, gaat het naar verwachting om minimaal 1.400 voertuigen die gemiddeld jaarlijks een reis van 4.000 kilometer besparen (heen- en terugreis van ongeveer 2.000 kilometer). Voor deze berekening wordt ervan uitgegaan dat de reis met het te keuren voertuig wordt afgelegd. Gebaseerd op een gemiddelde snelheid van 100 kilometer per uur wordt hiermee een tijdsbesparing van 40 uur per voertuig gerealiseerd. Dat levert naar schatting minimaal een vermindering van administratieve lasten op van € 840.000,- per jaar (gebaseerd op een tarief van € 15,- per uur voor 1.400 voertuigen met een gemiddelde tijdsbesparing van 40 uur).

Daarnaast levert dit naar schatting een besparing op van minimaal € 1.652.000,- per jaar aan indirecte nalevingskosten:

<i>Kostensoort</i>	<i>Eenheden</i>	<i>Bedrag per eenheid</i>	<i>Totaal</i>
Brandstof	4.000 kilometer	€ 0,19	€ 760,-
Tol	2 maal (heen en terug)	€ 90,-	€ 180,-
Hotel	2 maal (heen en terug)	€ 120,-	€ 240,-
Totaal kosten per voertuig			€ 1.180,-
Totaal	1.400	€ 1.180,-	€ 1.652.000,-

De totale besparing voor de Nederlandse burgers en het bedrijfsleven komt dan neer op € 2.492.000,- per jaar.

Dit wetsvoorstel brengt naar verwachting geen administratieve lasten voor het Nederlandse bedrijfsleven met zich mee.

De verwachte nadelige gevolgen voor de keuringsinstanties worden beperkt geacht, omdat Nederlandse gekentekende voertuigen naar verwachting niet snel de grens over zullen gaan voor een APK. Het is ook niet te verwachten dat door dit wetsvoorstel specifiek in Spanje, waar het experiment al is uitgevoerd, meer Nederlandse voertuigen gekeurd zullen worden dan tijdens het experiment jaarlijks is gebeurd. In totaal gaat het om ongeveer 1.200 tot 1.600 voertuigen op een

totaal van in Nederland geregistreerde voertuigen van ruim 7 miljoen (dus ongeveer 0,02%). Tegelijkertijd is het evenmin te verwachten dat er veel keuringen door de Nederlandse branche worden 'misgelopen' door het niet eisen van wederkerigheid.