

Wijziging Erkenningregeling APK, Regeling permanente eisen, Regeling wijze van keuren APK en Erkenningregeling snelheidsbegrenzers

Regeling tot wijziging van de Erkenningregeling APK, de Regeling permanente eisen, de Regeling wijze van keuren APK en de Erkenningregeling snelheidsbegrenzers in verband met een vereenvoudiging van de APK en de harmonisatie van de controle op de erkenninghouders voor de installatie van snelheidsbegrenzers met het toezicht op erkenningen ten aanzien van APK en controleapparaten

21 juni 2007/Nr. HDJZ/AWW/2007-567
Hoofddirectie Juridische Zaken

De Minister van Verkeer en Waterstaat, Gelet op de artikelen 76, derde lid, 83, vierde lid, 102, derde lid, en 106, tweede lid, van de Wegenverkeerswet 1994, de artikelen 5.2.38, zesde lid, 5.3.38, zesde lid, 5.3.45a, vierde lid, en 5.12.38, zevende lid, van het Voertuigreglement;

Besluit:

Artikel 1

De Erkenningregeling APK¹ wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 16 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het vijfde en zesde lid vervallen.
2. Het zevende lid wordt vernummert tot vijfde lid.

B

In artikel 34, derde lid, onderdeel b, wordt 'na 31 december 1995' vervangen door: na 31 december 1994.

C

In artikel 36 wordt onder vernummering van het tweede en derde lid tot derde en vierde lid een lid ingevoegd, luidende:
2. Ten aanzien van de in artikel 3, derde lid, onder a, bedoelde afzuiginstallatie ten behoeve van de roetmeting is steeds een geldig certificaat van goedkeuring aanwezig.

D

Artikel 41 wordt als volgt gewijzigd:
1. Onderdeel a van het derde lid komt te luiden:
a. wordt gecontroleerd of de gegevens van het voertuig met betrekking tot het chassisnummer, de duplicaatcode en de brandstof, vermeld in het kentekenregister, overeenstemmen met het kentekenbewijs, .

2. In het derde lid, onderdeel c, wordt ' , en' vervangen door een punt.

3. Onderdeel d van het derde lid vervalt.

4. In het vierde lid, onderdeel a, wordt 'in het derde lid onder a, b of d' vervangen door: in het derde lid onder a of b.

5. Het vijfde lid komt te luiden:

5. Indien in afwijking van het register op het kentekenbewijs niet G, maar G3 staat vermeld, wordt dit niet aangemerkt als een afwijking als bedoeld in het vierde lid, onder a.

E

In artikel 44, zesde lid, wordt 'Door een keurmeester worden niet meer dan drie voertuigen' vervangen door: Door een keurmeester worden niet meer dan vier voertuigen.

F

Artikel 45 wordt als volgt gewijzigd:

1. Onderdeel b van het vijfde lid vervalt.
2. De onderdelen c tot en met e van het vijfde lid worden geletterd b tot en met d.
3. Het zesde lid komt te luiden:

6. Indien bij de steekproef wordt vastgesteld dat het voertuig niet voldoet aan de keuringseisen, het voertuig onterecht is af- of goedgekeurd, het keuringsrapport onjuist of onvolledig is ingevuld of indien wordt geconstateerd dat de voorschriften met betrekking tot de steekproef niet in acht zijn genomen, wordt door de daartoe aangewezen functionaris van de Dienst Wegverkeer een steekproefcontrole rapport opgemaakt dat door deze wordt ondertekend alsmede door de keurmeester.

G

In § 4 wordt voor artikel 48 een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 47a

De erkenninghouder vermeldt op de factuur bij de afgifte van een keuringsrapport het door hem ingevolge artikel 75, eerste lid, van de wet aan de Dienst Wegverkeer verschuldigde tarief.

H

Artikel 53 wordt als volgt gewijzigd:
1. In het eerste lid komt de derde volzin als volgt te luiden:
Dit systeem heeft tevens betrekking op artikel 41, derde lid, onderdelen b en c, met dien verstande dat het voor wat betreft bijlage 2 slechts betrekking heeft op onderdeel 2, onder b en onderdeel 3.

2. In het tweede lid komt de derde volzin als volgt te luiden:

Dit systeem heeft tevens betrekking op artikel 41, derde lid, onderdelen b en c, met dien verstande dat het voor wat betreft bijlage 2 slechts betrekking heeft op onderdeel 2, onder b en onderdeel 3.

I

Artikel 64, tweede lid, komt te luiden:
2. De resultaten van de herkeuring, de keuringen als gevolg van het bepaalde in artikel 46, tweede lid, en het deskundigenonderzoek bedoeld in de artikelen 90 en 91 van de wet, worden meegenomen in het systeem, bedoeld in artikel 53.

J

Bijlage 2 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste onderdeel vervallen de subonderdelen c, d en e.
2. In het eerste onderdeel wordt de puntkomma aan het slot van subonderdeel b vervangen door een punt.
3. In het tweede onderdeel vervalt subonderdeel b.
4. In het tweede onderdeel wordt subonderdeel c geletterd b.
5. De onderdelen vier tot en met elf vervallen.
6. Het twaalfde onderdeel wordt vernummert tot derde onderdeel.

K

Bijlage 3 komt te luiden:

Bijlage 3 behorende bij artikel 41, derde lid, onder c

Een personenauto, bedrijfsauto, aanhangwagen of driewielig motorrijtuig moet zijn voorzien van gele retrorefleterende kentekenplaten welke aan de linkerkant zijn voorzien van een in het laminaat geïntegreerd Eurosymbool.

Van het voorgaande zijn uitgezonderd:

1. voertuigen waarvan op het kentekenbewijs de toestemming tot het voeren van kentekenplaten van het model 18.2 staat vermeld; deze voertuigen mogen zijn voorzien van het kleine model kentekenplaten;
2. voertuigen met een datum eerste toelating welke ligt vóór 1 januari 1978; deze voertuigen mogen zijn voorzien van donkerblauwe kentekenplaten; en
3. voertuigen die worden gebruikt voor taxivervoer in de zin van de Wet personenvervoer 2000; deze voertuigen moeten zijn voorzien van lichtblauwe kentekenplaten als bedoeld in de Regeling kentekens en kentekenplaten.

Artikel II

De Regeling permanente eisen² wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 2.3.11 komt te luiden:

Artikel 2.3.11

1. De hoeveelheid roet, uitgedrukt in de absorptiecoëfficiënt (k-waarde), van de uitlaatgassen van personenauto's en bedrijfsauto's met een verbrandingsmotor met compressie-ontsteking, bepaald volgens de in artikel 2.3.12 omschreven meting, mag de:

- a. $3,0 \text{ m}^{-1}$ voor een motor met drukvulling niet overschrijden indien het voertuig in gebruik is genomen na 31 december 1979, doch voor 1 juli 2008, tenzij in het kentekenregister een hogere absorptiecoëfficiënt is vermeld;
- b. $2,5 \text{ m}^{-1}$ niet overschrijden indien het voertuig in gebruik is genomen na 31 december 1979, doch voor 1 juli 2008, tenzij in het kentekenregister een hogere absorptiecoëfficiënt is vermeld;
- c. $1,5 \text{ m}^{-1}$ niet overschrijden indien het voertuig in gebruik is genomen na 30 juni 2008, tenzij in het kentekenregister een hogere absorptiecoëfficiënt is vermeld.

2. Om de in het eerste lid bedoelde maximum hoeveelheid roet te bepalen moeten bij de in artikel 2.3.12 bedoelde meting de volgende gegevens worden gehanteerd:

- a. stationaire toerental: het werkelijke stationaire toerental, waarbij ten behoeve van het invoeren in de roetmeter moet worden aangehouden als:
 - 1°. minimum: 400 omw/min, en
 - 2°. maximum: 1000 omw/min;
 - b. afregeltoerental: het geschatte afregeltoerental met een ruime marge;
 - c. minimummotorolietemperatuur: $60 \text{ }^\circ\text{C}$
3. De in artikel 2.3.12 omschreven meting kan achterwege blijven indien de personenauto of de bedrijfsauto is uitgerust met een complexlader.

B

Artikel 2.3.12 komt te luiden:

Artikel 2.3.12

1. In de roetmeter moeten voor het desbetreffende type motorrijtuig de volgende waarden, zoals bedoeld in artikel 2.3.11, worden ingevoerd:

- a. de maximumabsorptiecoëfficiënt,
 - b. het minimale en maximale stationaire toerental,
 - c. het minimum- en maximumafregeltoerental, en
 - d. de minimummotorolietemperatuur.
- Tevens moet de soort meetsonde, die in de handleiding van de roetmeter wordt voorgeschreven, worden ingevoerd.
2. Nadat de gegevens, genoemd in het eerste lid, zijn ingevoerd, wordt met de daadwerkelijke meting begonnen, waarbij:

a. de door de roetmeter aangegeven meetprocedure moet worden gevolgd. De meetprocedure mag worden afgebroken indien de roetmeter aangeeft dat de absorptiecoëfficiënt van de eerste of tweede meting kleiner of gelijk is dan de maximale absorptiecoëfficiënt minus $0,5 \text{ m}^{-1}$, en

b. moet worden voldaan aan het derde tot en met vijfde lid.

3. Bij elke meting moet het gaspedaal snel en zonder onderbreking binnen één seconde tot aan de aanslag worden ingedrukt.

4. Indien de personenauto of bedrijfsauto met een toegestane maximummassa van niet meer dan 3.500 kg is uitgerust met een volautomatische versnellingsbak:

- a. wordt de motorolie op temperatuur gebracht door het stationair draaien van de motor, of door middel van een rit, en
- b. vinden per test niet meer dan zes metingen plaats.

5. Indien door de roetmeter wordt aangegeven dat de motorolietemperatuur te laag is, mag de meting worden uitgevoerd met uitgeschakelde beveiliging. Indien de temperatuuropnemer niet in de motor is ingebracht omdat duidelijk is dat de motorolie op de vereiste temperatuur is, mag de meting eveneens met uitgeschakelde beveiliging worden uitgevoerd.

6. Indien de absorptiecoëfficiënt aan de hand van de roetmeetstrook moet worden bepaald omdat de

absorptiecoëfficiënt van de eerste of tweede meting niet kleiner of gelijk is dan de maximale absorptiecoëfficiënt minus $0,5^{-1}$, mogen de verschillen van de afregeltoerentalen van de metingen waarmee de gemiddelde absorptiecoëfficiënt wordt bepaald niet meer dan 10% bedragen van het hoogste afregeltoerental.

C

Artikel 2.8.8 wordt als volgt gewijzigd:

1. Onder vernummering van het tweede tot en met vijfde lid tot derde tot en met zesde lid wordt een lid ingevoegd, luidende:

2. Bij de in het eerste lid beschreven meetmiddelen wordt de pedaalcracht alleen in geval van twijfel gemeten met de pedaaldrukmeter.

2. In het vierde lid wordt 'in afwijking van het eerste en tweede lid' vervangen door: 'in afwijking van het eerste en derde lid.'

3. In het vijfde lid wordt 'Het bepaalde in het derde lid' vervangen door: 'Het bepaalde in het vierde lid.'

D

In artikel 2.8.9, eerste lid, wordt na 'uitgedrukt in Newton (N)' een zinsdeel ingevoegd, luidende: en in geval van twijfel bepaald door middel van de voorgeschreven pedaalcrachtmeter.

E

In artikel 2.9.17 wordt 'getoetst door middel van visuele controle' vervangen door: alleen getoetst indien dit noodzakelijk is voor het bepalen van het aantal spiegels of gezichtsveldverbeterende voorzieningen; indien er getoetst wordt, gebeurt dit visueel.

Artikel III

De Regeling wijze van keuren APK³ wordt als volgt gewijzigd:

A

Bijlage I wordt als volgt gewijzigd:

1. De wijze van keuren behorende bij artikel 5.2.1, onderdeel c, komt te luiden: Geen controle van het goedkeuringsmerk; visuele controle van de bevestiging.

2. De wijze van keuren behorende bij artikel 5.2.21, eerste lid, komt te luiden: Geen controle.

3. In de wijze van keuren behorende bij artikel 5.2.31, eerste lid, onderdeel d, wordt de volzin 'Visuele controle, terwijl de personenauto zich boven een inspectieput of op een hefinrichting bevindt en het remsysteem onder druk wordt gezet, hierna aangeduid met 'drukproef'.' vervangen door: Visuele controle, terwijl de personenauto zich boven een inspectieput of op een hefinrichting bevindt. Indien er twijfel bestaat omtrent de deugdelijkheid van het remsysteem wordt het remsysteem onder druk gezet, hierna aangeduid met 'drukproef'.

4. De wijze van keuren behorende bij artikel 5.2.31, derde lid, komt te luiden: Controle door het rempedaal in te trappen. Bij twijfel wordt het pedaal met een kracht van ten hoogste 700N (70kg) ingetrapt.

5. De wijze van keuren behorende bij artikel 5.2.38, vierde lid, komt te luiden:

Indien er twijfel bestaat over het uitbreken van de achteras, moet de controle uitgevoerd worden op de wijze zoals bepaald in hoofdstuk 2, titel 8, afdeling 3 van de Regeling permanente eisen.

6. De wijze van keuren behorende bij artikel 5.2.40, eerste lid, komt te luiden: Geen controle.

7. De wijze van keuren behorende bij artikel 5.2.40, tweede lid, komt te luiden: Geen controle.

8. In de kolom 'Keuringseisen' wordt bij artikel 5.2.45 'leden 1 en 2' vervangen door: leden 1, 2, 3 en 4.

9. In de kolom 'Keuringseisen' wordt bij artikel 5.2.45 'lid 3' vervangen door: lid 5.

10. In de kolom 'Keuringseisen' wordt bij artikel 5.2.45 'leden 4 en 5' vervangen door: leden 6 en 7.

11. Keuringseis 'artikel 5.2.47a' en de bijbehorende wijze van keuren komen te luiden:

Artikel 5.2.47a

Leden 1 en 2. Geen controle.

12. Keuringseis 'artikel 5.2.64' en de bijbehorende wijze van keuren komen te luiden:

Artikel 5.2.64

Lid 1. Met uitzondering van het onderstaande geen controle.

Bij personenauto's die zijn voorzien van een kenteken bevattende de lettergroep CD of CDJ of de lettergroep BN of GN en twee groepen van twee cijfers dan wel de vermelding 'Afgegeven ex art. 16, tweede lid, RKR inzake afwijkende koplampen' onder bijzonderheden op het kentekenbewijs, mogen zijn voorzien van dimlichten met een afwijkend lichtbeeld. Het dimlicht wordt niet als verblindend aangemerkt indien dit als volgt is afgesteld:

Globaal mag het geprojecteerde lichtste vlak, voor zowel een beladen als een onbeladen voertuig, zich niet bevinden boven de horizontale lijn die overeenkomt met een daling van 2 cm/m van de lichtbundel ten opzichte van de koplamp. Tevens mag het midden van dit vlak zich niet duidelijk links bevinden van:

- de verticale hartlijn op het scherm van het koplampstestapparaat of
- de geprojecteerde verticale hartlijn van de koplamp op het verlichtingsscherm.

Lid 2. Visuele controle.

B

Bijlage II wordt als volgt gewijzigd:

1. De wijze van keuren behorende bij artikel 5.3.1, onderdeel c, komt te luiden: Geen controle.

2. De wijze van keuren behorende bij artikel 5.3.1, onderdeel d, komt te luiden: Geen controle van het goedkeuringsmerk; visuele controle van de bevestiging.

3. De wijze van keuren behorende bij artikel 5.3.6, eerste lid, onderdeel b, komt te luiden:

Bedrijfsauto's met een toegestane maximum massa van niet meer dan 3.500 kg moeten in geval van twijfel worden gemeten.

Bedrijfsauto's met een toegestane maximum massa van meer dan 3.500 kg worden gemeten.

Artikel 1.2 van het Voertuigreglement is van toepassing.

4. De wijze van keuren behorende bij artikel 5.3.21, eerste lid, komt te luiden: Geen controle.

5. In de wijze van keuren behorende bij artikel 5.3.31, eerste lid, onderdeel d, wordt de volzin 'Visuele controle, terwijl de bedrijfsauto zich boven een inspectieput of op een hefinrichting bevindt en het remsysteem onder druk wordt gezet, hierna aangeduid met 'drukproef'.' vervangen door: Visuele controle, terwijl de bedrijfsauto zich boven een inspectieput of op een hefinrichting bevindt. Indien er twijfel bestaat omtrent de deugdelijkheid van het remsysteem wordt het remsysteem

onder druk gezet, hierna aangeduid met 'drukproef'.

6. De wijze van keuren behorende bij artikel 5.3.31, vierde lid, komt te luiden: Controle door het rempedaal in te trappen. Bij twijfel wordt het pedaal met een kracht van ten hoogste 700N (70kg) ingetrapt.

7. De wijze van keuren behorende bij artikel 5.3.38, vijfde lid, komt te luiden: Indien er twijfel bestaat over het uitbreken van de achteras, moet de controle uitgevoerd worden op de wijze zoals bepaald in hoofdstuk 2, titel 8, afdeling 3 van de Regeling permanente eisen.

8. De wijze van keuren behorende bij artikel 5.3.40, eerste lid, komt te luiden: Geen controle.

9. De wijze van keuren behorende bij artikel 5.3.40, tweede lid, komt te luiden: Geen controle.

10. Keuringseis 'artikel 5.3.45' en de bijbehorende wijze van keuren komen te luiden:

Artikel 5.3.45

Leden 1, 2, 3 en 4. Visuele controle.

Controle op gezichtsvelden vindt alleen plaats indien dit noodzakelijk is voor het bepalen van het aantal spiegels. Bij de controle zijn de artikelen 2.9.12 tot en met 2.9.17 van de Regeling permanente eisen van toepassing.

Lid 5. Visuele controle. In geval van twijfel wordt gemeten.

Leden 6 en 7. Visuele controle. Controle op gezichtsvelden vindt alleen plaats indien dit noodzakelijk is voor het bepalen van het aantal spiegels of camera systemen. Bij de controle zijn de artikelen 2.9.12 tot en met 2.9.17 van de Regeling permanente eisen van toepassing.

Lid 8. Visuele controle. In geval van twijfel wordt gemeten.

Lid 9. Visuele controle.

Lid 10. Visuele controle. Hierbij wordt de verstellinginrichting bediend dan wel het raam geopend, waarbij de spiegel moet kunnen worden versteld.

Leden 11 en 12. Visuele controle

Lid 13. -

11. Na de keuringseis 'artikel 5.3.45' en de bijbehorende wijze van keuren worden een keuringseis en een wijze van keuren ingevoegd, luidende:

Artikel 5.3.45a

Leden 1, 2 en 3. Visuele controle. Controle op gezichtsvelden vindt alleen plaats indien dit noodzakelijk is voor het bepalen van het aantal spiegels of camera systemen. Bij de controle zijn de artikelen 2.9.16a t/m 2.9.16d en 2.9.17 van de Regeling permanente eisen van toepassing.

Lid 4. -

12. Keuringseis 'artikel 5.3.47a' en de bijbehorende wijze van keuren komen te luiden:

Artikel 5.3.47a

Leden 1 en 2. Geen controle.

13. Keuringseis 'artikel 5.3.64' en de bijbehorende wijze van keuren komen te luiden

Artikel 5.3.64

Lid 1. Met uitzondering van het onderstaande geen controle.

Bij bedrijfsauto's die zijn voorzien van een kenteken bevattende de lettergroep CD of CDJ of de lettergroep BN of GN en twee groepen van twee cijfers dan wel de vermelding 'Afgegeven ex art. 16, tweede lid, RKR inzake afwijkende koplampen' onder bijzonderheden op het kentekenbewijs, mogen zijn voorzien van dimlichten met een afwijkend lichtbeeld. Het dimlicht wordt niet als verblindend aangemerkt indien dit als volgt is afgesteld:

Globaal mag het geprojecteerde lichtste vlak, voor zowel een beladen als een onbeladen voertuig, zich niet bevinden boven de horizontale lijn die overeenkomt met een daling van 2 cm/m van de lichtbundel ten opzichte van de koplamp. Tevens mag het midden van dit vlak zich niet duidelijk links bevinden van:

- de verticale hartlijn op het scherm van het koplampstestapparaat of
- de geprojecteerde verticale hartlijn van de koplamp op het verlichtingsscherm.

Lid 2. Visuele controle.

C

Bijlage III wordt als volgt gewijzigd:

1. De wijze van keuren behorende bij artikel 5.5.1, onderdeel c, komt te luiden: Geen controle van het goedkeuringsmerk; visuele controle van de bevestiging.

2. Na keuringseis '5.5.20' worden een keuringseis en de bijbehorende wijze van keuren ingevoegd, luidende:

Artikel 5.5.21

Geen controle.

3. De wijze van keuren behorende bij artikel 5.5.31, eerste lid, onderdeel d, komt te luiden:

Visuele controle. Indien er twijfel bestaat omtrent de deugdelijkheid van de reminrichting wordt het remsysteem onder druk gezet, hierna aangeduid met 'drukproef'. Het rempedaal wordt, bij een hydraulisch remsysteem langzaam, ingetrapt totdat een kracht van 700 N (70 kg) op het pedaal wordt uitgeoefend. Deze kracht wordt gedurende ongeveer 10 seconden uitgeoefend waarbij het pedaal niet op de aanslag mag komen. Indien een remsysteem aanwezig is, wordt de drukproef uitgevoerd met draaiende motor.

4. De wijze van keuren behorende bij artikel 5.5.31, derde lid, komt te luiden: Controle waarbij het rempedaal wordt ingetrapt. Bij twijfel wordt het pedaal met een kracht van ten hoogste 700N (70kg) ingetrapt.

5. De wijze van keuren behorende bij artikel 5.5.38, leden 1, 2, 3, en 4, opgenomen onder '1' komt te luiden:

1. De controle moet plaatsvinden door middel van een beproeving op de weg. Bij twijfel wordt met behulp van een zelfregistrerende remvertragsmeter de vertraging gemeten.

6. De wijze van keuren behorende bij artikel 5.5.38, zesde lid, komt te luiden: Indien er twijfel bestaat over het uitbreken van de achteras, moet de controle uitgevoerd worden op de wijze zoals bepaald in hoofdstuk 2, titel 8, afdeling 3 van de Regeling permanente eisen.

7. De wijze van keuren behorende bij artikel 5.5.40, eerste lid, komt te luiden: Geen controle.

8. De wijze van keuren behorende bij artikel 5.5.40, tweede lid, komt te luiden: Geen controle.

9. Keuringseis 'artikel 5.5.64' en de bijbehorende wijze van keuren komen te luiden:

Artikel 5.5.64

Lid 1. Met uitzondering van het onderstaande geen controle.

Bij driewielige motorrijtuigen die zijn voorzien van een kenteken bevattende de lettergroep CD of CDJ of de lettergroep BN of GN en twee groepen van twee cijfers dan wel de vermelding 'Afgegeven ex art. 16, tweede lid, RKR inzake afwijkende koplampen' onder bijzonderheden op het kentekenbewijs, mogen zijn voorzien van dimlichten met een afwijkend lichtbeeld. Het dimlicht wordt niet als verblindend aangemerkt indien dit als volgt is afgesteld:

Globaal mag het geprojecteerde lichtste vlak, voor zowel een beladen als een onbeladen voertuig, zich niet bevinden boven de horizontale lijn die overeenkomt met een daling van 2 cm/m van de lichtbundel ten opzichte van de koplamp. Tevens mag het midden van dit vlak zich niet duidelijk links bevinden van:

- de verticale hartlijn op het scherm van het koplampstestapparaat of
- de geprojecteerde verticale hartlijn van de koplamp op het verlichtingsscherm.

Lid 2. Visuele controle.

D

Bijlage IV wordt als volgt gewijzigd:

1. De wijze van keuren behorende bij artikel 5.12.1, onderdeel c, komt te luiden:

Geen controle.

2. De wijze van keuren behorende bij artikel 5.12.1, onderdeel d, komt te luiden:

Geen controle van het goedkeuringsmerk; visuele controle van de bevestiging.

3. De wijze van keuren behorende bij artikel 5.12.6 komt te luiden:

Leden 1 en 2. De aanhangwagen wordt gemeten; de lengte mag niet meer dan 1,0% afwijken. Artikel 1.2 van het Voertuigreglement is van toepassing.

Leden 3, 4 en 5.

1. De afstand tussen het hart van de koppeling en enig deel aan de voorzijde van de oplegger wordt in geval van twijfel gemeten.

2. De afstand tussen het hart van de koppelingsspen en de achterzijde van de oplegger wordt gemeten. Artikel 1.2 van het Voertuigreglement is van toepassing. Leden 6 en 7. De aanhangwagen wordt gemeten. Artikel 1.2 van het Voertuigreglement is van toepassing.

Lid 8. De aanhangwagen wordt gemeten. Artikel 1.2 van het Voertuigreglement is van toepassing.

Lid 9. Visuele controle.

4. De wijze van keuren behorende bij artikel 5.12.21 komt te luiden: Geen controle.

Artikel IV

In artikel 29 van de Erkenningregeling snelheidsbegrenzers⁴ wordt 'ten minste één maal per jaar' vervangen door: ten minste één maal per twee jaar.

Artikel V

1. De artikelen I, onderdelen A tot en met F en onderdelen H, J en K, II, onderdelen C, D en E, en III van deze regeling treden in werking met ingang van de tweede dag na de dagtekening van de Staatscourant waarin deze regeling wordt geplaatst en werken terug tot en met 21 juli 2006.

2. Artikel II, onderdelen A en B, van deze regeling treedt in werking met ingang van de tweede dag na de dagtekening van de Staatscourant waarin deze regeling wordt geplaatst en werkt terug tot en met 1 januari 2006.

3. De artikelen I, onderdeel I, en IV treden in werking met ingang van de tweede dag na de dagtekening van de Staatscourant waarin deze regeling wordt geplaatst.

4. Artikel I, onderdeel G, treedt in werking met ingang van 1 januari 2007.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

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

¹ Stcrt. 2000, 35; laatstelijk gewijzigd bij ministeriële regeling van 13 december 2005 (Stcrt. 246).

² Stcrt. 1998, 84; laatstelijk gewijzigd bij ministeriële regeling van 28 mei 2004 (Stcrt. 107).

³ Stcrt. 1994, 231; laatstelijk gewijzigd bij ministeriële regeling van 27 april 2006 (Stcrt. 87).

⁴ Stcrt. 1994, 248; laatstelijk gewijzigd bij ministeriële regeling van 5 juli 2005 (Stcrt. 131).

Toelichting

Deze ministeriële regeling brengt wijzigingen aan in de Erkenningregeling APK, de Regeling permanente eisen, de Regeling wijze van keuren APK en de Erkenningregeling snelheidsbegrenzers.

Allereerst wordt door middel van deze wijzigingsregeling de Erkenningregeling APK, de Regeling permanente eisen en de Regeling wijze van keuren APK aangepast aan een vereenvoudiging van de APK.

Zoals uiteengezet in de brief van 30 november 2005 aan de Tweede Kamer (Kamerstukken II 2005/06, 29515, nr. 108) heeft de RDW onderzoek of een vereenvoudiging van de APK-keuringseisen tot de voorgenomen reductie van de administratieve lasten zou kunnen bijdragen. Met uitzondering van de keuringseisen die gericht zijn op de verkeersveiligheid, het milieu of de controle op de juiste identiteit van het voertuig zijn alle APK-eisen in dit onderzoek betrokken.

De RDW is nagegaan of een reductie van de huidige APK-eisen mogelijk was op grond van richtlijn 96/96/EG van de Raad van 20 december 1996 betreffende de onderlinge aanpassingen van de wetgevingen van de Lid-Staten inzake de technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens (PbEG L 46). De uitkomst was dat dertig controlepunten uit de APK-keuringseisen kunnen vervallen. Voor een van die controlepunten – het schrappen van de controle op niet-toegestane verlichting – was afschaffing volgens het openbaar ministerie onwenselijk vanwege de verkeersveiligheid. Door middel van deze wijzigingsregeling zijn daarom negenentwintig APK-keuringseisen geschrapt.

De geschrapte controlepunten betreffen (zie onderstaande tabel): vergelijkingen van het kentekenbewijs met de gegevens in het kentekenregister, controles van het voertuig aan de hand van het kentekenbewijs, controles van de kentekenplaten, controles van de reminstallatie en controles van uitrusting, zicht en verlichting.

Artikel I, onderdeel D, onder 1, schrapt de controlepunten 1, 2 en 14. Artikel I, onderdeel D, onder 5, schrapt de controlepunten 6, 7, 10 en 11. Artikel I, onderdeel J, onder 1, schrapt de controlepunten 3, 4, 6, 9, 10 en 15. Artikel I, onderdeel J, onder 3, schrapt de controlepunten 5 en 13. Artikel I, onderdeel J, onder 5, schrapt de controlepunten 11, 12, 16, 17, 18 en 19. Artikel I, onderdeel K, schrapt de controlepunten 8 en 21. Artikel II, onderdelen C, onder 1, en D, schrappen controlepunt 23. Artikel II, onderdeel E, schrapt controlepunt 27. Artikel III schrapt de controlepunten 11, 18, 20 en 22 tot en met 29.

Door deze wijzigingen zijn de administratieve lasten verminderd met € 9,3 miljoen voor de burgers en € 1,5 miljoen voor bedrijven.

Verder is van de gelegenheid gebruik gemaakt om enkele technische onvolkomenheden in de Erkenningregeling APK te herstellen en om deze regeling aan te passen aan technische modernisering of ontwikkelingen uit de praktijk. Deze aanpassingen staan in artikel I, in de onderdelen A, B, C, D, onder 2 tot en met 4, E, F, I en J.

Door middel van artikel I, onderdeel H, valt de controle naar de overeenstemming van het kenteken, het identificatienummer en het brandstoftype van het voertuig met het kentekenbewijs niet langer onder het in artikel 53 bedoelde systeem. Dat systeem heeft immers betrekking op de technische beoordeling van voertuigen. De technische beoordeling van een voertuig behoort pas plaats te vinden indien de informatie van het voertuig overeenstemt met de gegevens uit het kentekenbewijs.

De bovengenoemde wijzigingen treden met terugwerkende kracht in werking op 21 juli 2006, omdat vanaf die datum de APK op de vereenvoudigde wijze plaatsvindt. Op die dag heeft de RDW immers aan de APK-erkenninghouders middels een brief medegedeeld dat de periodieke keuring per direct op de aangepaste wijze dient te worden uitgevoerd. De terugwerkende kracht is niet nadelig voor de burger, omdat vanaf 21 juli 2006 alle keuringen juist minder omvangrijk zijn geworden.

Bovendien wordt door artikel I, onderdeel G, van deze regeling in de Erkenningregeling APK bepaald dat de

erkenninghouder verplicht is om bij de afgifte van een keuringsrapport het tarief voor de afmelding APK op de factuur te vermelden. Hierdoor wordt inzichtelijk gemaakt welke kosten aan de RDW verschuldigd zijn voor die afmelding. De tarieven voor de afmelding worden bepaald door het resultaat van de keuring en de wijze van afmelden – online of anderszins – en worden ieder jaar bekendgemaakt in het Besluit tarieven Dienst Wegverkeer. Deze wijziging vermeerderd de administratieve lasten van bedrijven met € 55200. De 9200 APK-erkenninghouders moeten zich immers jaarlijks op de hoogte stellen van het aan de RDW verschuldigde bedrag en vervolgens moeten zij ieder jaar het factureren aan dit bedrag aanpassen.

Door middel van de gekozen inwerkingtredingsbepaling krijgen bedrijven tot 1 januari 2007 de tijd om zich hierop voor te breiden.

Verder worden door middel van artikel II, onderdelen A en B, van deze regeling de artikelen 2.3.11 en 2.3.12 van de Regeling permanente eisen gewijzigd. Deze wijziging is het gevolg van een vernieuwde wijze van roetmeting. Deze andere methode om roet te meten wordt mogelijk gemaakt door artikel 8.2.2 van bijlage II van richtlijn 96/96/EG van de Raad van 20 december 1996 betreffende de onderlinge aanpassingen van de wetgevingen van de Lid-Staten inzake de technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens (PbEG L 46). Door deze wijzigingen zijn de administratieve lasten verminderd met € 11,6 miljoen voor de burgers en € 4,9 miljoen voor bedrijven.

Deze wijzigingen treden met terugwerkende kracht in werking op 1 januari 2006 omdat vanaf die datum de roetmeting op de vernieuwde wijze plaatsvindt. De RDW heeft immers in november 2005 aan de APK-erkenninghouders middels een brief medegedeeld dat de roetmeting vanaf 1 januari 2006 op de aangepaste wijze dient te worden uitgevoerd. De terugwerkende kracht is niet nadelig voor de burger, omdat de vernieuwde methode van roetmeting eenvoudiger en goedkoper is.

Daarnaast wordt door middel van artikel IV van deze regeling in de Erkenningregeling snelheidsbegrenzers de frequentie van het toezicht op de naleving van de eisen ten aanzien van de installatie van snelheidsbegrenzers gewijzigd. De frequentie van dit toezicht wordt gehalveerd. De controle zal namelijk niet langer 'ten minste één maal per jaar' plaatsvinden, maar ten minste één maal per twee jaar. Het aantal controles van de erkenninghouders ten aanzien van de installatie van snelheidsbegrenzers komt nu overeen met de frequentie van het toezicht op de erkenninghouders betreffende APK en Controleapparaten. Dankzij deze wijziging kan de RDW de verschillende erkenningen dus vaak op hetzelfde moment controleren.

Deze wijziging levert voor de 500 erkende bedrijven gezamenlijk een vermindering op van de administratieve lasten met € 28125.

Een voorontwerp van deze regeling is aan Actal voorgelegd. Actal heeft geadviseerd de regeling vast te stellen.

Tabel Controlepunten

A. Vergelijking van het kentekenbewijs met de gegevens in het kentekenregister

1. Type voertuig
2. Merk
3. Aantal wielen
4. Plaats chassisnummer
5. Aantal cilinders
6. Wielbasis
7. Breedte
8. Controle KB op droogstempel of vermelding GAIK

B. Controle van het voertuig aan de hand van het kentekenbewijs

9. Plaats identificatienummer
10. Wielbasis
11. Breedte voertuig
12. Aanwezigheid van een of meerdere koppelingen
13. Aantal cilinders
14. Aantal deuren
15. Aantal assen
16. Omschrijving inrichting
17. Aanwezigheid ashefinrichting
18. Afstand voorzijde voertuig tot hart koppeling
Afstand hart koppeling tot achterzijde voertuig
19. Aanwezigheid verschuifbare koppeling

C. Controle van de kentekenplaten

20. Controle ingeslagen keurmerk in kentekenplaten
21. Duplicaatcode op kentekenplaat vergelijken met kentekenbewijs

D. Controle van de reminstallatie

-
22. Reminstallatie
 23. Gebruik remvertragingmeter bij remproef op de weg
 24. Controle van overberemming achteras
 25. Werking hulpreminrichting
- E. Controle van uitrusting, zicht en verlichting**
26. Symbool airbag
 27. Gezichtsveld van spiegels
 28. Verblindende verlichting
 29. Constructieplaatje
-

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