



Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van 15 september 2022, nr. IENW/BSK-2022/180013, tot wijziging van de Regeling erkenning en keuringsbevoegdheid APK en de Regeling voertuigen in verband met implementatie van gedelegeerde richtlijn (EU) 2021/1717 van de Commissie van 9 juli 2021 tot wijziging van Richtlijn 2014/45/EU van het Europees Parlement en de Raad wat betreft de actualisering van bepaalde benamingen van voertuigcategorieën en de toevoeging van eCall aan de lijst van te controleren punten, de methoden, de redenen voor afkeuring en de beoordeling van gebreken in de bijlagen I en III bij die richtlijn (PbEU 2021, L 342)

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op gedelegeerde richtlijn (EU) 2021/1717 van de Commissie van 9 juli 2021 tot wijziging van Richtlijn 2014/45/EU van het Europees Parlement en de Raad wat betreft de actualisering van bepaalde benamingen van voertuigcategorieën en de toevoeging van eCall aan de lijst van te controleren punten, de methoden, de redenen voor afkeuring en de beoordeling van gebreken in de bijlagen I en III bij die richtlijn (PbEU 2021, L 342) en de artikelen 71, 76, derde lid, 83, vierde lid, en 85a, vijfde lid, van de Wegenverkeerswet 1994;

BESLUIT:

ARTIKEL I

In bijlage 1 bij de Regeling erkenning en keuringsbevoegdheid APK vervalt het achtste onderdeel.

ARTIKEL II

De Regeling voertuigen wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 5.2.71, zesde lid, wordt als volgt gewijzigd:

1. De tweede kolom ('Eisen') komt te luiden:

Het eCall-boordsysteem van personenauto's moet deugdelijk zijn geïnstalleerd en geconfigureerd en goed werken.

2. In de derde kolom ('Wijze van keuren') wordt een zin toegevoegd, luidende: Indien mogelijk door de technische kenmerken van het voertuig en indien de nodige gegevens beschikbaar zijn, wordt de controle mede uitgevoerd met behulp van een elektronische interface.

B

Artikel 5.3.71, zesde lid, wordt als volgt gewijzigd:

1. De tweede kolom ('Eisen') komt te luiden:

Het eCall-boordsysteem van bedrijfsauto's met een toegestane maximummassa van niet meer dan 3.500 kg moet deugdelijk zijn geïnstalleerd en geconfigureerd en goed werken.

2. In de derde kolom ('Wijze van keuren') wordt een zin toegevoegd, luidende: Indien mogelijk door de technische kenmerken van het voertuig en indien de nodige gegevens beschikbaar zijn, wordt de controle mede uitgevoerd met behulp van een elektronische interface.



ARTIKEL III

Deze regeling treedt in werking met ingang van 20 mei 2023.

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

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers*



TOELICHTING

1. Inleiding

Deze regeling dient ter implementatie van gedelegeerde richtlijn (EU) 2021/1717.¹ Die gedelegeerde richtlijn wijzigt richtlijn 2014/45/EU, ook wel de APK-richtlijn genoemd². Concreet is daaraan een nieuw controlepunt toegevoegd, ten aanzien van het zogenoemde eCall-boordsysteem. Met eCall wordt door het voertuig bij een ernstig ongeval automatisch een noodoproep gedaan naar het noodnummer 112. Met deze regeling wordt dat nieuwe controlepunt geïmplementeerd in de Nederlandse regelgeving over de algemene periodieke keuring (APK).

2. APK-richtlijn en gedelegeerde richtlijn (EU) 2021/1717

De gedelegeerde Richtlijn (EU) 2021/1717 beschrijft twee aanpassingen in de APK-richtlijn. Hierna zal eerst de APK-richtlijn kort worden toegelicht, voor zover relevant voor deze regeling. Daarna wordt op elk van de aanpassingen uit gedelegeerde richtlijn (EU) 2021/1717 ingegaan.

2.1 APK-richtlijn

De APK-richtlijn beschrijft de eisen en voorwaarden voor periodieke technische controles van voertuigen voor gebruik op de openbare weg. In Nederland zijn deze controles bekend als de APK. De APK-richtlijn is van toepassing op voertuigen met een ontwerpssnelheid van meer dan 25 km/h van de (oude) categorieën M1, M2, M3, N1, N2, N3, O3, O4 en T5. Dit betreft respectievelijk personenauto's (M1), bussen (M2 en M3), bedrijfsauto's dan wel vrachtwagens (N1, N2 en N3), aanhangwagens (O3 en O4) en landbouw- en bosbouwtrekkers met een ontwerpssnelheid van meer dan 40 km/h (T5). De APK-richtlijn beschrijft in bijlage I de minimumvoorschriften voor de controles en controlemethoden van de APK. Het betreft een lijst van te controleren punten, de methoden, de redenen voor afkeuring en de beoordeling van gebreken. Daarin staat dus waar bij de APK naar gekeken moet worden en op welke manier.

2.2 Aanvullend controlepunt eCall

Bijlage I bij de APK-richtlijn is met gedelegeerde richtlijn (EU) 2021/1717 uitgebreid met een extra controlepunt. Dat extra controlepunt betreft de controle van het eCall-boordsysteem van voertuigen.

Bij Verordening (EU) 2015/758³ is bepaald dat voertuigtypen waarvoor na 30 maart 2018 een typegoedkeuring is afgegeven, moeten zijn uitgerust met een permanent geïnstalleerd op 112 gebaseerd eCall-boordsysteem. Het gebruik van eCall-boordsystemen vereist het hoogst mogelijke niveau van betrouwbaarheid. De nauwkeurigheid van de minimumreeks van gegevens, van de spraakverbinding en van de kwaliteit moeten worden gegarandeerd. Tevens moet een uniforme testregeling worden ontwikkeld om de levensduur en de duurzaamheid van het op 112 gebaseerde eCall-boordsysteem te waarborgen. Daarom moeten regelmatig periodieke technische controles van eCall worden uitgevoerd overeenkomstig de APK-richtlijn. Met dat doel heeft gedelegeerde richtlijn (EU) 2021/171 een nieuw punt met betrekking tot die tests toegevoegd aan de APK.

Gedelegeerde richtlijn (EU) 2021/1717 heeft dus een uitbreiding van controleaspecten met betrekking tot het eCall-boordsysteem tijdens de APK tot gevolg. Bij de te controleren items ten aanzien van eCall is de volgende wijze van keuren opgenomen: visuele controle, zo mogelijk, ook van de technische kenmerken van het voertuig en, indien de nodige gegevens beschikbaar zijn, met behulp van een elektronische interface. In de Engelstalige versie van de gedelegeerde richtlijn luidt de wijze van keuren als volgt: *'Visual inspection complemented, where made possible by the technical characteristics of the vehicle and where the necessary data is made available, with the use of electronic interface'*. De voorkeursmethode om dit punt te beoordelen is dus om, aanvullend op een visuele controle, met een elektronische interface te controleren of het eCall-boordsysteem voldoet. De wijze van keuren geeft daarbij wel aan 'zo mogelijk', dus een visuele controle is voldoende. Een dergelijke visuele

¹ Gedelegeerde Richtlijn (EU) 2021/1717 van de Commissie van 9 juli 2021 tot wijziging van Richtlijn 2014/45/EU van het Europees Parlement en de Raad wat betreft de actualisering van bepaalde benamingen van voertuigcategorieën en de toevoeging van eCall aan de lijst van te controleren punten, de methoden, de redenen voor afkeuring en de beoordeling van gebreken in de bijlagen I en III bij die richtlijn (PbEU 2021, L 342).

² Richtlijn 2014/45/EU van het Europees Parlement en de Raad van 3 april 2014 betreffende de periodieke technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens en tot intrekking van Richtlijn 2009/40/EG (PbEU 2014, L 127).

³ Verordening (EU) 2015/758 van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2015 inzake typegoedkeuringseisen voor de uitrol van het op de 112-dienst gebaseerde eCall-boordsysteem en houdende wijziging van Richtlijn 2007/46/EG (PbEU 2015, L 123).



controle wordt gedaan door te kijken of het voertuig een waarschuwingsmelding geeft ten aanzien van het eCall-boordsysteem.

Het toepassingsgebied voor de controle van het eCall-boordsysteem betreft alle voertuigen van de voertuigcategorieën M1 en N1 voorzien van een eCall-boordsysteem. Dat zijn dus, kort gezegd, personenauto's en bedrijfsauto's. Zoals hiervoor opgemerkt zijn alle voertuigtypes die na 31 maart 2018 op de markt zijn gekomen (waarvoor na die datum een typegoedkeuring is afgegeven) verplicht uitgerust met een eCall-boordsysteem. Ook oudere voertuigen kunnen zijn uitgerust met een eCall-boordsysteem. Als dat het geval is, dan moet ook dat eCall-boordsysteem worden gecontroleerd tijdens de APK. Het eCall-boordsysteem moet volgens de gedelegeerde richtlijn (EU) 2021/1717 gecontroleerd worden 'indien aanwezig, overeenkomstig de EU-typegoedkeuringswetgeving'. Ook in oudere voertuigen kan het eCall-boordsysteem 'overeenkomstig de EU-typegoedkeuringswetgeving' aanwezig zijn.

2.3 Aanpassingen benamingen voertuigcategorieën

De andere wijzigingen die worden doorgevoerd in de APK-richtlijn door gedelegeerde richtlijn (EU) 2021/1717 zijn technisch en redactioneel. Doordat de benamingen van de voertuigcategorieën zijn gewijzigd door de vervanging van de richtlijnen 2002/24/EG⁴ en 2003/37/EG⁵ door respectievelijk de verordeningen (EU) 168/2013⁶ en (EU) 167/2013⁷, moesten bepaalde in APK-richtlijn gebruikte benamingen van voertuigcategorieën worden aangepast. Dat is gebeurd met gedelegeerde richtlijn (EU) 2021/1717. Aan de tekst is ten aanzien van voertuigen van de L-categorie toegevoegd 'met een verbrandingsmotor'. Daarnaast zijn de verwijzingen naar voertuigen van categorie 'T5' vervangen door 'trekkers op wielen van de categorieën T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b en T4.3b die voornamelijk op de openbare weg worden gebruikt en met een door het ontwerp bepaalde maximumsnelheid van meer dan 40 km/h'. Die wijzigingen hebben geen gevolgen voor het toepassingsgebied en de frequentie van de APK. Dit heeft ook geen invloed op de Nederlandse regelgeving.

3. Hoofdpijnen van deze regeling

In de artikelen 5.2.71, zesde lid, en 5.3.71, zesde lid, van de Regeling voertuigen was reeds een keuringseis opgenomen voor het eCall-boordsysteem in personenauto's en bedrijfsauto's. In lijn met verordening (EU) 2015/758 was bepaald dat deze eis alleen gold voor voertuigen die in gebruik waren genomen na 30 maart 2018, aangezien het eCall-boordsysteem pas na die datum verplicht was. Door de toevoeging aan de controlepunten voor de APK in bijlage I bij richtlijn 2014/45/EU is dit een eis voor elk voertuig dat is voorzien van een eCall-boordsysteem, dus ook voertuigen die vóór 31 maart 2018 in gebruik zijn genomen. Die datum is dus ook uit de Regeling voertuigen vervallen. Tevens is de redactie van de keuringseis aangepast om aan te sluiten bij de nieuwe keuringseis die gedelegeerde richtlijn (EU) 2021/1717 introduceert. De oude formulering beperkte zicht tot 'geen defect aangeven'. In de gedelegeerde richtlijn is de controle van eCall uitgewerkt in de controlepunten 'installatie en configuratie', 'toestand' en 'prestaties'. Deze punten zijn in de onderhavige regeling explicieter opgenomen door te bepalen dat het eCall-boordsysteem deugdelijk moet zijn geïnstalleerd en geconfigureerd en goed moet werken. Daaronder valt uiteraard ook dat de waarschuwingsinrichting van het eCall-boordsysteem geen defect mag aangeven. In de praktijk zal dat het meest duidelijke signaal zijn dat niet aan de keuringseis is voldaan.

De wijze van keuren die is vastgesteld bij de controle van het eCall-boordsysteem is een visuele en auditieve controle. Deze controlemethoden werd al toegepast voor eCall-boordsystemen. Daaraan is, in overeenstemming met gedelegeerde richtlijn (EU) 2021/1717, een zin toegevoegd. Die luidt: 'Indien mogelijk door de technische kenmerken van het voertuig en indien de nodige gegevens beschikbaar zijn, wordt de controle mede uitgevoerd met behulp van een elektronische interface.' Op dit moment is een visuele beoordeling mogelijk.

Het is nog niet mogelijk om met een elektronische interface de controle uit te voeren. Om het eCall-boordsysteem te controleren met behulp van een elektronische interface is het van belang dat de

⁴ Richtlijn 2002/24/EG van het Europees Parlement en de Raad van 18 maart 2002 betreffende de goedkeuring van twee- of driewielige motorvoertuigen en de intrekking van Richtlijn 92/61/EEG van de Raad (PbEG 2002, L 124).

⁵ Richtlijn 2003/37/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 mei 2003 betreffende de typegoedkeuring van landbouw- of bosbouwtrekkers en aanhangwagens, verwisselbare getrokken machines, systemen, onderdelen en technische eenheden daarvan en tot intrekking van Richtlijn 74/150/EEG van de Raad (PbEG 2003, L 171).

⁶ Verordening (EU) 168/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 15 januari 2013 betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op twee- of driewielige voertuigen en vierwielers (PbEU 2013, L 60).

⁷ Verordening (EU) 167/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 5 februari 2013 inzake de goedkeuring van en het markttoezicht op landbouw- en bosbouwvoertuigen (PbEU 2013, L 60).



noodzakelijke gegevens beschikbaar zijn. Uitvoeringsverordening (EU) 2019/621⁸ beschrijft de technische informatie die nodig is voor de APK van de te controleren punten, het gebruik van de aanbevolen controlemethoden, en de vaststelling van gedetailleerde regels inzake het gegevensformaat en de procedures om toegang te krijgen tot de relevante technische informatie in voertuigen. De voertuigfabrikant is verplicht deze gegevens beschikbaar te stellen ten behoeve van de APK. In de genoemde uitvoeringsverordening is eCall echter (nog) niet opgenomen, dus de voornoemde verplichting geldt ten aanzien van het eCall-boordsysteem nog niet voor voertuigfabrikanten. Hierdoor zijn de noodzakelijke gegevens voor de controle van het eCall-boordsysteem niet openbaar en niet volgens een vastgesteld format beschikbaar voor de APK. Wanneer de noodzakelijke gegevens in de toekomst beschikbaar zijn, is het vanaf dat moment wellicht mogelijk om met de huidige apparatuur de controle uit te voeren, eventueel met een software-update.

Voor voertuigen waarvoor het eCall-boordsysteem niet verplicht was, was op grond van bijlage 1 bij de Regeling erkenning en keuringsbevoegdheid APK wel een reparatieadviespunt opgenomen. Als tijdens de APK werd geconstateerd dat het eCall-boordsysteem niet voldeed, was dat geen reden tot afkeur. Daarover werd een reparatieadviespunt opgenomen in het keuringsrapport. Doordat de beoordeling van het eCall-boordsysteem nu een verplicht onderdeel van de APK is, kan het geen reparatieadviespunt meer zijn. Daarom is het uit bijlage 1 bij de Regeling erkenning en keuringsbevoegdheid APK vervallen.

De aanpassingen van verwijzingen door gedelegeerde richtlijn (EU) 2021/1717 behoeven geen wijzigingen in de Nederlandse regelgeving. In de regelgeving is geen gebruik gemaakt van de exacte technische aanduidingen en categorisering, maar wordt verwezen naar 'landbouw- en bosbouwtrekkers met een maximumconstructiesnelheid van meer dan 40 km/h', 'motorfietsen' en 'bromfietsen'. Deze aanduidingen voldoen nog.

4. Uitvoering

Deze wijziging heeft geen directe invloed op de uitvoering van de APK. Ten aanzien van eCall-boordsystemen bestaat al een keuringseis, deze wordt enkel door deze regeling echter op meer voertuigen van toepassing. Daarnaast is voor de toekomst een andere wijze van keuren beschreven, maar deze kan in de huidige praktijk nog niet worden toegepast. Daarnaast vervalt de mogelijkheid om voor voertuigen waarvoor een eCall-boordsysteem niet verplicht was, een reparatieadviespunt te maken in het keuringsrapport.

De APK-erkenninghouders en APK-keurmeesters zullen met de nieuwe keuringseis te maken krijgen. Om deze reden zal direct gecommuniceerd worden over deze wijziging met APK-erkenninghouders en APK-keurmeesters.

5. Gevolgen

De gevolgen voor de RDW en de maatschappij zijn nihil. Het betreft een aanpassing van één keuringseis, die bovendien voorheen al leidde tot een reparatieadviespunt. De uitvoering wijzigt niet. Wel moet de branche tijdig geïnformeerd worden ten aanzien van de wijziging. Het reparatieadviespunt ten aanzien van de eCall-boordsysteem voor voertuigen in gebruik genomen voor 1 januari 2018 is vervallen en voertuigen die voorheen werden goedgekeurd op basis van een reparatieadviespunt zullen vanaf 20 mei 2023 worden afgekeurd. Voor APK-erkenninghouders en APK-keurmeesters zijn er dus beperkte kennisnamekosten. Het zal ongeveer drie minuten per persoon kosten om van de onderhavige wijziging kennis te nemen. Uitgaande van ongeveer 9.600 APK-erkenninghouders⁹ en ongeveer 29.000 APK-keurmeesters, die in een deel van de gevallen dezelfde persoon zijn, bedragen de totale kennisnamekosten ongeveer € 59.500. Daarbij is gerekend met een uurtarief van € 34 conform het Handboek Meting Regeldrukkosten en een aantal van 35.000 personen.

De impact wordt groter voor APK-erkenninghouders en APK-keurmeesters als uitvoeringsverordening (EU) 2019/621 wordt aangepast en de gegevens in het voertuig wel te benaderen zijn voor een 'diepgaandere' controle van het eCall-boordsysteem. Wanneer dit het geval zal zijn en hoe groot de impact daarvan zal zijn, is op dit moment niet bekend en niet in te schatten.

⁸ Uitvoeringsverordening (EU) 2019/621 van de Commissie van 17 april 2019 inzake de technische informatie die nodig is voor de technische controle van de te controleren punten, het gebruik van de aanbevolen controlemethoden, en de vaststelling van gedetailleerde regels inzake het gegevensformaat en de procedures om toegang te krijgen tot de relevante technische informatie (PbEU 2019, L 108).

⁹ Op basis van het jaarverslag van de RDW van 2021, waarin is opgenomen dat er 9.596 APK-erkenninghouders zijn.



Deze wijziging werkt ook door naar de opleiding en examinering van APK-keurmeesters. In het examen van IBKI voor het behalen van de bevoegdheid als een APK-keurmeester worden de vragen over het eCall-boordsysteem aangepast. Daarnaast is het voor APK-opleiders van belang om deze wijziging door te voeren in de opleidingsmodules. De impact hiervan is niet objectief in te schatten, maar zeer gering.

6. Kosten

De RDW moet bepaalde kosten maken om de wijziging ten aanzien van de APK in de systemen te realiseren. Daarvoor is een bedrag van € 33.325,- begroot. Deze kosten worden gedragen door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Voor burgers en bedrijven zal deze wijziging niet tot extra kosten voor de APK leiden, aangezien er in de uitvoering van de APK (vrijwel) niets verandert. De enige mogelijke kosten die kunnen ontstaan, zijn voor de eigenaren en houders van voertuigen waarvan het eCall-boordsysteem niet voldoet. Die zouden vóór deze wijziging slechts te maken krijgen met een reparatieadviespunt. Vanaf 20 mei 2023 wordt voor een voertuig met een eCall-boordsysteem dat niet voldoet geen keuringsrapport afgegeven (en mag dus niet met het voertuig worden gereden) totdat het eCall-boordsysteem weer voldoet. De eigenaar of houder van het voertuig is dus verplicht het eCall-boordsysteem te laten maken. Hoeveel dit kost, verschilt van geval tot geval. Dit zal, mede gebaseerd op de ervaring met het reparatieadviespunt dat tot nu toe gold, naar verwachting zelden voorkomen.

7. Consultatie en advies

7.1 RDW

De RDW heeft naar aanleiding van gedelegeerde richtlijn (EU) 2021/1717 en voorafgaand aan een ontwerp van de onderhavige regeling een uitvoeringstoets opgesteld. Hiermee is rekening gehouden bij het ontwerp van deze regeling.

De conclusie van de uitvoeringstoets was dat de aanpassingen als gevolg van gedelegeerde richtlijn (EU) 2021/1717 (deels) uitvoerbaar zijn en dat de impact van de aanpassingen minimaal is. De gedeeltelijke uitvoerbaarheid is het gevolg van het in het Europees recht ontbreken van een gedetailleerde keuringsmethode. Zolang de toegang en beschikbaarheid van de gegevens en data in het voertuig niet zijn opgenomen in uitvoeringsverordening (EU) 2019/621, kan geen complete invulling gegeven worden aan de wijze van keuren van het eCall-systeem zoals opgenomen in gedelegeerde richtlijn (EU) 2021/1717 en geïmplementeerd in de Regeling voertuigen. Er wordt volstaan met visuele (en auditieve) controle. Zodra de controle van het eCall-boordsysteem opgenomen is in uitvoeringsverordening (EU) 2019/621 en op basis hiervan de vereiste data en gegevens beschikbaar zijn, zal de uitvoering aangepast moeten worden. De RDW heeft aangegeven daar te zijner tijd een nieuwe uitvoeringstoets op te willen uitvoeren.

7.2 Internetconsultatie

Bij de voorbereiding van deze regeling heeft geen internetconsultatie plaatsgevonden. Deze regeling betreft één-op-één implementatie van gedelegeerde richtlijn (EU) 2021/1717. Daarom is, overeenkomstig kabinetsbeleid, afgezien van internetconsultatie.¹⁰

7.3 Adviescollege Toetsing Regeldruk

Het Adviescollege Toetsing Regeldruk (ATR) heeft het dossier niet geselecteerd voor een formeel advies, omdat het geen omvangrijke gevolgen voor de regeldruk heeft.

8. Inwerkingtreding

Deze regeling treedt in werking met ingang van 20 mei 2023. Dit is de uiterste datum waarop het deel van gedelegeerde richtlijn (EU) 2021/1717 over eCall moet worden toegepast. Hiermee wordt zo veel mogelijk tijd geboden aan burgers en bedrijven om zich klaar te maken voor de gewijzigde regelgeving. Er is afgeweken van de systematiek van vaste verandermoment van regelgeving omdat de onderhavige regeling implementatie van een gedelegeerde richtlijn betreft. Daarmee wordt een

¹⁰ Kamerstukken II 2009/10, 29 279, nr. 114 en Kamerstukken II 2012/13, 29 362, nr. 224.



beroep gedaan op de daarvoor geboden uitzondering van de vaste verandermomenten die is genoemd in aanwijzing 4.17, vijfde lid, aanhef en onder d, van de Aanwijzingen voor de regelgeving.

Deze regeling is ruim voor de inwerkingtredingsdatum gepubliceerd. Op grond van artikel 3, eerste lid, van gedelegeerde richtlijn (EU) 2021/1717 moet de implementatie van de gedelegeerde richtlijn uiterlijk op 27 september 2022 bekendgemaakt zijn. Met ingang van die datum moeten ook de verwijzingen naar voertuigcategorieën doorgevoerd zijn. Zoals in paragraaf 3 is opgemerkt, is een aanpassing voor de Nederlandse regelgeving op dat punt niet nodig.

Deze regeling is ongeveer acht maanden voor de inwerkingtreding gepubliceerd. Een voordeel daarvan is dat de betrokkenen, in het bijzonder de APK-erkenninghouders en APK-keurmeester, ruim voor de inwerkingtreding van deze regeling op de hoogte zijn.

Transponeringstabel van gedelegeerde richtlijn (EU) 2021/1717 van de Commissie van 9 juli 2021 tot wijziging van Richtlijn 2014/45/EU van het Europees Parlement en de Raad wat betreft de actualisering van bepaalde benamingen van voertuigcategorieën en de toevoeging van eCall aan de lijst van te controleren punten, de methoden, de redenen voor afkeuring en de beoordeling van gebreken in de bijlagen I en III bij die richtlijn (PbEU 2021, L 342)

Bepaling gedelegeerde richtlijn 2021/1717	Bepaling in implementatie-regeling of bestaande regelgeving; toelichting als niet geïmplementeerd of naar zijn aard geen implementatie behoeft	Omschrijving beleidsruimte	Toelichting op de keuze(n) bij de invulling van de beleidsruimte
Artikel 1, onderdeel 1, onder a	Behoeft geen implementatie		
Artikel 1, onderdeel 1, onder b	Reeds eerder geïmplementeerd in artikel 4, eerste lid, aanhef en onderdelen a, d, e en f, van het Besluit voertuigen	Lidstaat mag bepaalde voertuigen uitsluiten van de APK-plicht.	Geen wijziging in bestaand beleid, de gedelegeerde richtlijn geeft daartoe geen aanleiding.
Artikel 1, onderdeel 2, onder a	Reeds eerder geïmplementeerd in de artikelen 8, onderdeel b, en 16, vierde lid, van het Besluit voertuigen		
Artikel 1, onderdeel 2, onder b	Reeds eerder geïmplementeerd in artikel 16, eerste en tweede lid, van het Besluit voertuigen		
Artikel 1, onderdeel 3, jo. bijlage, onderdeel 1	Artikel II van deze regeling, wijziging van de artikelen 5.2.71, zesde lid, en 5.3.71, zesde lid, van de Regeling voertuigen		
Artikel 1, onderdeel 3, jo. bijlage, onderdeel 2	Reeds eerder geïmplementeerd in de artikelen 11 tot en met 14 van de Regeling erkenning en keuringsbevoegdheid APK		
Artikel 2	Behoeft geen implementatie; richt zich tot lidstaten.		
Artikel 3	Behoeft geen implementatie; betreft de inwerkingtredingsdatum van de gedelegeerde richtlijn.		
Artikel 4	Behoeft geen implementatie; de gedelegeerde richtlijn is tot de lidstaten gericht.		

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers*