

Vergaderjaar 2013–2014

**21 501-33**

**Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie**

**Nr. 456**

## **BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 10 januari 2014

De vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Milieu heeft mij gevraagd uw Kamer te informeren over de uitkomsten van de triloog over het pakket technische controles voertuigen. Ik kan u melden dat de Raad, het Europese Parlement en de Europese Commissie een principeakkoord hebben bereikt. Begin dit jaar wordt het akkoord geformaliseerd. De hoofdpunten van het akkoord zijn als volgt:

### APK

- Het juridische instrument wordt een Richtlijn in plaats van een Verordening, waardoor er bij de implementatie meer ruimte is voor nationale verschillen. Een Richtlijn moet worden omgezet in nationale wetgeving, terwijl een Verordening verbindend is in al haar onderdelen en rechtstreeks van toepassing in elke lidstaat.
- Het Nederlandse APK-systeem, waarbij garages zowel keuringen als onderhoud mogen verrichten, blijft behouden.
- Verdere harmonisering van de inhoud en methode van de APK. Dit is een belangrijke stap naar wederzijdse erkenning van de APK binnen de Europese Unie.
- De minimum Europese APK-frequentie wordt niet verhoogd.
- De motoren gaan vanaf 2022 onder de Europese APK-plicht vallen, maar lidstaten mogen de motoren uitzonderen voor de APK als zij eenzelfde resultaat kunnen bereiken voor de verkeersveiligheid met alternatieve maatregelen. De lidstaten krijgen ook de vrijheid om APK-frequentie en keuringseisen bij motoren volledig zelf te bepalen.
- Er komt voorlopig geen Europese APK-plicht voor lichte aanhangwagens, caravans, scooters en bromfietsen. De Europese Commissie wordt opgedragen een uitgebreid onderzoek te doen naar de effecten van het opnemen van deze voertuigen onder de APK-plicht, voordat zij weer met nieuwe voorstellen voor wetgeving kan komen.
- De landbouwvoertuigen met een constructiesnelheid van hoger dan 40 km/u, die worden ingezet voor commercieel transport, worden wel onder de APK-plicht gebracht.

## Technische controles langs de weg

- Het juridische instrument wordt net als bij het APK-voorstel een Richtlijn in plaats van een Verordening.
- Verdere harmonisering van de inhoud en methode van de technische controles langs de weg van zware commerciële voertuigen. Dit houdt in dat iedere technische controle in de Europese Unie op dezelfde wijze wordt uitgevoerd.
- De lichte aanhangwagens en lichte bedrijfswagens komen voorlopig niet onder de scope van de technische controles langs de weg. De Europese Commissie wordt ook hiervoor opgedragen een uitgebreid onderzoek te doen, voordat zij weer met nieuwe voorstellen voor wetgeving kan komen.
- Voor het aantal technische controles langs de weg wordt een percentage vastgelegd van 5% initiële controles gemiddeld over de lidstaten van de EU. Binnen de EU wordt nu circa 6% gecontroleerd. Nederland hoeft hiermee niet meer technische controles uit voeren.
- De landbouwvoertuigen met een constructiesnelheid van hoger dan 40 km/u, die worden ingezet voor commercieel transport worden binnen de scope van de technische controles langs de weg gebracht.
- Introductie van een risicoclassificatiesysteem voor het selecteren van voertuigen voor een technische voertuigcontrole langs de weg. Vooral slecht presterende ondernemingen worden geselecteerd, hetgeen de effectiviteit van de controles vergroot.
- De controle van ladingzekering mag optioneel worden toegevoegd aan een technische controle. Er is vastgelegd op welke punten deze controle van ladingzekering moet voldoen.

Ik ben van mening dat Nederland hiermee een zeer goed onderhandelings-resultaat heeft behaald. Aan bijna alle Nederlandse bezwaren is tegemoet gekomen. Het goedwerkende Nederlandse APK-systeem blijft intact. De Nederlandse burger en het bedrijfsleven worden niet opgezadeld met een onnodige forse lastenverzwaring. Ik ga de motoren niet onder de APK-plicht brengen. De kosten van een APK voor motoren staan niet in verhouding tot de baten voor de verkeersveiligheid en het milieu. Ik ben van mening dat er effectievere manieren zijn om de verkeersveiligheid voor motorrijders te verbeteren. Ik zal ervoor zorgen dat er passende alternatieve beleidsmaatregelen worden genomen.

De lidstaten hebben drie jaar de tijd om de voorstellen om te zetten in nationale wetgeving. Ik zal de noodzakelijke wijzigingen hiervoor in gang zetten.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,  
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus