



Adviescollege —
toetsing regeldruk

> **Retouradres** Postbus 16228 2500 BE Den Haag

Aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat
Mevrouw drs. C. van Nieuwenhuizen
Postbus 20401
2500 EK DEN HAAG

**ATR, Adviescollege
toetsing regeldruk**
Rijnstraat 50
2515 XP Den Haag

Postbus 16228
2500 BE Den Haag

T 070 310 86 66
E info@atr-regeldruk.nl
www.atr-regeldruk.nl

Onze referentie MvH/RvZ/RS/bs/ATR1478/2020-U169

Uw referentie

Datum 16 december 2020
Betreft Regeling APK-, kenteken- en registratieplicht LBT's en registratie- en kentekenplicht voor o.a. motorrijtuigen met beperkte snelheid

Geachte mevrouw Van Nieuwenhuizen,

Op 9 november 2020 is een voorstel voor toetsing en advies aangeboden aan het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR). Het voorstel regelt de wijziging van enkele ministeriële regelingen in verband met de invoering van de APK-, registratie- en kentekenplicht voor landbouw- en bosbouwtrekkers en een registratie- en kentekenplicht voor motorrijtuigen met beperkte snelheid en mobiele machines.

Toetsingskader

ATR beoordeelt de gevolgen voor de regeldruk aan de hand van het volgende toetsingskader:

1. Nuloptie (nut en noodzaak): is er een taak voor de overheid en is wetgeving het meest aangewezen instrument?
2. Zijn er minder belastende alternatieven mogelijk?
3. Is gekozen voor een uitvoeringswijze die werkbaar is voor de doelgroepen die de wetgeving moeten naleven?
4. Zijn de gevolgen voor de regeldruk volledig en juist in beeld gebracht?

1. Nut en noodzaak

De regeling is een nadere uitwerking van het wetsvoorstel en besluit inzake de APK-, registratie- en kentekenplicht.¹ Ze bevat hoofdzakelijk uitvoeringsdetails over de eisen waaraan onder andere landbouw- en bosbouwvoertuigen moeten voldoen in de nieuwe situatie. Die eisen zijn te herleiden tot drie bronnen:

- Europese bepalingen.
- Het wetsvoorstel en het besluit inzake APK-, registratie en kentekenplicht.
- Reeds geldende wettelijke bepalingen met betrekking tot voertuigen die worden toegelaten tot de openbare weg.

¹ ATR (en rechtsvoorganger Actal) hebben eerder over het wetsvoorstel en de AMvB's geadviseerd en daarbij o.a. aandacht gevraagd voor de lasteneffecten en de werkbaarheid van de nieuwe verplichtingen. ATR-advies van 21 februari 2020 over het *Besluit wijzigingen in verband met snelheidsverhoging en kenteken- en APK-plicht LBT's en overige voertuigen*: <https://www.atr-regeldruk.nl/wijziging-besluiten-in-verband-met-snelheidsverhoging-kentekenplicht-en-apk-plicht-voor-landbouwvoertuigen/>

De (artikelsgewijze) toelichting bij het voorstel maakt bij de meeste eisen duidelijk wat de oorsprong is van de bepaling. Nut en noodzaak van die bepalingen worden daarmee ook toegelicht en onderbouwd. Dit geldt echter niet voor alle bepalingen. Het voorstel maakt in een aantal gevallen niet duidelijk of het nieuwe of bestaande eisen betreft. Dit geldt bijvoorbeeld voor de wijziging van artikel 5.18.21 die regelt dat bij bepaalde voertuigen een stootbalk verplicht wordt gesteld "ter voorkoming van ernstig letsel bij ongevallen waarbij een voertuig achter op een voertuig botst met overstekende lading".

In ambtelijk overleg heeft uw ministerie aangegeven dat de regeling geen nieuwe eisen introduceert die in de praktijk leiden tot nieuwe verplichtingen. ATR geeft in overweging dit in de toelichting bij de regeling te verduidelijken, zodat voor alle materiële eisen duidelijk is wat de oorsprong is van de bepalingen. Volledigheidshalve merkt ATR op dat als er wel nieuwe eisen aan de orde zijn nut en noodzaak hiervan expliciet dienen te worden toegelicht zodat onderbouwde besluitvorming hierover kan plaatsvinden.

2. Minder belastende alternatieven

Het voorstel maakt duidelijk dat bij de voorbereiding rekening is gehouden met eventuele lasteneffecten voor de sector en dat zo mogelijk voor een lastenluwe variant is gekozen. Ook blijkt uit de toelichting dat het voorstel is aangegrepen om de implementatie van Europese bepalingen kritisch te bezien. Zo geeft de toelichting aan dat "het voorschrift omtrent het aantal deuren van een LBT strenger was dan de Europese bepalingen." Het voorschrift is daarom aangepast, zodat het toegestaan is dat één deur niet bruikbaar is.

Het college ziet aanleiding voor een aandachtspunt met betrekking tot minder belastende alternatieven. De regeldrukkosten van dit aspect zijn weliswaar zeer beperkt, er is desalniettemin sprake van onnodige regeldruk door onnodige gegevensuitvraag. Deze uitvraag betreft een verplichting voor voertuigeigenaren die hun eerder geregistreerde voertuig alleen buiten de openbare weg willen gebruiken (bijvoorbeeld alleen op een privaat bedrijventerrein of een agrarisch erf). Zij kunnen de RDW (Dienst Wegverkeer) verzoeken om de eerdere tenaamstelling van het voertuig vervallen te verklaren. In de huidige regeling is vastgelegd dat zij dit moeten doen aan de hand van een uittreksel Handelsregister of aan de hand van een huurcontract. Het onderhavig voorstel betekent dat de voertuigeigenaar twee documenten moet overleggen. Het gaat daarbij om een uittreksel uit het Handelsregister en een document "waaruit het gebruiksdoel van het desbetreffende terrein blijkt of een huurcontract". De voertuigeigenaar moet daartoe zelf een uittreksel Handelsregister aanvragen.² Het college merkt op dat informatie uit het Handelsregister al bij de overheid bekend is. De uitvraag van het uittreksel Handelsregister zorgt daarmee voor (onnodige) regeldruk en past niet bij het uitgangspunt van 'eenmalig aanleveren, meervoudig gebruik' en is daardoor niet in overeenstemming met de Aanwijzingen voor de Regelgeving.³

2.1 Het college adviseert noodzakelijke gegevens uit het handelsregister rechtstreeks te laten inzien door de instantie die de gegevens beoordeelt.

² <https://www.kvk.nl/producten-bestellen/bedrijfsproducten-bestellen/uittreksel-handelsregister/>

³ Aanwijzing 5.31 Aansluiten bij definities basisregistraties. Het Handelsregister is een basisregistratie.

3. Werkbaarheid

3.1 Opvolging aandachtspunten van de uitvoeringspraktijk

Het voorstel is voorafgaand aan de internetconsultatie besproken en geconsulteerd bij de sectoren die geraakt worden door de wijzigingen. Deze consultatie volgde ook op de afstemming met de sector en individuele bedrijven in de afgelopen jaren over het wetsvoorstel en het bijbehorende besluit. De toelichting bij de onderhavige regeling meldt dat “de in dat kader ontvangen reacties zoveel mogelijk rekening is gehouden”. De toelichting maakt echter niet duidelijk welke aandachtspunten vanuit de uitvoeringspraktijk zijn aangedragen ten aanzien van werkbaarheid en uitvoerbaarheid en op welke wijze daar vervolg aan is gegeven in het voorstel.

3.1 Het college adviseert in de toelichting te beschrijven welke aandachtspunten vanuit de uitvoeringspraktijk zijn aangegeven met betrekking tot werkbaarheid en uitvoerbaarheid van de regeling en op welke wijze deze zijn verwerkt in het onderhavig voorstel.

3.2 Inwerkingtredingsdatum

De inwerkingtreding betreft voor de meeste bepalingen in het voorstel 1 januari 2021, tegelijkertijd met de wet en het besluit. De publicatie van de regeling zal kort voor of kort na 1 januari 2021 plaatsvinden. Dit betekent dat niet wordt voldaan aan de minimum-invoeringstermijn van twee maanden tussen publicatie en inwerkingtreding. De toelichting bij het voorstel motiveert dit met een beroep op de uitzonderingsbepalingen bij de minimuminvoeringstermijn. Volgens het ministerie gaat het hierbij om a. wijzigingen waarvan het bedrijfsleven afdoende op de hoogte is, en b. regelgeving waarvan spoedige inwerkingtreding gewenst en noodzakelijk is, vanwege een lopende infractieprocedure van de Europese Commissie in verband met niet tijdige implementatie van de APK-plicht voor snelle LBT's uit richtlijn 2014/45/EU.

Het college onderkent dat een spoedige inwerkingtreding van het voorstel gewenst is met het oog op het voorkomen van een infractieprocedure. De eerdere consultatie van de sector draagt ook bij aan tijdige kenbaarheid van de nieuwe vereisten. Toch kan de beoogde inwerkingtredingsdatum ook voor problemen zorgen:

1. De pre-consultatieversie van het voorstel is niet op alle punten gelijk aan de consultatieversie. Dit betekent dat in de consultatieversie van november 2020 nog andere of gewijzigde eisen zijn opgenomen ten opzichte van de versie die is geconsulteerd bij de sector. Dit maakt dat de bedrijven die geraakt worden door het voorstel naar verwachting pas (zeer) kort voor de inwerkingtreding van de regeling kennis kunnen nemen van de definitieve eisen waaraan de voertuigen moeten voldoen.
2. Het voorgaande punt betekent ook dat de periode om materieel te gaan voldoen aan de nieuwe vereisten zeer kort is. Als de nieuwe of gewijzigde eisen aanpassingen vergen aan bijvoorbeeld een landbouw- of bosbouwvoertuig, is enige tijd van belang om deze aanpassing feitelijk te kunnen realiseren.

Gelet op deze twee aspecten verdient het volgens het college de voorkeur om of a. de inwerkingtredingsdatum te verschuiven, of om b. in de eerste periode na inwerkingtreding coulant te zijn ten aanzien van de opvolging van de nieuwe/gewijzigde materiele eisen.

3.2. Het college adviseert de inwerkingtredingsdatum zo te bepalen dat het voor partijen werkbaar en uitvoerbaar is om tijdig aan de eisen te voldoen. Bij een latere inwerkingtredingsdatum dan 1 januari 2021 adviseert het college een passende overgangperiode te hanteren waarin partijen voldoende tijd wordt geboden om te gaan voldoen aan de materiële eisen.

4. Gevolgen regeldruk

De financiële lasten en regeldrukgevolgen van de APK-, registratie- en kentekenplicht zijn eerder bij het wetsvoorstel en het besluit in beeld gebracht. De onderhavige regeling zorgt voor beperkte extra lasten. De toelichting geeft aan dat "nog enige aanvullende administratieve lasten en nalevingskosten aan de orde zullen zijn - die nog niet eerder zijn beschreven - ten aanzien van het verkrijgen en behouden van een erkenning voor het uitvoeren van een APK voor landbouw- en bosbouwtrekkers."

De omvang van deze lasteneffecten zijn niet gekwantificeerd. Hoewel de lasteneffecten per erkenninghouder sterk kunnen variëren (afhankelijk van de huidige inrichting) is voor onderbouwde besluitvorming een gerichte indicatie en uitwerking van de lasteneffecten wel van belang.

Het college merkt – in lijn met de opmerking bij toetsvraag 1 - op dat als de regeling nog nieuwe/aanvullende materiële eisen stelt aan de voertuigen, de lasteneffecten hiervan ook kwalitatief en kwantitatief in beeld moeten worden gebracht.

4.1 Het college adviseert de regeldrukeffecten van de regeling uit te werken in de toelichting conform de Rijksbrede methodiek.

Dictum

Gelet op de bevindingen en adviespunten is het eindoordeel van ATR bij het voorstel:

De regeling niet vaststellen, tenzij met de adviespunten rekening is gehouden.

Het college benadrukt dat dit dictum volgt uit de toetsing van de conceptversie van het voorstel aan de hand van de vier toetsvragen uit het ATR-toetskader. Het dictum is hoofdzakelijk ingegeven door de aandachtspunten met betrekking tot werkbaarheid en uitvoerbaarheid.

Het college vertrouwt erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd en gaat er vanuit dat in het definitieve voorstel wordt toegelicht op welke wijze u met onze adviespunten rekening hebt gehouden.

Hoogachtend,

w.g.

M.A. van Hees
Voorzitter

R.W. van Zijp
Secretaris