



De keuringsfrequentie voor zwaar belaste auto's moet omhoog, zegt het voorstel voor een Europese verordening. Gaat dat ook gebeuren?

## Ingrijpende Europese voorstellen voor voertuigkeuring Gaait APK volledig in revisie?

Even was er afgelopen zomer ophef over EU-plannen met de periodieke autokeuring, nog voordat er een officieel voorstel lag, een maand later. Verhoogde keuringsfrequentie, en ook nog afgemeten aan een kilometerstand; dat vonden publiek en politiek maar niks. Maar daar schrikken de Europese ambtelijke molens niet van, die draaien door. Het voorstel COM2012-0380 gaat bovendien veel verder. AMT leest eruit voor én bekijkt de actuele stand van zaken.

Nu nog geldt in Europees verband wat de periodieke keuring betreft richtlijn 2009/40/EG. Dit is de laatste herziening van de minimale APK-regels die EU-lidstaten moeten hanteren. Er staat bijvoorbeeld in dat de keuringsfrequentie voor voertuigen tot 3.500 kg tenminste 4-2-2 moet zijn, vier jaar na de eerste registratie en daarna elke twee jaar.

Ons land besloot tot de wat verdergaande 4-2-2-1 frequentie, met voor diesels en lpg-auto's zelfs 3-1-1 omdat deze auto's doorgaans intensief gebruikt worden, en het daardoor aannemelijk is dat ze eerder gebreken gaan vertonen. Duitsland koos voor een 3-2-2 regel. Ook zegt de nu geldende EU-regeling bijvoorbeeld dat landbouwvoertuigen zijn uitgezonderd van de APK verplicht-

ting, ook al komen ze op de openbare weg. En verder komen alleen voertuigen op minstens vier wielen aan bod.

### Alles op de schop

In het voorstel verandert bijna al het hiervoor genoemde. En bepaald niet alleen de keuringsfrequentie die protesten oproep. Misschien is dat

zelfs nog wel de minst ingrijpende wijziging. De Europese Commissie stelt in het voorstel voor de keuringsfrequentie te verhogen naar 4-2-1. Bovendien wordt bij de eerste APK na vier jaar de kilometerstand in aanmerking genomen. Ligt die boven 160.000, dan moet dit intensief gebruikte voertuig al na een jaar terugkomen en krijgt dus een 4-1-1 frequentie. Logisch is dat de EU dan ook eist dat kilometertellerfraude strafbaar wordt gesteld, wat in ons land sinds kort al zo is.

Onnodig met het oog op verkeersveiligheid, een zware last voor de APK-keuringsinstanties die veel meer keuringen moeten doen, en een flinke extra kostenpost voor de autobezitter; zo was de strekking van de protesten tegen wijziging van de keuringsfrequentie. De motivatie van de EU om aan de APK te sleutelen was juist dat de verkeersveiligheid zou profiteren, omdat technische defecten in de statistieken voorkomen als ongevalsoorzaak. En de EU streeft naar halvering van

het aantal verkeersslachtoffers tussen 2010 en 2020. Daarnaast zou vaker keuren zorgen voor een beter milieu, omdat minder auto's de kans krijgen enige tijd met niet of slecht werkende uitlaatgasreiniging te rijden. Een betere staat van onderhoud door meer periodieke keuringen zou bijdragen aan een lager brandstofverbruik en dus minder CO<sub>2</sub>-uitstoot.

#### APK ook voor tweewielers

Maar het streven naar minder verkeersslachtoffers, schonere lucht en minder CO<sub>2</sub> gaat veel verder. Want in het EU-voorstel komen vrijwel alle voertuigen die sneller dan 25 km/h kunnen rijden onder het APK-regime. Gaat u even zitten: dat zijn dus ook alle motorfietsen en bromfietsen. En alle landbouwwerktuigen die op de openbare weg komen, al blijven trekkers en dergelijke die geen 40 km/h halen nog uitgezonderd. Historische voertuigen mogen ook uitgezonderd worden, mits ze ouder zijn dan

dertig jaar. Alle aanhangers komen onder de APK-plicht, niet meer alleen aanhangers vanaf 3.500 kg GVW. Een APK voor caravans en dergelijke zou er dus bijkomen.

In het kader van de Europese gedachte wil het voorstel verder dat elk land een centrale registratie van APK keuringen bijhoudt, die 'in een mogelijke tweede fase' daarna uitgewisseld kan worden met andere landen. Dus dat van elk betrokken voertuig in elk land nagegaan kan worden of het gekeurd is, en op welke punten. U gaat op vakantie, en de Italiaanse veldwachter bij uw camping kan opvragen of uw auto wel een geldige APK heeft.

Wat nog net niet in de regeling wordt voorgesteld, is dat EU-landen onderling hun keuringen gaan erkennen. Zoals het nu bij ons gaande experiment dat een Nederlandse auto in Spanje gekeurd kan worden. Het blijft mogelijk dat landen eigen APK-regels vaststellen die verder gaan dan wat het EU-voorstel aangeeft. En dus voor voertui-

## Veranderingen vallen mee

Heel mooi zo'n Europees voorstel, maar wat gaan wij daar in de komende jaren concreet van merken? Gijs Bosman, specialist techniek en duurzaamheid bij Bovag, geeft antwoord op die vraag: "Tussen half september en kerst 2012 is het voorstel besproken in raads werkgroepen. Namens Nederland zijn de RDW en het ministerie van I&M daarin vertegenwoordigd. In die groepjes speelt zich een proces van handjeklap af. Het ene land wil de motorfietsen eruit en het andere de lichte aanhangwagens. Ze spreken dan af elkaar te steunen. Dat heeft geresulteerd in een light-variant van het oorspronkelijke voorstel, die straks aan het Europees Parlement wordt voorgelegd."

Wat er in die light-variant staat? "Aanhangers en motoren zijn eruit, net als de brommobielen. Landbouwvoertuigen met een constructiesnelheid van meer dan 45 km/u blijven er wel in. Verder zijn ook de geluidsmeting en de schokdempertester eruit. Dat zijn allemaal zaken die de keuringsinstantie geld zouden kosten en dus de burger ook. Alle lidstaten vinden harmonisatie prima, zolang het de lasten voor de burger maar niet opdrijft."

#### Waardering voor Nederlandse APK

Echt veel werk van die harmonisatie maken ze overigens ook niet: "Ook de juridische vorm is veranderd. Het is nu geen verordening meer, maar een richtlijn. En richtlijnen hoeven de lidstaten niet één-op-één over te nemen." Daarmee is zo'n verandering van de juridische vorm veel meer dan een formaliteit. Als voorbeeld noemt Bosman de regel over de 'economische banden' die een keurmeester verbiedt een auto van een



De steekproefcontroleur in actie. Dankzij het controlesysteem waar hij deel van uitmaakt, hoeft Nederland de regel over 'economische banden' niet letterlijk over te nemen.

familieid of zelfs een auto die bij zijn eigen bedrijf in onderhoud is te keuren: "Wij kennen een toezichtstelsel. Dat waarborgt de onafhankelijkheid van de keurmeester. Daarmee voldoet Nederland aan de richtlijn, zonder de regel exact over te nemen". Zo'n regel over economische banden in een verordening zou de doodsteek voor het Nederlandse systeem kunnen betekenen. Nu lijkt het omgekeerde te gebeuren: "Steeds meer landen tonen interesse en zien de voordelen van ons systeem in. In tegenstelling tot veel andere landen hoeft de burger bij ons

niet apart naar een keuring. Dat scheelt hem tijd en ongemak."

Een ander voorbeeld is de keuringsfrequentie: "Met onze 3-1-1-frequentie voor diesels geven we invulling aan de regel die een hogere frequentie voor intensief gebruikte auto's voorschrijft". Blijft onze APK dan helemaal bij het oude? "Nee, de nascholing waarover in het voorstel gesproken wordt is bij ons ook een issue. Hetzelfde geldt voor de controle op de elektronische veiligheidssystemen. Maar voor Nederland lijken de veranderingen dus allemaal wel mee te vallen."



Moet hij binnenkort naar de APK? René Hoogeveen van de Microcar-importeur hoopt van wel: "Veel beter voor de veiligheid".

#### Vijf jaar overgangstijd

Mocht u, heel begrijpelijk, wat geschrokken zijn van dit maatregelenpakket, dan nu wat geruststellingen: het voorstel ligt nu in afgezwakte vorm (zie: "Veranderingen vallen mee") bij het Europees Parlement dat er dit jaar zijn mening over moet geven. Met alle gelegenheid voor Europarlementariërs aller landen om bezwaren in te brengen of nog meer veranderingen voor te stellen. De raad van betrokken ministers uit alle EU-landen heeft zijn zegje al gedaan. Als daaruit een besluit komt, om dit voorstel met eventuele aanpassingen aan te nemen, moet nog een uitwerking volgen tot concrete Europese regelgeving. Daar gaat al gauw een jaar mee heen. Als het voorstel erdoor komt.

Mocht dat zo zijn, dan staan er al wat overgangsregelingen in. Die gelden vanaf het moment dat het nieuwe besluit over periodieke keuringen van toepassing wordt. Hieruit komt weer een jaar respijt, want na afkondiging van het besluit hebben landen een jaar om zich voor te bereiden op toepassing van dat besluit. Dus dan spreken we van invoering op zijn vroegst in de tweede helft van 2014.

Na dat moment is er nog vijf jaar voordat in gebruik zijnde testapparatuur moet voldoen aan de Europese minimumeisen, zodat onmiddellijke vervanging van uitrusting die niet voldoet niet nodig is. Wat betreft het verlangde opleidingsniveau voor keurmeesters zegt het voorstel dat ieder die al erkenning heeft als keurmeester zonder extra opleidingseisen een nieuw diploma krijgt. Alleen nieuwe keurmeesters kunnen dan een zwaardere opleiding tegemoet zien.

#### Nog wat zwaarwegende details

Er mag dan nog geen reden zijn tot onmiddellijke paniek, het is zeker belangrijk te volgen wat er van het voorstel overblijft. Wat dacht u van een passage die zegt dat de keurmeester 'geen economische, persoonlijke of familiebanden' mag hebben met de kentekhouder van het te keuren voertuig? Hij moet objectief zijn, mag daarom geen auto, motor of caravan keuren van vrienden, familieleden of bedrijfspartners. Aangenomen mag worden dat 'economische banden' ook inhouden dat de keurmeester geen auto mag keuren die in hetzelfde autobedrijf in onderhoud is. Hij zou eens overgeslagen onderhoudspunten kunnen wegmoffelen, of juist extra reparatiepunten kunnen zoeken om zijn eigen bedrijf te bevorderen!

Nog een leuke: wanneer bij een auto 'gevaarlijke gebreken' worden vastgesteld zou het kenteken tijdelijk ingetrokken moeten worden, tot vastgesteld is dat deze gebreken zijn verholpen. Geen halve maatregelen dus. Over gevaar gesproken:



Tandje afgebroken van een ABS-ring. Daarop controleren we al in de Nederlandse APK. Maar het aantal elektronische veiligheidssystemen breidt rap uit. Een foutcode in het ESC is nu nog geen reden voor afkeur. Straks wel?

gen met binnenlands kenteken een keuring volgens buitenlandse regels niet accepteren.

#### Organisatorische omwenteling

We zijn er nog niet: ook in de bestaande EU-regeling zijn al lijsten van minimaal vereiste controlepunten opgenomen, en basisgegevens wat bij die punten tot afkeur moet leiden. Daar zou dus een Europese standaard voor moeten komen. Waarbij de EU wil dat ook 'elektronische veiligheidssystemen' in de controlepunten worden opgenomen, dus of airbags, ABS en ESC geen foutmeldingen bevatten.

Waarbij autofabrikanten er nog eens op gewezen worden dat ze alle relevante technische gegevens hiervoor beschikbaar moeten stellen voor keurmeesters. Gezien de concurrentieregels moeten ze dat toch al doen zodat niet-merkgebonden autobedrijven onderhoud en reparatie kunnen plegen aan elk type auto.

Nu we het toch over ABS hebben, dat wil de EU ook voor motorfietsen vanaf 2017 verplicht gaan

stellen voor machines vanaf 125 cc. Lichtere machines zouden in plaats van ABS ook een voorachter gekoppeld remsysteem mogen hebben. Daarnaast is het plan de emissie-eisen voor motortweewielers geleidelijk op te trekken naar die voor auto's, dus van de huidige Euro 3 naar Euro 5 niveau. Inclusief EOBD-systeem. Dat staat los van de invoering van een nieuwe Euro-APK, maar als die er komt met een tweewieler-APK erin valt daaronder meteen de controle op ABS en uitlaat-emissies.

Volgende punt: het EU-voorstel noemt een lijstje van minimaal noodzakelijke controleapparatuur voor een APK-keuringsplaats, en de eisen waaraan die apparatuur minstens moet voldoen.

Plus de eis dat de apparatuur onderhouden en geïkt moet worden volgens voorschrift van de fabrikant. Dat zit niet in de huidige regeling, en ook het volgende niet: een gewenst opleidingsniveau voor de APK-keurmeester komt in de voorgestelde regeling voor, met verplichte opris-trainingen.



Staat het APK-keuringstation een verplichte investering in een schokdempertestbank te wachten?

na een aanrijding met 'ernstige schade aan veiligheidsgerelateerde onderdelen' (zoals wielophanging, remmen, besturing, kreukelzones) kan geëist worden dat een nieuwe keuring wordt verricht, ook als die in het normale schema nog niet nodig is. Evenzo kan een nieuwe APK verlangd worden bij overdracht van de auto, dus als die verkocht wordt. De nieuwe regeling stelt dat niet verplicht, maar geeft het als suggestie: het 'kan', naar het voorbeeld van Duitsland waar keuring na een ernstig ongeval al verplicht is.

#### Uit de bijlagen

In de bijlagen van het EU-voorstel staat de uitwerking in detail van de belangrijkste eisen. Precies welke gegevens moet de autofabrikant aan keuringsstations beschikbaar stellen? Wat zijn de minimaal vereiste APK controlepunten, wat is daarbij afkeur, en hoe moet de ernst van gebreken aangegeven worden?

In bijlage 5 gaat het over de vereiste keuringsapparatuur: een remmentestbank met rollen of platen, maar er staat ook een wielspelingsmeter bij, en een schokdempercontroleapparaat. Verder een geluidsmeter, natuurlijk een viergasmeter en OBD-scanner, maar ook een remvloeistoftester. De wielspelingsmeter zou gecontroleerd moeten worden bij voertuigen vanaf 2.800 kg GVW, de schokdempers bij vrijwel alle voertuigen inclusief zware motorfietsen. Geluid zou gemeten moeten worden bij twijfel of de normale geluidsdemping van in- en uitlaat wel effectief is. Van remvloeistof zou het kookpunt gemeten moeten worden, ter controle of er niet teveel vocht in zit. Hoe precies een 'inrichting ter controle van de efficiëntie van schokdempers' eruit moet zien staat nog niet nader beschreven.

Bijlage 6 gaat in op de verlangde kennis van keurmeesters. Die moeten tenminste drie jaar ervaring hebben in auto-onderhoud, natuurlijk kennis van techniek, maar ook van computerprogramma's voor testen van auto's en voor administratieve taken. Er moet elk jaar nascholing zijn, om de nieuwste technische en administratieve ontwikkelingen bij te houden. Tot slot vergt bijlage 7 dat de Europese lidstaten een controleorgaan opzetten dat keuringsstations, keurmeesters en de opleidingen daarvoor regelmatig onder de loep neemt om de kwaliteit van voertuigkeuringen te garanderen.

#### Grote gevolgen

Zo zien we dat het opvoeren van de keuringsfrequentie bij lange na niet de grootste verandering is die de Europese Unie wil aanbrengen in de APK. Als argument worden statistieken van de Duitse Dekra genoemd, waaruit blijkt dat bij auto's ouder dan zes jaar het aantal geconstateerde gebreken sterk gaat oplopen. Dat auto's die veel kilometers maken ook sneller slijten lijkt bepaald geen rare aanname. Er kan gediscussieerd worden over de grootte van de invloed van technische gebreken op verkeersveiligheid en luchtkwaliteit, maar enige invloed is er wel. Het aantal te verrichten autokeuringen zou oplopen omdat in ons wagenpark heel wat auto's zitten van zeven jaar oud die in de nieuwe regels een keuring erbij zouden krijgen. Dat hoeft helemaal niet slecht te zijn voor de autobranche: extra werk en extra omzet. Maar als ook alle lichtere aanhangwagens, motortweewielers en landbouwtractoren erbij komen, hebben we echt een revolutie. Krijgen we daarvoor verschillende soorten keurmeesters, en



Moet de APK-keurmeester straks vaker terug naar school?

verschillende soorten keuringsstations? Vereist de onafhankelijkheid van keurmeesters dat keuren en repareren in hetzelfde bedrijf niet meer kan? De keuring wordt veelomvattender, wanneer ook elektronische zaken als ABS, ESC, BAS en EBS gecontroleerd moeten worden, en de schokdemperwerking. Dus wordt keuren duurder, ook als de eisen aan apparatuur en opleiding van keurmeesters omhoog gaan.