

Vergaderjaar 2013–2014

**21 501-33**

**Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie**

**Nr. 447**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 22 november 2013

Hierbij informeer ik uw Kamer over de onderhandelingen tussen de Raad en het Europees Parlement (EP) over het pakket technische controles voertuigen (APK, controles van commerciële voertuigen langs de weg en kentekenbewijzen). Doel van het pakket is het verbeteren van de verkeersveiligheid en het milieu door het harmoniseren en uitbreiden van technische controles van voertuigen en aanhangwagens (periodieke keuringen en controles langs de weg) en het opleggen van een tijdelijk of permanent rijverbod op voertuigen die ernstige gebreken vertonen.

Op 20 december 2012 heeft de EU Transportraad een Algemene Oriëntatie bereikt over het APK-voorstel en op 13 juni 2013 een Algemene Oriëntatie over de voorstellen voor technische controles van commerciële voertuigen langs de weg en kentekenbewijzen. De Raad heeft de voorstellen op belangrijke punten gewijzigd:

### APK

- geen Europese APK-plicht voor motorfietsen, brommers, scooters, quads, lichte aanhangwagens en landbouwvoertuigen. Wel een APK-plicht voor landbouwvoertuigen met een constructiesnelheid hoger dan 40 km/u
- de Europese minimum APK-frequentie blijft 4-2-2-
- een richtlijn in plaats van een verordening

### Controles van vrachtwagens en bussen langs de weg

- geen verplicht percentage voor het aantal controles dat een lidstaat jaarlijks moet uitvoeren
- geen uitbreiding met lichte bedrijfswagens en lichte aanhangwagens tot 3.500 kg (o.a. caravans)
- invoering in iedere lidstaat van een risicoclassificatiesysteem, gericht op het selecteren van voertuigen voor een technische voertuigcontrole langs de weg. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de risicoclassificatiesystemen die al zijn ontwikkeld voor de controle van rij- en rusttijden, uitgebreid met informatie over technische gebreken van voertuigen.

Deze aanpak bespaart onnodige kosten. Vooral slecht presterende ondernemingen worden geselecteerd, hetgeen de effectiviteit van de controles vergroot.

- een richtlijn in plaats van een verordening.

Nederland kan zich goed vinden in de bereikte Algemene Oriëntaties van de Raad. Deze stemmen bijna volledig overeen met het Nederlandse standpunt.

Het EP heeft zich echter in juli 2013 op hoofdlijnen weer achter de oorspronkelijke voorstellen van de Europese Commissie geschaard.

Concreet betekent dit:

- een APK-plicht voor motorfietsen en zware quads vanaf 2016. Brommers, scooters en lichte quads vallen vanaf 2018 onder de APK-plicht. Voor alle twee- en driewielers geldt een frequentie van 4-2-1-.
- een jaarlijkse APK-plicht voor landbouwvoertuigen met een constructiesnelheid hoger dan 40 km/u.
- een APK-plicht voor lichte aanhangwagens tussen 750 en 3.500 kg (frequentie 4-2-2-). Lidstaten mogen aanhangwagens lichter dan 2.000 kg uitzonderen; deze uitzondering geldt niet voor caravans.
- een verplicht percentage initiële controles langs de weg van 5%.
- Uitbreiding van de controles langs met weg met lichte bedrijfswagens, lichte aanhangwagens en snelle landbouwvoertuigen.
- het juridische instrument blijft in beide gevallen een verordening.

Dit houdt in dat de standpunten van de Raad en het EP ver uiteen liggen. Na de zomer zijn de onderhandelingen gestart in de triloog tussen de Raad, het EP en de Europese Commissie om te komen tot een akkoord in eerste lezing. De verwachting is dat de onderhandelingen voor het eind van dit jaar kunnen worden afgerond. Indien het tot een akkoord komt, zullen Raad en EP op een aantal belangrijke punten concessies moeten doen. Naast enkele belangrijke winstpunten voor Nederland, zoals het behoud van de Nederlandse APK-systematiek en verdere harmonisering van de APK, verwacht ik daarmee ook een ongewenste uitkomst ten aanzien van de Europese APK-plicht voor nieuwe voertuigcategorieën. De meeste lidstaten tonen zich bereid constructief mee te werken aan een compromis. Achter de schermen toetst het Litouwse Voorzitterschap van de Raad momenteel hoeveel speelruimte er is. In de tweede week van december staat de laatste triloog gepland. Dan zal duidelijk worden of een compromis haalbaar is.

De inzet van Nederland zal in ieder geval zijn om zo dicht mogelijk bij de voorkeur van het Kabinet en de Kamer te blijven. Zodra er meer bekend is zal ik u informeren.

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