

Vergaderjaar 2008–2009

**29 398**

## **Maatregelen verkeersveiligheid**

**Nr. 133**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 23 december 2008

Samen met de RDW heb ik de mogelijkheden onderzocht van een erkenning van een APK die in het buitenland is verricht. In deze brief breng ik u op de hoogte van de stand van zaken.

#### **Problematiek**

De wens van de erkenning van een «buitenlandse APK» komt zowel van personen als van bedrijven.

Bij personen speelt voornamelijk de problematiek van het aanhouden van een auto bij een tweede woonverblijf in het buitenland. Het gaat om die mensen die hun tweede auto niet kunnen voorzien van een buitenlands kenteken. Hun auto blijft dus voorzien van een Nederlands kenteken, met als gevolg de periodieke APK-plicht, dus een regelmatige reis naar Nederland. Door de recente aanpassing van de APK-frequentie, is voor sommigen deze last overigens verminderd.

Bij bedrijven gaat het voornamelijk om vrachtauto's of aanhangwagens waarvoor om fiscale of financiële redenen gekozen is voor een Nederlands kenteken of die om redenen van vervoersvraag in het buitenland een aantal jaren niet in Nederland komen. Ook voor deze groep voertuigen is een regelmatige reis naar Nederland verplicht om aan de APK-plicht te kunnen voldoen.

Dat leidt tot onbegrip, omdat ook in het buitenland auto's APK gekeurd kunnen worden.

In Europa zijn het vooral Nederlandse personen en bedrijven die hier direct last van ondervinden, omdat Nederland controle op het voldoen aan de APK-plicht uitvoert aan de hand van registercontrole, daar waar andere landen die controle slechts uitvoeren op basis van staandehoudingen.

Ik voel met deze personen en bedrijven mee en ben dan ook nog steeds bereid om initiatieven te nemen om te realiseren dat een APK ook in het buitenland kan worden uitgevoerd.

### **Bilaterale afspraken**

Er bestaat geen Europese regeling voor wederzijdse erkenning van APK's. Om die reden staat mij uitsluitend de weg open van het maken van bilaterale afspraken met andere landen. In de afgelopen periode is daar wel een aantal belangrijke stappen in gezet.

### **Stand van zaken**

April 2007 is op basis van bilaterale afspraken gestart met het in België keuren van Nederlandse voertuigen volgens de Nederlandse APK-regelgeving door een aantal Belgische APK-keuringsbedrijven. Na zes maanden is de proef geëvalueerd en vanwege de positieve resultaten gecontinueerd. Per 1 januari 2009 wordt de proef uitgebreid en gaat deze lopen bij alle autokeurders in Vlaanderen in de keuringsstations die in de buurt liggen van de Nederlandse grens. Er wordt gekeurd onder mandaat van de RDW volgens Nederlandse eisen. De keuringsstations en keurmeesters voldoen aan de door de APK-regelgeving geëiste voorwaarden en zij vallen onder het steekproefstelsel (toezicht). Met deze keuring wordt voldaan aan de Nederlandse APK-plicht en men ontvangt een Nederlands keuringsbewijs.

Nu de samenwerking met België succesvol verloopt, is de RDW in overleg met mij in gesprek gegaan met de Spaanse autoriteiten om te zien of het technisch en juridisch mogelijk is ook een in Spanje uitgevoerde APK te kunnen erkennen. Voor Spanje is gekozen, omdat relatief veel verzoeken voor een dergelijke constructie komen van personen die in Spanje een tweede woonverblijf hebben. De in België gehanteerde methode kan hier niet werken omdat Spanje te ver weg ligt om steekproeven uit te voeren en omdat men de Nederlandse taal niet machtig is wat nodig is voor het kunnen verwerven van de voor de Nederlandse keuring noodzakelijke kennis. De RDW wil daar dus anders te werk gaan en proberen een systematiek te ontwikkelen die we in heel Europa kunnen uitrollen. Daarbij staat het volgende systeem voor ogen. Basis wordt de Europese APK-richtlijn, de EG 9696. Nederlandse voertuigen worden gekeurd volgens de buitenlandse eisen. Hieraan kunnen we enkele specifieke Nederlandse zaken toevoegen, indien nodig. De keuring wordt verricht door een door de buitenlandse autoriteiten aangewezen keuringsinstantie. De buitenlandse autoriteiten houden toezicht op deze organisaties. Als het voertuig gekeurd is, wordt er afgemeld in het Nederlandse register en wordt een APK rapport uitgeprint dat aan de voertuigeigenaar wordt gegeven. Het voertuig is dan dus ook geregistreerd in het register in Nederland. Kwaliteitscontrole zal gebeuren door het eisen van een kwaliteitssysteem en rapportages die de keuringsinstantie moet overleggen aan de buitenlandse autoriteiten, eventueel aangevuld met RDW audits.

De voor Spanje ontwikkelde systematiek moet nog op onderdelen nader worden uitgewerkt. Uitgangspunt is dat het geheel geen afbreuk doet aan de kwaliteit van het Nederlandse APK-systeem. De zwaarte van de keuringseisen, de rechtsbescherming voor burgers en het toezicht op de kwaliteit van de keuring zijn daarbij belangrijke aandachtspunten. Voor de invoering is ook een wetswijziging noodzakelijk. Een hiertoe strekkend wetsvoorstel zal ik zo snel mogelijk in de loop van volgend jaar aan uw Kamer aanbieden.

Overigens wordt in de gesprekken met de Belgische en Spaanse autoriteiten gekeken naar de mogelijkheid van wederkerigheid, te weten het in Nederland APK laten keuren van Belgische en Spaanse voertuigen.

*Europese aangelegenheid*

Zelfs met een eventuele Spaanse constructie zijn we nog ver van een Europese regeling waarbij we elkaars APK erkennen. Omdat een Europese regeling op dit terrein een lastenverlichting voor burgers en bedrijven zou betekenen en een dergelijke regeling ook goed past in de Europese harmonisatie, zal ik in Europa hiervoor aandacht gaan vragen. Vooruitlopend op een Europese regeling, zal ik samen met de RDW kijken naar de mogelijkheden van een verdere Europese uitrol van de Belgische respectievelijk de mogelijk in het leven te roepen Spaanse constructie.

De minister van Verkeer en Waterstaat,  
C. M. P. S. Eurlings