

Nota van toelichting

1. Inleiding

Met de wijziging van Wegenverkeerswet 1994 in verband met de wenselijkheid de regeling van de APK-frequentie te flexibiliseren van [DATUM (Kamerstuk 30 692)] is de vaststelling van de frequentie van de algemene periodieke keuring (hierna ook: de APK-frequentie) gedelegeerd naar het niveau van een algemene maatregel van bestuur. Met de onderhavige wijziging van het Voertuigreglement wordt voor personenauto's en bedrijfsauto's met een toegestane maximum massa van niet meer dan 3.500 kg (hierna: lichte bestelwagens) die rijden op benzine de APK-frequentie verlaagd.

Met de onderhavige wijziging wordt, overeenkomstig eerdere toezeggingen aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal, tevens de plicht tot de algemene periodieke keuring (APK) van zogenoemde 'historische' voertuigen versoepeld.

Het ontwerpbesluit is overeenkomstig artikel 2b van de Wegenverkeerswet 1994 (hierna: WVW 1994) op [DATUM] voorgelegd aan beide kamers der Staten-Generaal. De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat heeft van de gelegenheid [WEL/GEEN] gebruik gemaakt gedurende de voorhangperiode enkele vragen te stellen. [Deze vragen zijn bij brief van [DATUM] nr. HDJZ/AWW/xxx, beantwoord. De lijst met vragen en antwoorden is als kamerstuk gepubliceerd (Kamerstukken II xxx). In de procedurevergadering van [DAG/DATUM] heeft de commissie de antwoorden in die brief voor kennisgeving aangenomen.]

2. Verlaging van de APK-frequentie voor personenauto's en lichte bestelwagens op benzine

In de brief van de minister van Financiën en Staatssecretaris van Economische Zaken aan de Tweede Kamer van 14 april 2006¹ is het voornemen geuit om de APK-frequentie te verlagen. In de brief aan de Tweede Kamer van 15 mei 2006² heeft de mijn voorganger evenwel als voorwaarde voor verlaging van de APK-frequentie gesteld dat een verlaging van de APK-frequentie niet bezwaarlijk dient te zijn voor de verkeersveiligheid en het milieu. Destijds is aangegeven de uitkomsten van het Europese onderzoek Autofore: Study on the Future Options for Roadworthiness Enforcement in the European Union³ te willen afwachten. Zoals ik heb aangegeven in mijn brief aan de Tweede Kamer van 7 maart 2007⁴ is het Europese onderzoek is in februari van dit jaar beschikbaar gekomen. Het onderzoek is evenwel niet zo eenduidig in zijn conclusies, dat daarin een voorstel voor de beste APK-frequentie staat omschreven. Wel adviseert het

¹ Kamerstukken II 2005/06, 29 515, nr. 135.

² Kamerstukken II 2005/06, 30 300 XII, nr. 50.

³ www.cita-vehicleinspection.org/en/pdf/Autofore_Final_report_without_links.pdf.

⁴ Kamerstukken II 2005/06, 30 800 XII, nr. 58.

Europese onderzoek dat auto's van acht jaar en ouder jaarlijks een APK moeten ondergaan. Uitgaande van de Europese minimumnorm en het Europese onderzoek betekent dit dat de minimale APK-frequentie neerkomt op de eerste maal na vier jaar, vervolgens twee keer na telkens twee jaar en na acht jaar jaarlijks, dus 4-2-2-1-1, etc.

Omdat het Europees onderzoek weinig stellig is in zijn uitspraken, heb ik gemeend er verstandig aan te doen ook de mening te vragen aan verschillende organisaties. Dat waren enerzijds de consumentenorganisaties en anderzijds de autobranche. Verder heb ik ook de Dienst Wegverkeer (de RDW) en de verkeersveiligheidsorganisatie Veilig Verkeer Nederland geraadpleegd. Op basis van de informatie die bij deze uitvoerige raadpleging is verkregen, is de conclusie getrokken dat voor de benzineauto's de frequentie omlaag kan naar 4-2-2-1-1, etc. Ook de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) vindt dat voor de verkeersveiligheid verantwoord.

In het overleg met deze organisaties kwam daarnaast de bijzondere positie van auto's die op diesel en LPG (hierna wordt onder LPG ook verstaan: CNG) rijden aan de orde. Het rijden op diesel leidt bij slecht onderhoud tot een extra belasting voor het milieu. De APK ziet ook toe op de milieuaspecten. Mogelijkerwijs zal in de toekomst de APK-roetmeting van dieselauto's worden aangescherpt, waarbij rekening wordt gehouden met de geringere uitstoot van moderne auto's. Dat leidt tot minder roetuitstoot dan wanneer een relatief hoge norm ongedifferentieerd voor alle auto's wordt gehandhaafd. Een dergelijke aanscherping werkt positiever uit wanneer er regelmatig op wordt gecontroleerd. De APK is daarvoor een geëigend instrument. De APK-frequentie voor dieselauto's blijft aldus gehandhaafd op het oude niveau. Daarnaast geldt dat naarmate auto's meer rijden, de kans op gebreken toeneemt. Auto's die op diesel of LPG rijden, leggen veel kilometers af. Dat zien we terug in het hogere afkeurpercentage bij de APK bij deze auto's dan voor benzineauto's. Omdat meer kilometers leiden tot meer gebreken, zal het afkeurpercentage voor deze categorie nog verder stijgen bij een tweejaarlijkse APK. Bovendien zitten onder de dieselauto's ook de groep van zwaarder beladen auto's zoals bestelauto's. Een jaarlijkse APK brengt eventuele gebreken eerder aan het licht. Om redenen van milieu en verkeersveiligheid is dan ook besloten de APK-frequentie voor auto's op diesel en LPG niet te wijzigen.

Het in één keer volledig invoeren van de lagere APK-frequentie voor personenauto's en lichte bestelwagens op benzine met ingang van 1 januari 2008 zou een forse terugval betekenen in het aantal APK-keuringen in 2008, omdat voor auto's jonger dan 7 jaar de geldigheidstermijn van de APK in één keer met één jaar wordt verlengd. Dit zou leiden tot onevenredig grote problemen voor bedrijven die geheel of nagenoeg geheel afhankelijk zijn van APK-keuringen. Met een mogelijkerwijs aanmerkelijk aantal faillissementen zijn zowel de voertuigbranche als de consument niet gediend. Voor de consument zou dit

immers tot gevolg hebben dat de bereikbaarheid van een APK-keuringsstation zou verslechteren en de onderlinge concurrentie zou afnemen.

Er is daarom gekozen voor een redelijk invoeringsscenario. De lagere APK-frequentie zal ingaan op 1 januari 2008 voor auto's die een datum van eerste toelating hebben vanaf 1 januari 2005. Dit leidt tot een geleidelijke invoering.

3. Verlaging van de APK-frequenties voor voertuigen van 30 jaar of ouder

Met de wet van 11 november 1999, houdende wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 met betrekking tot de Algemene Periodieke Keuring⁵, in werking getreden op 1 maart 2000, is een aantal wijzigingen doorgevoerd met het doel de kwaliteit van de APK te verbeteren. Artikel II van de wet van 11 november 1999 bevat een evaluatiebepaling op grond waarvan de Minister van Verkeer en Waterstaat binnen vier jaar na inwerkingtreding aan de Staten-Generaal een verslag moet zenden in zake de doeltreffendheid van de bepalingen in de WVV 1994 over de periodieke keuring.

De evaluatie is in opdracht van de Minister van Verkeer en Waterstaat uitgevoerd door het bureau Atos KPMG Consulting (verder AKC genoemd). De rapportages van AKC zijn aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal gezonden⁶. In het Algemeen Overleg met de Vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat uit de Tweede Kamer op 25 mei 2004⁷ is de rapportage behandeld. Daarbij is ook ingegaan op de keuringsfrequentie voor historische voertuigen.

Richtlijn 96/96/EG van de Raad van 20 december 1996 betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten inzake de technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens (hierna: richtlijn 96/96/EG) stelt regels over de frequentie en de inhoud van de technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens. Artikel 4 van deze richtlijn staat het de lidstaten toe om na raadpleging van de Europese Commissie bepaalde voertuigen die worden geëxploiteerd of gebruikt onder bijzondere voorwaarden, alsmede voertuigen die weinig of geen gebruik maken van de openbare weg, met inbegrip van vóór 1 januari 1960 gebouwde voertuigen met een historische waarde uit te sluiten van de werkingsfeer van deze richtlijn. Voorts schrijft deze richtlijn voor dat personenauto's vier jaar na ingebruikneming en vervolgens om de twee jaar gekeurd worden. Deze keuringsfrequentie geldt ook voor motorvoertuigen die normaal dienen voor het vervoer van goederen met een toegestane maximummassa van niet meer dan 3500 kg. Voor de volgende vier categorieën voertuigen schrijft richtlijn 96/96/EG de jaarlijkse keuring voor:

(1) motorvoertuigen voor personenvervoer waarvan het aantal zitplaatsen, die van de bestuurder niet meegerekend, meer dan acht bedraagt;

⁵ Stb. 504.

⁶ Kamerstukken II 2003/04, 29 467, nr. 1

⁷ Kamerstukken II 2003/04, 29 467, nr. 3

- (2) motorvoertuigen voor goederenvervoer met een toegestane maximummassa van meer dan 3500 kg;
- (3) aanhangwagens en opleggers met een toegestane maximummassa van meer dan 3500 kg en
- (4) taxi's en ziekenwagens.

Tot nu toe worden voertuigen in Nederland elk jaar gekeurd. Daarbij wordt een uitzondering gemaakt voor personenauto's en bedrijfsauto's ingericht voor het vervoer van goederen met een toegestane maximummassa van niet meer dan 3500 kg, die voor het eerst drie jaar na ingebruikneming gekeurd worden. Met de onderhavige wijziging wordt gebruik gemaakt van de ruimte die richtlijn 96/96/EG biedt voor historische voertuigen. Motorrijtuigen en aanhangwagens, met uitzondering van bussen en taxi's, die vóór 1 januari 1960 voor het eerst zijn toegelaten tot de openbare weg, worden van de verplichting tot algemene periodieke keuring uitgezonderd. Voorts wordt de keuringsfrequentie voor personenauto's en bedrijfsauto's, met uitzondering van bussen, met een toegestane maximummassa van niet meer dan 3500 kg die 30 jaar of ouder zijn verlaagd van jaarlijks naar tweejaarlijks.

Gebleken is dat het keuren van historische voertuigen in een aantal gevallen leidt tot organisatorische problemen. Voor historische voertuigen gelden de voertuigeisen die zijn vastgesteld op het moment dat het voertuig voor het eerst werd toegelaten. Historische voertuigen zijn vooral in het bezit van liefhebbers die zelf veel kennis hebben van de historische voertuigtechniek en het voertuig goed onderhouden. Met deze voertuigen wordt weinig of niet op de openbare weg gereden. Omdat het aantal afkeuringen bij deze groep voertuigen te verwaarlozen is, is het mogelijk de keuringsplicht voor deze voertuigen te versoepelen zonder dat de verkeersveiligheid in het gedrang komt. De leeftijdsgrens van 30 jaar is mede gekozen omdat vanaf die leeftijd het aantal jaarlijks te rijden kilometers beperkt is. Dat lijkt inconsistent met de grens van 25 jaar voor de vrijstelling van de motorrijtuigenbelasting. Gekozen is echter voor de hogere leeftijdsgrens van 30 jaar om redenen van gemiddeld lagere kilometrages dan bij 25 jaar. Overigens stel ik me voor in 2011 deze regeling te evalueren om te zien of de grens op 30 jaar kan blijven.

De Europese Commissie is overeenkomstig artikel 4, tweede lid, van richtlijn 96/96/EG over dit voornemen geraadpleegd. Zij had aanvankelijk enkele aanmerkingen bij de onderhavige wijziging. Na een uitvoerige reactie van de Nederlandse regering heeft de Commissie echter ingestemd met de wijziging. In de eerste plaats vond de Europese Commissie dat historische voertuigen niet geheel van de algemene periodieke keuring kunnen worden vrijgesteld omdat deze zich ook af en toe op de openbare weg bevinden.

De Nederlandse regering heeft de Commissie laten weten dat met deze vrijstelling gebruik wordt gemaakt van de ruimte die richtlijn 96/96/EG biedt. De vrijstelling van de periodieke keuring zal de verkeersveiligheid niet aantasten, aangezien de bezitters van historische motorvoertuigen en aanhangwagens zelf

hun voertuigen goed onderhouden. Bovendien hebben deze voertuigen een eenvoudige constructie en zijn daardoor gemakkelijk te onderhouden voor een liefhebber.

Daarnaast vond de Commissie het tegenstrijdig dat enerzijds motorvoertuigen en aanhangwagens die vóór 1960 voor het eerst zijn toegelaten tot de openbare weg worden vrijgesteld van de periodieke keuring terwijl anderzijds een tweejaarlijkse keuring verplicht wordt gesteld voor personenauto's, niet zijnde taxi's of ambulances en bedrijfsauto's, met uitzondering van bussen, met een toegestane maximummassa van niet meer dan 3500 kg, die dertig jaar of langer geleden voor het eerst op de openbare weg werden toegelaten.

Deze door de Commissie veronderstelde tegenstrijdigheid is wellicht het gevolg van de opzet van de Nederlandse wetgeving. Ingevolge artikel 73, tweede lid, onderdeel b, van de WVV 1994 is het mogelijk nader bij algemene maatregel van bestuur aan te wijzen groepen van motorrijtuigen vrij te stellen van de verplichting tot het ondergaan van een algemene periodieke keuring. Dat gebeurt in artikel I, onderdeel A, van het onderhavige besluit voor bepaalde motorrijtuigen waarvan de datum van eerste toelating voor 1 januari 1960 is gelegen. Voor andere (jongere) motorrijtuigen geldt de verplichting tot jaarlijkse algemene periodieke keuring, uitgezonderd bepaalde motorrijtuigen die dertig jaar of ouder zijn (zie artikel I, onderdeel E), waarvoor een tweejaarlijkse algemene periodieke keuring wordt voorgeschreven.

Daarnaast is er op te wijzen dat er meer wordt gereden in de voertuigen die dertig jaar of langer geleden tot de openbare weg werden toegelaten dan in de historische voertuigen van vóór 1960.

Bovendien hebben de voertuigen van na 1960 een meer ingewikkelde constructie en zijn daardoor niet zo gemakkelijk te onderhouden door een eigenaar als de voertuigen van vóór 1960. Een onderscheid maken wat betreft de periodieke keuring tussen de historische voertuigen met een eerste toelating vóór 1960 en de voertuigen met een eerste toelating van dertig jaar geleden of langer, acht de Nederlandse regering daarom inhoudelijk niet tegenstrijdig.

Ook vond de Europese Commissie het onduidelijk waarom voor historische motorvoertuigen en aanhangwagens minder strenge regels dienen te gelden dan voor taxi's en bussen van vóór 1 januari 1960. Voor historische taxi's en bussen zal de jaarlijkse verplichting tot een technische keuring in stand blijven. Taxi's en bussen met een historische waarde worden namelijk gebruikt met andere doeleinden dan historische personenauto's en aanhangwagens. Met personenauto's en aanhangwagens van vóór 1960 wordt door de liefhebbers doorgaans weinig gereden. Deze categorie eigenaren is ook doordrongen van de noodzaak van goed onderhoud van hun voertuigen. De historische taxi's en bussen worden daarentegen regelmatig ingezet voor commercieel personenvervoer. Omdat het niet vanzelfsprekend is dat voor alle eigenaren van deze taxi's en bussen de technische staat van hun voertuigen prioriteit heeft, is het van belang deze voertuigen jaarlijks te onderwerpen aan een keuring. Daardoor blijft de verkeersveiligheid gewaarborgd.

4. Overzicht APK-verplichtingen

De volgende opsommingen geven een overzicht van de APK-verplichtingen na inwerkingtreding van het onderhavige besluit.

Geen APK plicht:

- motorfietsen (artikel 4.1, eerste lid, van het Voertuigreglement);
- driewielige motorrijtuigen met een ledige massa van ten hoogste 400 kg (artikel 4.1, eerste lid, jo. artikel 1.1, sub q, van het Voertuigreglement);
- brom- en snorfietsen (artikel 4.1, eerste lid, van het Voertuigreglement);
- gehandicaptenvoertuigen (artikel 72, eerste lid, van de WVV 1994, niet gekentekend voertuig);
- motorrijtuigen en aanhangwagens waarvan de datum van eerste toelating voor 1 januari 1960 is gelegen, m.u.v. bussen en taxi's (artikel 4.1, tweede lid, van het Voertuigreglement), en
- aanhangwagens met een toegestane maximum massa van niet meer 3.500 kg (artikel 73, tweede lid, sub b, van de WVV 1994).

Jaarlijkse APK:

- taxi's (artikel 72, eerste lid, jo. 81, eerste lid, van de WVV 1994);
- ambulances (artikel 72, eerste lid, jo. 81, eerste lid, van de WVV 1994);
- andere personenauto's dan taxi's en ambulances die op LPG of diesel rijden (m.u.v. de eerste drie jaar na eerste toelating; artikel 72, eerste lid, jo. 73, tweede lid, jo. 81, eerste lid, van de WVV 1994) ;
- bussen (artikel 72, eerste lid, jo. 81, eerste lid, van de WVV 1994);
- andere bedrijfsauto's dan bussen, met een toegestane maximum massa van niet meer dan 3.500 kg die op LPG of diesel rijden (m.u.v. de eerste drie jaar na eerste toelating; artikel 72, eerste lid, jo. 73, tweede lid, jo. 81, eerste lid, van de WVV 1994);
- andere bedrijfsauto's dan bussen, met een toegestane maximum massa van meer dan 3.500 kg (artikel 72, eerste lid, jo. 81, eerste lid, van de WVV 1994);
- aanhangwagens en opleggers met een toegestane maximum massa van meer dan 3.500 kg (artikel 72, eerste lid, jo. 81, eerste lid, van de WVV 1994), en
- driewielige motorrijtuigen met een ledige massa van meer dan 400 kg (met uitzondering van de eerste drie jaar na eerste toelating; artikel 72, eerste lid, jo. 81, eerste lid, van de WVV 1994).

Tweejaarlijkse APK:

- personenauto's en lichte bestelwagens, niet zijnde bussen, taxi's of ambulances, van na 1 januari 2005 die op benzine rijden en die niet ouder zijn dan 7 jaar (artikel 4.11a, tweede lid, van het voertuigreglement.
- personenauto's, niet zijnde taxi's en ambulances, die 30 jaar of meer geleden voor het eerst op de weg zijn toegelaten (artikel 4.11a, derde lid, van het Voertuigreglement), en

- bedrijfsauto's, niet zijnde bussen, met een toegestane maximum massa van niet meer dan 3.500 kg die 30 jaar of meer geleden voor het eerst op de weg zijn toegelaten (artikel 4.11a van het Voertuigreglement).

5 Administratieve lasten, handhavingskosten en bedrijfseffecten

5.1 Verlaging van de APK-frequentie voor personenauto's en lichte bestelwagens op benzine

Administratieve lasten

De lagere APK-frequentie voor personenauto's en lichte bestelwagens op benzine leidt tot een forse reductie van de administratieve lasten. In termen van reductie van de administratieve lasten leidt de lagere APK-frequentie, bij een tijdsbeslag van 55 minuten per APK, tot een verlaging van de administratieve lasten voor de burger van circa 1,1 miljoen uren, uitgaande van 1,2 miljoen APK's minder voor burgers per jaar. In zo'n 50 procent van de gevallen is de APK gratis in combinatie met een onderhoudsbeurt. Daarenboven vervallen de kosten van openbaar vervoer. De administratieve lasten besparing voor burgers komt uit op circa € 23,1 miljoen.

Voor bedrijven die eigenaar zijn van een personenauto of lichte bestelwagen op benzine betekent de lagere frequentie een vermindering van de administratieve lasten van circa € 625.500.

Bedrijfseffecten

De verlaging van de APK-frequentie heeft ook bedrijfseffecten voor die bedrijven die APK's uitvoeren. Dat kunnen bedrijven zijn die naast onderhoud van auto's ook APK's uitvoeren, maar ook bedrijven die hun omzet uitsluitend halen uit het uitvoeren van APK's. Het aantal te verrichten APK's aan personenauto's zal met circa 20 procent zal afnemen. Aan absolute omzetsderving is dit een bedrag van jaarlijks circa € 20 miljoen. Van de bedrijven die uitsluitend APK doen, zal een aantal bedrijven moeten stoppen met hun APK-activiteiten. Om die bedrijven in de gelegenheid te stellen andersoortige activiteiten te gaan ontplooiën, komt er een invoeringsscenario waarbij in drie stappen van telkens twee jaar de uiteindelijke APK-frequentie wordt bereikt.

Ook nadat een aantal bedrijven gestopt zal zijn met het uitvoeren van APK's blijft er voldoende aanbod van APK-keuringsstations over om nog te kunnen spreken van een goede marktwerking. De lagere APK-frequentie heeft verder geen invloed op de concurrentiepositie met het buitenland, omdat de APK uitsluitend door Nederlandse bedrijven wordt uitgevoerd.

Afweging alternatieven

Naast de gekozen variant zijn er ook nog ander varianten in beeld geweest. Dat is allereerst de variant waarbij het Europese minimum in zijn geheel zou worden overgenomen. Dat zou dus betekenen een frequentie van 4-2-2 voor alle

voertuigen voor alle leeftijden. Het Europees minimum strookt echter niet met de aanbevelingen uit het AUTOFORE-onderzoek om vanaf het achtste jaar ieder jaar een APK uit te voeren. Tenslotte is er nog de variant waarbij uitsluitend de diesel onder frequentie van 3-1-1 blijft en de LPG-auto op de lagere frequentie komt van 4-2-2-1-1, met als argument dat de LPG-auto's minder dan dieselauto's om milieuredenen een hogere frequentie behoeft.

In concreto kennen we dus een viertal varianten:

1. Het Europees minimum van 4-2-2 .
2. De AUTOFORE variant van 4-2-2-1-1
3. De variant 4-2-2-1-1 voor benzine en LPG en 3-1-1 voor diesel.
4. De variant zoals opgenomen in deze algemene maatregel van bestuur, 4-2-2-1-1 voor benzine en 3-1-1 voor LPG en diesel.

In termen van reductie van administratieve lasten komen we voor deze vier varianten tot de volgende overzichten:

Reductie Burgers

	Reductie in mln. uren	Reductie in mln. euro's
Europese minimum	2,5	€ 53,6
AUTOFORE	1,5	€ 32,2
LPG ook 4-2-2-1-1	1,1	€ 23,8
amvb-keus	1,1	€ 23,1

Reductie Bedrijfsleven

	Reductie eigenaren In mln. euro's	Reductie APK-bedrijven in mln. euro's
Europese minimum	€ 10,4	€ 14,6
AUTOFORE	€ 6,3	€ 8,9
LPG ook 4-2-2-1-1	€ 0,8	€ 7,0
amvb-keus	€ 0,6	€ 6,8

De hierboven vermelde reductie APK-bedrijven is inclusief die als gevolg van de veranderde APK-frequentie voor historische auto's, waarover meer verder in deze toelichting (zie paragraaf 5.3).

Voor de overzichtelijkheid worden nu de argumenten vermeld waarom niet gekozen is voor de eerste 3 alternatieven en uiteindelijk het vierde alternatief als beste wordt ervaren.

1. Europese minimum.

Het eerste argument is dat ook het Europees onderzoek de aanbeveling doet om in ieder geval auto's van 8 jaar en ouder jaarlijks een APK te laten ondergaan. Een tweede argument is een afkeurpercentage in Nederland van tenminste circa 25 procent voor auto's van 8 jaar en ouder (zie bijlage). Het derde argument is

de ernst van de mankementen bij auto's van 8 jaar en ouder, zoals het risico op het uitdrogen van remleidingen.

2. AUTOFORE

Het Europees onderzoek beveelt een APK-frequentie aan van 4-2-2-1-1, etc. zonder onderscheid naar categorie auto's. Voor auto's die op benzine rijden is het voorstel deze aanbeveling op te volgen. Ook de SWOV heeft te kennen gegeven deze keus voor de verkeersveiligheid verantwoord te achten. Voor diesel en LPG wordt de aanbeveling van het Europese onderzoek niet overgenomen. Het eerste argument is de verkeersveiligheid. Reeds nu al bij een jaarlijkse APK hebben de auto's die op diesel en LPG rijden een afkeurpercentage dat circa 1/3 hoger ligt dan dat van benzineauto's (zie bijlage). Dat is begrijpelijk, omdat auto's die op diesel of LPG rijden veel meer kilometers afleggen dan benzineauto's en de kans op een technisch mankement, dat ontstaat als gevolg van slijtage, direct afhankelijk is van het aantal kilometers. Bij een tweejaarlijks APK voor deze groep van veelrijders zal het afkeurpercentage dan ook verder stijgen. Een tweede argument is het milieu. De uitstoot van schadelijk fijn stof van dieselauto's kan aanzienlijk afnemen door goed onderhoud en toepassing van een goed werkend roetfilter. De APK ziet toe op dit milieuaspect. Een tweejaarlijkse APK zal leiden tot een toename van de uitstoot van schadelijk fijn stof omdat ook hiervoor geldt dat naarmate een auto meer kilometers aflegt de kans op technische gebreken toeneemt.

3. Ook LPG op de lagere frequentie.

Voor deze variant is niet gekozen om redenen van verkeersveiligheid. Een milieuargument is voor LPG-auto's minder aanwezig.

4. Amvb-keus.

Het voorgaande overziend is de keus gemaakt om voor benzineauto's de frequentie te verlagen naar 4-2-2-1-1- etc., en voor diesel en LPG de APK-frequentie te handhaven. Wel wordt deze keus in 2011 geëvalueerd, wanneer een aantal jaren ervaring is opgedaan met de nieuwe frequentie voor benzineauto's. Daarbij zal expliciet worden bezien of de technische vooruitgang van moderne auto's ook voor diesel en LPG een tweejaarlijkse APK en een eerste APK na vier jaar verantwoord maakt. Dan zal bezien worden of invulling gegeven kan worden aan het ACTAL-advies en verantwoord ook een tweejaarlijkse APK voor diesel en LPG kan worden ingevoerd, al dan niet in combinatie met de aanscherping van de keuringseisen.

Invoeringsscenario

In de hierboven weergegeven reductie van de administratieve lasten is het eindscenario te bereiken in 2012, waarbij auto's met een bouwjaar vanaf 2005 een andere APK-frequentie krijgen. Een snellere realisering van de maximale reductie van administratieve lasten in 2011 is mogelijk door ook auto's met een eerder bouwjaar dan 2005 een lagere APK-frequentie te geven. De optie om auto's vanaf 2003 een lagere frequentie te geven is voor de branche en de RDW

onuitvoerbaar, omdat de schommelingen te groot zouden worden. Te weten in 2008 400.000 APK's minder, dan in 2009 1,2 miljoen APK's minder en in 2010 800.000 APK's minder. Bij een lagere APK-frequentie voor auto's vanaf 2004 zou het schema worden 400.000 minder in 2008, 800.000 APK's minder in 2009, 800.000 APK's minder in 2010 en dan vanaf 2011 1,2 miljoen APK's structureel minder. De extra te bereiken reductie van administratieve lasten zou bij een lagere APK-frequentie voor auto's vanaf 2004 incidenteel voor de jaren 2009 en 2011 een derde zijn van de te bereiken reductie, dus circa € 8 miljoen. Daarvoor is echter niet gekozen omdat voor deze auto's dan een inconsistente APK-frequentie zou gaan gelden van bij zeer jonge leeftijd een jaarlijkse APK-frequentie en bij het ouder worden een tweejaarlijkse APK-frequentie.

Overzicht aantal APK's minder

Bouwjaar	Aantal APK's minder (in duizendtallen)				
	2008	2009	2010	2011	2012
2003		400			
2004		400		400	
2005	400		400		400
2006		400		400	
2007			400		400
2008				400	
2009					400

5.2 Verlaging APK-frequenties voor voertuigen van 30 jaar en ouder

De bedrijfseffecten van de onderhavige wijziging bestaan uit een vermindering van zowel de nalevingskosten als van de administratieve lasten voor het bedrijfsleven en voor de burger. De afschaffing van de verplichting tot algemene periodieke keuring voor motorrijtuigen en aanhangwagens, met uitzondering van bussen en taxi's, met een datum van eerste toelating tot de openbare weg van vóór 1960 betreft circa 17.000 voertuigen. De verlaging van de keuringsfrequentie van jaarlijks naar tweejaarlijks voor personenauto's en bedrijfsauto's, met uitzondering van bussen, met een toegestane maximummassa van niet meer dan 3500 kg en die 30 jaar of ouder zijn, betreft circa 125.000 voertuigen.

Reductie administratieve lasten historische auto's

De reductie op administratieve lasten als gevolg van deze andere APK-frequentie voor historische auto's is circa 73.000 uren en circa € 1,5 miljoen. Deze reductie kan nagenoeg geheel worden toegeschreven aan burgers. Ook bij deze berekeningen is uitgegaan van het standaardkostenmodel. Het aantal APK's neemt als gevolg van de reductie van de APK-frequentie voor deze categorie af met jaarlijks circa 79.500.

Bedrijfseffecten

De hiervoor genoemde besparingen en lastenverlichtingen leiden voor de keurende bedrijven en voor APK keurmeesters tot een inkomstenderving van jaarlijks circa €1,5 miljoen.

5.3. Reductie administratieve lasten APK-keurend bedrijfsleven

Voor bedrijven die APK's uitvoeren betekent het een administratieve lastenvermindering van circa € 6.8 miljoen wegens het niet hoeven opstellen van bijna 1,3 miljoen keuringsrapporten en het niet hoeven bijstaan van de RDW bij de steekproefcontroles.

Deze reductie heeft zowel betrekking op de algemene APK-frequentie verlaging als op die voor de historische voertuigen.

5.4 Actal

Het onderhavige besluit is voorgelegd aan het Adviescollege toetsing administratieve lasten. Het college heeft op 24 september 2007 advies uitgebracht over dit besluit en geadviseerd de Europese APK-frequentie over te nemen zonder nationale kop.

Ten behoeve van een juiste besluitvorming in de ministerraad van 29 juni 2007 ten tijde van de behandeling van de brief aan de Tweede Kamer met daarin de voorgenomen invulling van de APK-frequentie⁸ is Actal ook al om advies gevraagd. Actal heeft ook daarin aangegeven voorstander te zijn voor het invoeren van de Europese minimum APK-frequentie voor alle auto's. In deze toelichting is uiteengezet waarom daarvoor niet is gekozen. Het Actal-advies inzake het onderhavige besluit en nader overleg met Actal heeft geleid tot een gedetailleerde berekening van de reducties van administratieve lasten en een expliciete opsomming van de alternatieven plus een motivering van de gemaakte keus.

In deze toelichting heb ik aldus beargumenteerd waarom ik op twee punten het advies van ACTAL niet overneem. Deze twee punten zijn het handhaven van een jaarlijkse keuring voor auto's van acht jaar en ouder en het vooralsnog handhaven van de huidige frequentie voor auto's die op diesel of LPG rijden.

Artikelsgewijze toelichting

Artikel I, onderdeel A

In het nieuwe tweede lid van artikel 4.1 wordt geregeld dat motorrijtuigen en aanhangwagens waarvan de datum van eerste toelating voor 1 januari 1960 is gelegen, met uitsluiting van bussen en taxi's niet langer APK-plichtig zijn.

Artikel I, onderdeel B

De toevoeging van een zinsnede aan het eind van artikel 4.5 van het Voertuigreglement zorgt ervoor dat dit artikel voortaan alleen nog van toepassing is

⁸ Kamerstukken II 2006/07, 30 692, nr. 8.

op motorrijtuigen die niet vallen onder de in de artikelen 4.2 tot en met 4.4 genoemde categorieën en die een datum eerste toelating hebben van vóór 1 januari 2005.

Artikel I, onderdeel C

In het nieuwe artikel 4.5a is het tijdstip waarop de eerste APK voor personenauto's en lichte bestelwagens van na 1 januari 2005 dient plaats te vinden, geregeld.

Onderdeel a van het nieuwe artikel 4.5a regelt dat voor personenauto's en lichte bestelwagens op LPG en diesel de eerste APK dient plaats te vinden na drie jaar.

Onderdeel b regelt dat voor personenauto's en lichte bestelwagens op benzine deze na vier jaar dient plaats te vinden.

Artikel I, onderdeel D

In dit onderdeel zijn paragraaf 3 van hoofdstuk 4 en het daarin opgenomen artikel vernummerd zodat een nieuwe paragraaf 3 kan worden ingevoegd.

Artikel I, onderdeel E

In een nieuwe paragraaf 3 wordt een nieuw artikel 4.11a opgenomen. Dit artikel regelt de geldigheidsduur van het keuringsrapport. In het eerste lid is opgenomen dat de geldigheidsduur in principe 1 jaar is. Het tweede lid formuleert de uitzonderingen daarop en geeft aan voor welke motorrijtuigen een geldigheid van 2 jaar geldt. Het betreft hier de personenauto's en lichte bestelwagens op benzine (onderdeel a en b) met een datum eerste toelating vanaf 1 januari 2005 (onderdeel c), dan wel die ouder zijn dan zeven jaar (onderdeel d). De grens is gelegd op zeven jaar om te voorkomen dat iemand een auto laat keuren van zeven jaar en elf maanden oud en dan pas twee jaar later hoeft terug te komen. Het derde lid regelt dat voor personenauto's en lichte bestelwagens die ouder zijn dan 30 jaar de APK-frequentie van jaarlijks naar tweejaarlijks gaat.

Artikel I, onderdeel F

Aan afdeling 2, paragraaf 4, van hoofdstuk 4 wordt een nieuw artikel toegevoegd dat regelt dat de termijn waarbinnen bezwaar gemaakt kan worden tegen de afgifte van een keuringsbewijs op één jaar wordt gesteld. Het is nodig dit te regelen omdat in de hierboven reeds genoemde wijziging van de WVW 1994 in verband met de wenselijkheid de regeling van de APK-frequentie te flexibiliseren de vaststelling van deze termijn is gedelegeerd naar het niveau van een algemene maatregel van bestuur. De termijn was voorheen gekoppeld aan de geldigheidsduur van het keuringsbewijs en dus in alle gevallen één jaar. Nu de geldigheidsduur voor verschillende voertuigen verschillend is vastgesteld, is besloten de duur van één

jaar aan te houden voor de termijn waarbinnen bezwaar kan worden gemaakt, ook omdat na verloop van één jaar het vrijwel onmogelijk is om nog vast te stellen of een keuringsbewijs destijds al dan niet terecht is afgegeven.

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Camiel Eurlings

Bijlage: afkeurpercentages afgezet tegen leeftijd en brandstof

