

# Lastig voldoen aan Europese eisen

Nederland blijft het enige land in Europa dat geen kentekens heeft voor landbouwtrekkers en hun aanhangwagens. Hierdoor kunnen Europese eisen aan deze voertuigen niet worden ingevoerd. Het gevaar dreigt dat Nederland hierdoor de regie verliest bij de manier waarop de registratie wordt ingevoerd.

De Tweede Kamer heeft in december het wetsvoorstel voor de kentekenplicht van (land)bouwvoertuigen met een krappe meerderheid verworpen, namelijk met 71 stemmen tegen en 69 stemmen voor. Argumenten waren dat het een lastenverzwaring voor het agrarisch bedrijfsleven is en dat het kenteken niet bijdraagt aan de verkeersveiligheid. Voorlopig is de kentekenplicht daarmee van de baan, maar de vraag is voor hoe lang. Europese regelgeving maakt namelijk dat Nederland niet ontkomt aan een vorm van registratie van ten minste alle landbouwtrekkers.

## APK-richtlijn

Nederland moet de Europese APK-richtlijn 2014/45 invoeren, waardoor er een periodieke keuringsplicht van landbouwtrekkers met een constructiesnelheid van meer dan 40 km/u komt. Door de kentekenplicht zou van alle landbouwtrekkers bekend zijn wat de constructiesnelheid is en of een trekker al dan niet apk-plichtig is. Om alsnog te kunnen voldoen aan de Europese apk-plicht voor snelle trekkers ontkomt Nederland niet aan de invoering van een registratiesysteem van alle landbouwtrekkers. Een apart registratiesysteem voor alleen landbouwtrekkers zonder kentekenafgifte vereist echter aanpassing van de RDW-systemen, met alle extra kosten van dien. Bij algehele kentekenplicht van alle landbouwvoertuigen zou het kentekenbewijs € 18,- per voertuig kosten. Bij aparte registratie van alleen landbouwtrekkers is de inschatting dat dit per voertuig een veelvoud van dat bedrag wordt.

Nederland dient uiterlijk op 20 mei 2017 aan de Europese Commissie te berichten op welke wijze de apk-plicht in de nationale wetgeving

is geregeld. Eén jaar later, op 20 mei 2018, dient deze apk-regelgeving effectief te zijn. 20 mei 2018 was niet voor niets de einddatum van de kentekenplicht voor landbouwvoertuigen. Duidelijk is wel dat Nederland in gebreke blijft bij de invoering van Europese apk-regelgeving. Hierdoor loopt Nederland het risico op een zogenaamde infractieprocedure van de Europese Commissie. Die kan vragen naar de reden waarom Nederland de apk-plicht voor trekkers nog niet heeft ingevoerd. Ze kan echter ook direct boetes opleggen aan Nederland en dat zijn bedragen met ten minste zes nullen voor de komma.

## Verordening 167/2013

Nederland moet ook nog de Europese Verordening 167/2013 uitvoeren, terwijl deze al sinds 1 januari 2016 van kracht is. In deze verordening staan de eisen aan de goedkeuring van landbouwtrekkers, aanhangwagens en getrokken werktuigen. Vanwege het ontbreken van de kentekenplicht worden nieuwe landbouwvoertuigen niet toegelaten en geregistreerd. Er is nog steeds geen controle op nieuwe landbouwvoertuigen of ze voldoen aan de voertuigeisen van de Verordening 167/2013.

Ook met de Verordening 167/2013 is het waarschijnlijk wachten op de Europese Commissie die vragen gaat stellen over de invoering ervan. In het ergste geval kan het Europese Hof gaan bepalen op welke wijze Nederland de landbouwvoertuigen moet gaan registreren. Een eis kan zijn dat alle voertuigen eerst moeten worden geschouwd of gekeurd voordat ze worden geregistreerd. Dit zal een veelvoud gaan kosten dan het systeem van kentekening zoals dat in het wetsvoorstel in december voorlag.



## Politiek aan zet

De conclusie is dan ook dat Nederland niet ontkomt aan registratie en kentekening van alle landbouwvoertuigen. Met het kenteken moet de maximumsnelheid naar 40 km/u en komt er ook een betere toegang tot gebiedsontsluitingswegen en rondwegen voor landbouwvoertuigen. Dit is geheel in lijn met de aangenomen motie Van Helvert. Wanneer partijen als VVD en CDA zich serieus druk maken om de lasten voor het bedrijfsleven, dient het wetsvoorstel snel te worden afgestoofd en weer te worden behandeld. Wachten tot de Europese Commissie ingrijpt, leidt namelijk pas echt tot een lastenverzwaring voor het bedrijfsleven.



TEKST: Hero Dijkema,  
beleidsadviseur (land)bouwverkeer en vervoer