

Vergaderjaar 2004–2005

29 910

Wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 en enkele andere wetten in verband met de invoering van een kentekenregistratiesysteem voor bromfietsen alsmede vaststelling van overgangsbepalingen in verband daarmee

Nr. 3

MEMORIE VAN TOELICHTING

ALGEMEEN

Inleiding

Het onderhavige wetsvoorstel bevat een aantal wijzigingen van de Wegenverkeerswet 1994 (WVW 1994) en enkele andere wetten in verband met de invoering van een kentekenregistratiesysteem voor bromfietsen. Op bromfietsen wordt in beginsel het registratiesysteem zoals dat thans voor andere gekentekende motorrijtuigen geldt, van toepassing. Voor bromfietsen die op het tijdstip van inwerkingtreding van het wetsvoorstel reeds in het verkeer zijn, zijn in het voorstel voorschriften opgenomen ten aanzien van de procedure die moet worden gevolgd om voor deze voertuigen een kenteken te verkrijgen.

Achtergrond van het registratiesysteem

Reeds in het Meerjarenprogramma Verkeersveiligheid 1996–2000 (MPV) (Kamerstukken II 1995/96, 24 722, nrs. 1 en 2) werd melding gemaakt van het voornemen van de toenmalige Minister van Verkeer en Waterstaat om een goed en veilig gebruik van brom- en snorfietsen te bevorderen. Daarbij werd als belangrijk aandachtspunt gezien de verbetering van de handhavingmogelijkheden. Als een van de mogelijkheden in dat kader werd gezien het opzetten van een registratiesysteem voor dergelijke voertuigen. Over de wenselijkheid van een zodanige registratie en de opzet daarvan is in augustus 1996 gerapporteerd door een werkgroep, samengesteld uit vertegenwoordigers van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, de Dienst Wegverkeer (RDW), het ministerie van Justitie, het Openbaar Ministerie, de politie, de ANWB, de RAI, de BOVAG en het Verbond van Verzekeraars.

Voor de korte termijn adviseerde de werkgroep om over te gaan tot de realisatie bij de RDW van een typegoedkeuringsbestand, dat 24 uur per dag en 7 dagen per week door de politie rechtstreeks te raadplegen zou zijn. Onder typegoedkeuringsbestand wordt verstaan een registratie van verleende typegoedkeuringen met inbegrip van de desbetreffende technische specificaties van de goedgekeurde voertuigen. Een dergelijk bestand

wordt inmiddels opgezet. In het kader van de handhaving van de technische eisen voor bromfietsen op de weg kan een dergelijk bestand door de politie worden geraadpleegd. Voor de lange termijn beval de werkgroep aan dat bij de RDW een volledig kentekenregistratiesysteem voor individuele brom- en snorfietsen en hun eigenaren/houders werd opgezet, inclusief de afgifte van kentekenbewijzen en kentekenplaten.

In haar rapport vatte de werkgroep een en ander als volgt samen: «In Nederland bestaat er momenteel geen registratie van individuele bromfietsen en snorfietsen. Vanwege een gebrek aan betrouwbare en toegankelijke informatie(-middelen) is een effectieve en efficiënte opsporing van strafbare feiten door de politie op de weg niet mogelijk. Daarnaast is er vanuit de overheid en de maatschappij een aantal andersoortige problemen naar voren gebracht welke alle in meer of mindere mate kunnen worden verholpen met behulp van een betere vorm van informatie over of registratie van brom- en snorfietsen. Als gesignaleerde problemen kunnen worden genoemd het niet kunnen vaststellen van de datum van eerste toelating van het voertuig en het gebrekkige verzekeringssysteem.

De werkgroep beveelt aan om de hoogste prioriteit toe te kennen aan het op korte termijn realiseren van extra ondersteuning voor de politie bij de controle van brom- en snorfietsen op de weg in de vorm van eenvoudig toegankelijke overheidsinformatie op type-niveau.

De werkgroep is bovendien van mening dat de overige gesignaleerde problemen van een dusdanig belang zijn dat invoering van verdergaande maatregelen ten aanzien van de registratie van brom- en snorfietsen in de rede ligt. De werkgroep beveelt dan ook aan om voor de wat langere termijn een registratiesysteem op te zetten dat vergelijkbaar is met het systeem voor auto's en motorfietsen. Dit betekent een kentekenregistratie van individuele brom- en snorfietsen en hun eigenaren/houders inclusief kentekenbewijs».

De ambtsvoorgangers van de Minister van Verkeer en Waterstaat alsmede de ondergetekende hebben de adviezen van de werkgroep overgenomen. Zij vormen de basis voor het nu geïntroduceerde kentekenregistratiesysteem voor brom- en snorfietsen. Een kentekenregistratiesysteem past in het geheel van – overige – maatregelen die het rijden met een bromfiets veiliger moeten maken en de handhaving te dien aanzien moeten verbeteren. Deze maatregelen, die vooral betrekking hebben op de rijvaardigheid, zullen in een afzonderlijk wetsvoorstel worden opgenomen.

Onder een kentekenregistratiesysteem moet worden verstaan de registratie – bij de RDW – van bromfietsen en de eigenaren/houders daarvan, alsmede de kentekening van deze voertuigcategorie, te weten de opgave van een kenteken en de afgifte van een kentekenplaat en een kentekenbewijs.

Het registratiesysteem zal zowel voor nieuwe als voor reeds in gebruik genomen brom- en snorfietsen gelden. Het onderhavige wetsvoorstel bevat daartoe de op het niveau van de formele wet – de Wegenverkeerswet 1994 – benodigde voorzieningen. Tevens is in het onderhavige wetsvoorstel voorzien in een wijziging van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994 en de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992. Uiteraard is ook aanpassing nodig van de desbetreffende lagere regelgeving. Het betreft met name het Kentekenreglement, het Voertuigreglement en het RVV 1990 alsmede een aantal ministeriële regelingen op het gebied van de kentekenregistratie. Voorts dient de uitvoeringswetgeving op het punt van de aansprakelijkheidsverzekering voor motorrijtuigen op een aantal punten te worden aangepast.

In het onderstaande zullen achtereenvolgens worden behandeld de doelstellingen en uitgangspunten van het registratiesysteem, de hoofdkenmerken van het systeem, de handavingsaspecten, de gevolgen voor het bedrijfsleven, de financiële consequenties en de invoerings- en overgangsvoorzieningen. In het vervolg van deze toelichting zal overigens worden gesproken over «bromfietsen». Snorfietsen worden daaronder begrepen tenzij anders is aangegeven. Hiermee wordt aangesloten bij de systematiek van de Wegenverkeerswet 1994, waar de definitie van bromfiets tevens het begrip snorfiets omvat (zie artikel 1, eerste lid, onderdeel e, van die wet).

Doelstelling en uitgangspunten

De specifieke doelstellingen van het kentekenregistratiesysteem voor bromfietsen zijn, zoals hiervoor al aangeduid, met name gelegen in het creëren van betere handavingsmogelijkheden ten aanzien van deze groep voertuigen. Hierbij dient dan in het bijzonder te worden gedacht aan vergemakkelijking van de controle op het opgevoerd rijden alsmede aan controle op overschrijding van de geluidsnormen. Een juiste en actuele registratie in het kentekenregister van voertuiggegevens en gegevens omtrent eigenaren en houders van deze voertuigen, maakt het mogelijk om te komen tot een snelle (on-line) informatieverstrekking aan opsporings- en handavingsautoriteiten. Met deze informatie kunnen bedoelde controles veel efficiënter worden uitgevoerd. Bovendien kan diefstal beter worden tegengegaan en kunnen gestolen bromfietsen gemakkelijker worden opgespoord. Tevens maakt een dergelijk systeem het mogelijk om op centraal niveau na te gaan of ten aanzien van bromfietsen is voldaan aan de verzekeringsplicht.

Ter nadere toelichting moge nog het volgende dienen. Een groot voordeel voor de handavingsinstanties is de directe koppeling tussen het kenteken(bewijs) en de identiteit van de eigenaar/houder van het voertuig. Het voertuigidentificatienummer (VIN) alsmede het verzekeringsplaatje kunnen die functie niet vervullen. Het VIN is immers pas zichtbaar bij staandehouding, terwijl het verzekeringsplaatje voertuiggebonden is. Voorts heeft de politie straks de mogelijkheid bij opgevoerde bromfietsen het kentekenbewijs in te nemen en pas weer terug te geven aan de eigenaar wanneer ten overstaan van de politie is gebleken dat de bromfiets aan de vereisten ten aanzien van de maximum constructiesnelheid voldoet. Hetzelfde geldt in geval van overschrijding van de geluidsnormen. Tenslotte maken de kentekenplaten het mogelijk overtreders van de maximumsnelheid te «flitsen». In algemene zin kan een vergelijking worden getrokken met het kentekenbewijs van de auto, daar waar ook de auto een VIN heeft.

Een registratiesysteem als bedoeld is voorts van belang in het kader van de controle op een aantal Europeesrechtelijke voorschriften inzake de technische eisen voor bromfietsen. Het gaat daarbij met name om richtlijn nr. 2002/24/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 18 maart 2002 betreffende de goedkeuring van twee- of driewielige motorvoertuigen en de intrekking van Richtlijn 92/61/EEG van de Raad (PbEG L 124) en de in dat kader tot stand gebrachte uitvoeringsrichtlijnen. Bij de handhaving van de in de betrokken richtlijnen opgenomen technische voorschriften speelt de registratie van de desbetreffende eisen en eigenschappen van het voertuig in het kentekenregister een belangrijke facilitaire rol. De daarin opgenomen gegevens omtrent deze voertuigen staan immers alsdan ten dienste van opsporings- en handavingsautoriteiten. Zij kunnen daardoor bijvoorbeeld gemakkelijker vaststellen om wat voor soort voertuig – een bromfiets of een snorfiets – het in casu

gaat en of het voertuig is opgevoerd. Tevens kan beter worden vastgesteld wat de «status» van het voertuig is (bijvoorbeeld: gestolen).

De verbetering van de handhavingsmogelijkheden en de hierdoor mogelijke efficiëntere handhaving heeft tot gevolg dat er – bij gelijkblijvende handhavingsinspanning – meer controles kunnen plaatsvinden. Uiteindelijk leidt dit tot minder opgevoerde en luidruchtige bromfietsen en minder verkeersovertradingen door bromfietzers. Dit komt de verkeersveiligheid voor deze groep weggebruikers zeer ten goede. Het rijden op een bromfiets kan immers gezien de ongevallencijfers als relatief zeer gevaarlijk worden beschouwd. Hoewel deze groep verkeersdeelnemers minder dan 1% van de mobiliteit voor hun rekening nemen, blijkt dat circa 8% van de verkeersdoden en circa 16% van de verkeersgewonden een bromfietser betreft. Dat wordt voor een deel veroorzaakt door het feit dat relatief veel bromfietzers de verkeersregels overtreden. De verwachting is dat, als gevolg van een strikte handhaving met daaraan verbonden vergaande sancties, inclusief het bij recidive in beslag nemen van het voertuig, na een aantal jaren het aantal opgevoerde bromfietsen met 75% zal zijn afgenomen.

Al met al verwacht de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) dat het aantal doden en gewonden als gevolg van het kentekenen en de daaraan gekoppelde handhaving na een aantal jaren met circa 10% kan afnemen. Concreet betekent dat een jaarlijkse reductie van het aantal verkeersslachtoffers met circa 10 doden en circa 300 ziekenhuisgewonden.

Bij de ontwikkeling van de hoofdlijnen van de bromfietsregistratie wordt zoveel mogelijk aansluiting gezocht bij de systematiek van de reeds bestaande kentekenregistratie voor auto's en motorfietsen. De registratie van bromfietsen vindt plaats in het bestaande kentekenregister.

Het registratiesysteem geldt voor alle bromfietsen (inclusief de zogenoemde brommobielen), die voldoen aan de in artikel 1, eerste lid, onderdeel e, van de Wegenverkeerswet 1994 opgenomen – en bij het onderhavige wetsvoorstel gewijzigde – omschrijving van het begrip «bromfiets». Een en ander uiteraard voor zover zij voor gebruik op de weg zijn goedgekeurd. Dit betekent dat ook de zogenaamde historische bromfietsen van een kenteken moeten worden voorzien als men hiermee op de voor het openbaar verkeer openstaande weg wil gaan rijden. Deze eis is afgestemd met de betrokken belangenvereniging.

Hoofdkenmerken van de bromfietsregistratie

Zoals reeds is opgemerkt, wordt voor wat betreft de systematiek van de registratie van bromfietsen zo veel mogelijk aangesloten bij het registratiesysteem voor de reeds nu gekentekende voertuigen. Deze keuze voor aansluiting bij het bestaande systeem betekent dat de volgende uitgangspunten worden gehanteerd:

- de registratie is voertuiggebonden, dat wil zeggen dat het kenteken bij wijziging van de tenaamstelling bij het voertuig blijft;
- er komt een meervoudig kentekendocument overeenkomstig het geharmoniseerde Europese model;
- de kentekendocumenten worden zoveel mogelijk decentraal afgegeven;
- de WA-verzekeringsplicht is gekoppeld aan de registratie van de bromfietsen in het kentekenregister; voorts is de registratie bepalend voor de vaststelling van de uit de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften voortvloeiende aansprakelijkheden;
- de registratie dient zo fraudebestendig mogelijk te zijn en wordt gekenmerkt door zo eenvoudig mogelijke regelgeving en procedures;

- voor wat betreft de gehanteerde tarieven er is sprake van kostendekkendheid bij de RDW;
- bij langdurig niet-gebruik van een bromfiets kan gebruik worden gemaakt van de zogenoemde schorsingsregeling;
- ten aanzien van de privacy-bescherming zal de bromfietsregistratie voldoen aan het systeem voor verstrekking van gegevens zoals dit in de huidige wegenverkeerswetgeving is opgenomen.

Specifiek kenmerkend voor de registratie van bromfietsen, en daarmee dus afwijkend van het bestaande registratiesysteem, zijn de volgende elementen:

- een algemene periodieke keuring (APK) wordt vooralsnog niet overwogen;
- de «uitgang» uit het register (in geval van export of sloop van het voertuig) is anders geregeld: het is niet nodig dat dit via een zogenoemd erkend bedrijf plaatsvindt; voor motorfietsen geldt een gelijksoortige regeling.

Voor een nadere toelichting op de gemaakte keuzes moge worden verwezen naar de desbetreffende specifieke onderdelen van deze toelichting.

Aan de registratie verbonden verplichtingen

Bij de reeds nu gekentekende voertuigen is aan de registratie een aantal (voertuig-)verplichtingen verbonden. Het betreft met name de motorrijtuigenbelasting (MRB), de belasting op personenauto's en motorrijwielen (BPM), de wettelijke aansprakelijkheidsverzekering (WAM) en de algemene periodieke keuring (APK). Voor bromfietsen wordt van de zijde van het Ministerie van Financiën geen invoering van motorrijtuigenbelasting en BPM overwogen. De huidige verplichte WA-verzekering voor bromfietsen blijft uiteraard bestaan; deze wordt aan de registratie gekoppeld. Overwogen is of er een APK-plicht voor bromfietsen moet komen. De APK zou in beginsel een instrument kunnen zijn om periodiek vast te stellen of bromfietsen nog aan de permanente constructie- en veiligheidseisen voldoen, waaronder bijvoorbeeld het niet opgevoerd zijn. In EU-verband wordt bij de discussies over de twee- en driewielereisen (bromfietsen en motorfietsen) een APK echter niet overwogen. Achtergrond hiervan is het feit dat de in de Europese regelgeving opgenomen anti-opvoermaatregelen geacht worden meer waarborgen te bieden tegen frauduleuze handelingen dan een periodieke technische keuring. Een en ander heeft tot de conclusie geleid dat een APK voor bromfietsen vooralsnog niet zinvol wordt geacht. Mocht echter uit nader onderzoek blijken dat van een APK toch significante effecten zijn te verwachten, dan zal dit standpunt worden heroverwogen.

De procedure bij registratie

In grote lijnen is de procedure die bij de registratie van bromfietsen moet worden gevolgd, vergelijkbaar met die ten aanzien van de registratie van voertuigen waarvoor nu reeds een kentekenplicht geldt.

Bij de eerste aanvraag van een kentekenbewijs voor een nieuw voertuig zijn er twee verschillende procedures mogelijk, te weten de zogenaamde versnelde procedure en de individuele procedure.

De versnelde procedure kan worden gevolgd door een daartoe bevoegd erkend bedrijf; de individuele procedure geldt voor de overige handelskanalen en de particuliere import. Ten aanzien van nieuwe voertuigen dient in beginsel een zogenoemd Certificaat van Overeenstemming (CVO) aanwezig te zijn. De eigenlijke tenaamstelling van het voertuig vindt plaats bij de ingebruikname (verkoop). In de voorfase hiervan wordt, evenals dit bij auto's het geval is, gewerkt met een nog niet tenaamgesteld kenteken-

bewijs. Na de definitieve tenaamstelling gaat de verzekeringsplicht voor het voertuig in.

De individuele procedure is met name bedoeld voor voertuigen waarvoor geen Europese typegoedkeuring aanwezig is. In dat geval moet het voertuig getoond worden aan de RDW ten einde aan een individuele toelatingskeuring te worden onderworpen.

Op bromfietsen die reeds eerder in een andere lidstaat van de Europese Unie zijn geregistreerd en die vervolgens in Nederland worden geïmporteerd, is de zogenoemde interpretatieve mededeling van de Europese Commissie inzake de goedkeurings- en inschrijvingsprocedures voor reeds eerder in een andere lid-staat ingeschreven voertuigen (PbEG C 143 van 15 mei 1996) van toepassing. In dit kader mag bij de import een summier technisch onderzoek plaatsvinden om te zien of het voertuig in voldoende staat van onderhoud verkeert om veilig aan het verkeer deel te kunnen nemen en in voorkomend geval- of het voertuig overeenkomt met het CVO. Dit mag echter geen onredelijke kosten en tijdsverlies met zich mee brengen.

Kentekens en kentekenplaten

Het kenteken zal bestaan uit zes posities (cijfers en letters). Het model van de kentekenplaten wordt door de Minister van Verkeer en Waterstaat vastgesteld. Er komen twee verschillende formaten, te weten 14,5 x 12,5 cm en 10 x 17,5 cm. Deze maten houden verband met de Europese typegoedkeuringseisen die voor de onderhavige voertuigen gelden met betrekking tot de ruimte die beschikbaar dient te zijn voor de montage van de kentekenplaat. De platen worden overeenkomstig de reeds voor andere gekentekende voertuigen geldende GALK-procedure (gecontroleerde afgifte en inname van kentekenplaten) afgegeven. In de laatste jaren op de markt gebrachte bromfietsen voldoen zonder meer aan de inrichtingseisen die voor het aanbrengen van de plaat vereist zijn; bij oude(re) voertuigen kan een aanpassing nodig zijn in verband met de voor de plaat beschikbare ruimte.

De achtergrondkleur van de plaat zal voor bromfietsen en snorfietsen verschillend zijn. Het verschil in kleur maakt het bij de handhaving mogelijk om vanaf afstand het verschil tussen de voertuigen te herkennen. Een goede leesbaarheid van de platen in het algemeen wordt trouwens van groot belang geacht. De plaat wordt niet voorzien van het blauwe EU-embleem, omdat dit tot gevolg zou hebben dat de afmetingen van de kentekenletters en -cijfers dienovereenkomstig verkleind zou moeten worden, hetgeen de leesbaarheid nadelig zou beïnvloeden. Een dergelijk embleem is op Europees niveau voor bromfietsen ook niet verplicht. Wel bestaat het voornemen om zogenoemde handelaarskentekens (met name ten behoeve van het maken van proefritten) te introduceren.

De invoering van kentekenplaten voor bromfietsen maakt de huidige gele en oranje platen of vlakken voorop het voertuig overbodig. Deze vervullen vooral een functie bij de herkenbaarheid van het voertuig in het kader van de voorrangregeling. Met name gaven zij het onderscheid aan tussen een motorfiets en een bromfiets; dit was van belang met het oog op de regel dat snelverkeer voorrang heeft op langzaam verkeer van rechts. Deze regel is inmiddels zoals bekend aangepast in die zin dat ook langzaam verkeer van rechts op gelijkwaardige kruisingen voorrang geniet. Voorts waren de gele en oranje plaat op een voertuig voor de politie een eerste indicatie dat het om een bromfiets of een snorfiets (en dus niet om een motorfiets) ging. Deze functie wordt nu overgenomen door de kentekenplaat. Volledigheidshalve wordt nog opgemerkt dat ook het verzekeringsplaatje achterop het voertuig komt te vervallen.

Voor wat betreft reeds in het verkeer zijnde bromfietsen zal een en ander overigens pas worden geëffectueerd bij de daadwerkelijke kentekening van het betrokken individuele voertuig. Aldus wordt voorkomen dat het voertuig noch voorzien is van een kentekenplaat, noch van een gele of oranje plaat.

Kentekenbewijzen

Voor bromfietsen zal een tweedelig kentekenbewijs worden afgegeven, zoals dat op grond van richtlijn 1999/37/EG van de Raad van 29 april 1999 inzake de kentekenbewijzen van motorvoertuigen (Pb. EG L 138) ook geldt voor andere gekentekende voertuigen. Vooralsnog gaat het om een kentekenbewijs in papieren vorm; op termijn zal naar verwachting een chipkaart als zodanig gaan dienen. De afgifte van het kentekenbewijs vindt zoveel mogelijk decentraal plaats, bij de postkantoren en de RDW. In dit verband zal tevens de regeling «tenaamstelling voertuigbedrijf» van toepassing zijn die – kort samengevat – inhoudt dat de tenaamstelling van een voertuig, behalve bij de postkantoren en de RDW, ook bij een erkend voertuigbedrijf (bijvoorbeeld een dealer) kan plaatsvinden. Hier zijn goede ervaringen mee opgedaan voor wat betreft andere motorrijtuigen. Ook voor bromfietsen kan een nog niet tenaamgesteld kentekenbewijs worden afgegeven. Dit document, met daarop het kenteken, wordt afgegeven aan importeurs en handelaren die het voertuig niet te naam stellen maar wel een kenteken aanvragen opdat de toekomstige eigenaar de bromfiets op zijn naam kan zetten.

Het wordt niet nodig geacht om over te gaan tot de invoering van voorlopige kentekenbewijzen; de afgifte van een definitief kentekenbewijs kan voldoende snel geschieden. In het kader van de in artikel IV opgenomen overgangsregeling kan het overigens wel voorkomen dat de afgifte van een tijdelijk bewijs noodzakelijk is. Er kan – tegen betaling van het daarvoor vastgestelde tarief – een vervangend kentekenbewijs of deel daarvan worden aangevraagd door middel van een procedure die gelijk is aan de huidige procedure voor andere bij de RDW geregistreerde voertuigen.

Invordering

De regeling dat op eerste vordering van opsporingsautoriteiten tot overgifte van het kentekenbewijs dient te worden overgegaan, wordt ook van toepassing op bromfietsen. Dit doet zich met name voor ingeval het voertuig niet voldoet aan de wettelijke eisen en bijvoorbeeld opgevoerd is. Indien de eigenaar/houder van de bromfiets zijn voertuig binnen vier weken ter controle aanbiedt en het voertuig weer blijkt te voldoen aan de desbetreffende eisen, wordt het kentekenbewijs weer ter beschikking gesteld van de eigenaar/houder. Op deze wijze krijgt de politie een goed handhavingsinstrument ter beschikking met betrekking tot de technische eisen waaraan het voertuig moet voldoen.

Uiteraard zal slechts tot invordering worden overgegaan wanneer de ernst van de geconstateerde gebreken daartoe aanleiding geeft. In dat kader zal worden aangesloten bij de criteria die voor andere gekentekende motorrijtuigen worden gehanteerd.

Kentekenregister

Voertuiggegevens en gegevens omtrent de eigenaren en houders van bromfietsen zullen worden opgenomen in het reeds bestaande kentekenregister. Het wettelijk regime inzake de inrichting van het register alsmede inzake het gebruik en de verstrekking van gegevens gaat daarmee ook gelden voor de registratie van gegevens omtrent bromfietsen. Individuele voertuigen kunnen op basis van het register goed worden

geïdentificeerd en gecontroleerd. In het register worden technische gegevens opgenomen ten behoeve van de handhaving door de politie van de eisen die aan bromfietsen op de weg worden gesteld. Ook de verzekeringsplicht kan op basis van de in het register vermelde gegevens worden gecontroleerd.

In het kentekenregister worden voorts voorzieningen getroffen om een bromfiets als vermist of gestolen te signaleren; deze signaleringen kunnen on-line door de verzekeraars, respectievelijk de politie worden aangebracht. Indien een dergelijke signalering bij een voertuig is geplaatst, kan dit leiden tot de weigering om een kentekenbewijs af te geven.

Overschrijving

De overschrijvingsprocedure ten aanzien van bromfietsen is vergelijkbaar met die ten aanzien van de overige gekentekende motorrijtuigen. Tenaamstelling is mogelijk voor degenen die 16 jaar of ouder zijn. Het tarief van de overschrijving dient nog nader vastgesteld te worden, doch naar verwachting zal worden aangesloten bij het huidige tarief voor auto's. Er zal sprake zijn van een kostendekkend tarief, zulks overeenkomstig het bij de verzelfstandiging van de RDW voor de tarieven van deze dienst vastgestelde uitgangspunt.

Erkenningsregeling bedrijfsvoorraad

In de registratiesystematiek voor andere gekentekende voertuigen is op een aantal punten een belangrijke rol weggelegd voor importeurs en handelaren. Dit komt met name tot uitdrukking in de erkenningsregeling bedrijfsvoorraad, waarbij aan erkende bedrijven een aantal faciliteiten is toegekend, met name met het oog op een gemakkelijke verhandeling van de betrokken voertuigen (zie de artikelen 62 tot en met 66 van de WVV 1994). Voertuigen die in de bedrijfsvoorraad van een erkend bedrijf zijn opgenomen, kunnen bijvoorbeeld door middel van on line procedures worden geëxporteerd. In het kader van de kentekening van bromfietsen is onderzocht of een dergelijke erkenningsregeling ook voor de bromfiets-handel mogelijk zou zijn. Daarbij is gebleken dat de branche, mede naar aanleiding van het zogenaamde brom-snorfietsconvenant (Stcrt. 1996,184) tussen V&W, branche en ANWB, inmiddels een zodanige betrouwbaarheidsgraad heeft weten te realiseren, dat tot het in het leven roepen van een erkenningsregeling kan worden overgegaan. Een erkenningsregeling zal naar verwachting een positieve invloed hebben op de marktontwikkeling. Uit onderzoek is gebleken dat de organisatiegraad en de automatiseringsgraad van de branche hoog is en dat er voldoende bedrijven zijn die aan een erkenningsregeling willen deelnemen. In het kader van de erkenningsregeling kan de branche een aantal handelingen ten aanzien van de registratie en kentekening uitvoeren onder direct toezicht van de RDW.

Een belangrijk onderdeel van de erkenningsregeling is de machtiging aan de bromfietshandelaar om namens de aanvrager (adspirant-geregistreerde) naar het postkantoor te gaan om de voertuigdocumenten op naam van de aanvrager te stellen. In het kader van de regeling «tenaamstelling voertuigbranche» is zelfs voorzien in de mogelijkheid dat de erkende handelaar zelf de documenten afgeeft. Voor bromfietsen gaat derhalve een gelijksoortig systeem gelden als voor de overige motorrijtuigen. Aan de erkenning is voorts een aantal andere faciliteiten verbonden, zoals deelname aan de zogenaamde versnelde regeling bij de afgifte van nog niet tenaamgestelde kentekenbewijzen.

Verzekering

De registratie van bromfietsen brengt geen wijziging in de verplichting tot

verzekering overeenkomstig de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen. Wel treedt er een wijziging op in de verzekeringsvorm. Nu is de verzekering voertuiggebonden en gaat deze bij verkoop van het voertuig over op de volgende eigenaar. Dit zal veranderen in die zin dat de verzekering gekoppeld wordt aan de geregistreerde eigenaar/houder van het voertuig. Een en ander brengt met zich mee dat bij verkoop van de bromfiets de verzekering afgemeld wordt door de verzekeringsmaatschappij en de nieuwe eigenaar/houder zelf voor de – nieuwe – verzekering van het voertuig moet zorgen. Zulks komt overeen met de regeling zoals deze thans reeds geldt voor de andere gekentekende motorrijtuigen. De handhaving van de verzekeringsplicht kan alsdan geschieden middels registercontrole, met aanvullende politiecontroles op de weg. In verband hiermee kan de verplichting tot het op verzoek tonen van het verzekeringsbewijs komen te vervallen. Zoals reeds opgemerkt, vervalt ook de verplichting tot het voeren van het zogenaamde verzekeringsplaatje.

De «uitgang» uit het kentekenregister

Ten aanzien van personenauto's is voor wat betreft de uitgang uit het kentekenregister (het vervallen van de tenaamstelling) voorzien in een speciale procedure. Met name in geval van export of sloop van het voertuig kan dit alleen plaatsvinden via een daartoe erkend bedrijf. Deze waarborg is vooral gecreëerd om te voorkomen dat het voertuig ten onrechte uit het register wordt verwijderd en zodoende de aan de registratie verbonden verplichtingen, met name de motorrijtuigenbelasting en de APK, worden ontlopen. Bij bromfietsen speelt dit in feite niet. Hier geldt alleen de verzekeringsplicht. Deze is volgens de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen (WAM) niet alleen aan de registratie, maar ook aan het bezit van het voertuig verbonden en geldt trouwens in bepaalde gevallen ook buiten de openbare weg. Ten aanzien van de uitgang uit het register kan derhalve met een soepeler regeling worden volstaan, zonder dat behoeft te worden gevreesd voor ontduiking van de betrokken verplichtingen. Voor wat betreft bromfietsen wordt dan ook aangesloten bij de voor motorfietsen geldende regeling. Dat betekent kort gezegd dat de uitgang uit het register niet via een erkend bedrijf behoeft te lopen, maar dat de eigenaar of houder zelf aan de RDW kan verzoeken om de registratie te beëindigen. Bij het vervallen van de tenaamstelling worden de gegevens uit de actuele registratie verwijderd. Een aantal voertuiggegevens blijft echter wel bewaard, zulks in verband met mogelijke herregistratie. Tevens wordt, om dezelfde reden, het kentekennummer gereserveerd. Indien op een later tijdstip het voertuig weer in gebruik genomen wordt, dient de procedure zoals die geldt bij individuele import doorlopen te worden.

Bromfietsregistratie en het buitenland

Met betrekking tot de relatie van de in het wetsvoorstel opgenomen kentekenplicht voor bromfietsen tot bromfietsen die afkomstig zijn uit het buitenland en in Nederland op de weg zijn, wordt het volgende opgemerkt. Het merendeel van de landen in Europa heeft reeds een kentekenplicht voor bromfietsen. Er is echter een beperkt aantal landen dat een zodanige kentekenplicht niet kent. Deze niet gekentekende bromfietsen kunnen – zij het naar verwachting in beperkte mate – in Nederland op de openbare weg komen. Besloten is om voor deze bromfietsen niet de eis te stellen dat zij voorzien dienen te zijn van een kenteken zodra zij in Nederland van de weg gebruik maken. Een dergelijke verplichting zou op gespannen voet staan met de in het EU-verdrag opgenomen bepalingen terzake van het vrije verkeer van goederen, personen en diensten. Het is immers voor een inwoner uit een andere lidstaat niet mogelijk om een

Nederlands kenteken aan te vragen. Handhavingsproblemen worden met betrekking tot deze uitzondering op de kentekenplicht niet voorzien.

Handhaving

Zoals aan het begin van deze toelichting reeds is opgemerkt, kan de invoering van een registratiesysteem voor bromfietsen een belangrijke bijdrage leveren aan het verwezenlijken van bepaalde handhavingsdoelstellingen. Dit geldt met name voor aspecten als het bevorderen van de verkeersveiligheid (tegengaan van het opvoeren), bestrijding van geluidhinder alsmede het voorkomen van diefstal van bromfietsen. Daarbij wordt overigens aangetekend dat door het invoeren van een registratiesysteem de handhaving weliswaar wordt vergemakkelijkt, maar dat niettemin een optimale handhavingsinspanning noodzakelijk blijft voor het zo volledig mogelijk kunnen realiseren van de betrokken doelstellingen. Van de zijde van de politie is toegezegd dat de bestaande tijdsinzet voor bromfietscontroles zal worden gecontinueerd en dat er regelmatig controles zullen plaatsvinden. Omdat de controles door de registratie en kentekening aanmerkelijk worden vereenvoudigd, (gegevens over met name tenaamstellingen, voertuigen en eventueel diefstal zijn sneller en vollediger beschikbaar) kunnen naar verwachting meer bromfietsen gecontroleerd worden dan thans het geval is.

Bij de politiecontroles vindt enerzijds persoons- en voertuigidentificatie plaats, terwijl anderzijds wordt gecontroleerd of het voertuig voldoet aan de van toepassing zijnde technische voertuigeisen, waaronder de maximale constructiesnelheid en het maximale geluidsniveau. Indien niet aan deze voertuigeisen is voldaan, kan de zogenoemde invorderingsregeling worden toegepast. Hierbij wordt het kentekenbewijs door de politie ingevorderd waarna de eigenaar van het voertuig maximaal vier weken de tijd heeft om zijn voertuig in orde te maken en het vervolgens aan de politie te laten zien. Als het voertuig aan de wettelijke eisen blijkt te voldoen, krijgt de eigenaar zijn kentekenbewijs terug. Als de eigenaar zich niet meldt of het voertuig niet in orde blijkt te zijn, stuurt de politie het kentekenbewijs naar de RDW. De eigenaar kan dan alleen zijn kentekenbewijs terugkrijgen als hij zijn voertuig bij de RDW aanbiedt voor een keuring.

Volledigheidshalve wordt nog opgemerkt dat, aangezien het bestaande kentekenregister wordt aangevuld met gegevens omtrent bromfietsen en de eigenaren/houders daarvan, de mogelijkheid ontstaat dat opsporingsinstanties – uiteraard binnen hetgeen in de wettelijke regelingen terzake is vastgelegd – direct inzage kunnen krijgen in deze gegevens. Hierdoor kan de handhaving efficiënter plaatsvinden. Het register bevat alsdan immers gegevens die voor de handhaving van groot belang zijn, zoals technische specificaties van het voertuig en gegevens over gestolen voertuigen.

In het onderdeel «Invoering en overgangsmaatregelen» zal nader worden ingegaan op de handhaving in het kader van de kentekening van het bestaande bromfietspark.

Bedrijfseffecten en administratieve lasten

Het onderhavige wetsvoorstel heeft gevolgen voor de bedrijfsvoering van importeurs van bromfietsen, detailhandelaren in de bromfietsbranche alsmede voor de fabrikanten van kentekenplaten. Het gaat daarbij naar verwachting om ongeveer 900 detailhandelaren, 19 importeurs, 340 fabrikanten van kentekenplaten en 5 zogenoemde lamineerders. Voorts zijn er gevolgen voor de verzekeraars. Voor wat betreft de meest waarschijnlijke aard en omvang van de kosten en baten van het onderhavige wetsvoor-

stel voor de betrokken bedrijven, kan het volgende worden opgemerkt. Alle hieronder genoemde bedragen zijn bij benadering.

Voor wat betreft de detailhandelaren in bromfietsen:

De detailhandelaren dienen in het bezit te zijn van een erkenning bedrijfsvoorraad. De legeskosten aan de RDW zijn daarvoor eenmalig € 550,- en jaarlijks € 180. De jaarlijkse kosten voor datacommunicatie zijn € 200,-. Indien een bedrijf niet de noodzakelijke automatiseringsproducten heeft, dient eenmalig € 1000,- geïnvesteerd te worden. Kentekening van bromfietsen heeft ook gevolgen voor het bedrijfsproces. Dat betreft zaken als het bijhouden van de bedrijfsvoorraad, het vrijwaren van het voertuig bij inruil of inkoop, het voeren van een deugdelijke administratie en het tenaamstellen van verkochte voertuigen. Gemiddeld zal dat een bedrijf een uur per week kosten. Het tarief van de zogenoemde schouwing (het onderzoek bij de handelaar van de te kentekenen bromfiets die bij de invoering van de kentekenplicht al op de weg was) wordt overgelaten aan het marktmechanisme. De schouwing zal ongeveer 15 minuten in beslag nemen. Het bedrijf kan hiervoor een bedrag in rekening brengen aan de aanvrager van een kenteken dan wel verrekenen met een onderhoudsbeurt. Ook zou het bedrijf de schouwing gratis kunnen aanbieden aan klanten.

Ten aanzien van de importeurs van bromfietsen:

Met uitzondering van de schouwing geldt ten aanzien van het kentekenproces in grote lijnen hetzelfde voor de importeurs. Verder spelen de importeurs een rol bij het voorkomen van tenaamstelling van gestolen bromfietsen. Per importeur is dat een eenmalige inspanning van 4 menskracht-weken.

Voor wat betreft de fabrikanten van kentekenplaten:

Omdat de afmetingen en productkenmerken van de kentekenplaten zijn voorgeschreven, zal een fabrikant een eenmalige investering moeten doen van € 5 200,-. Dit omvat onder meer de aanschaf van een set matrijzen (€ 4 200,-), een hoofdmal (€ 180,-) en een keurmerkstempel (€ 120,-), alsmede de training van het personeel (€ 400,-). Er is overigens geen verplichting deze kentekenplaten te produceren. De prijs van een kentekenplaat wordt overgelaten aan de markt. Naar verwachting zal de prijs ongeveer gelijk zijn aan die van de overige kentekenplaten, te weten € 10,-.

Voor wat betreft de kosten van de lamineerders van kentekenplaten:

Een lamineerder dient een eenmalige investering te doen van € 44 000,- om blanco kentekenplaten te lamineren en te persen. Dit bedrag is nodig voor onder meer de aanschaf van twee stansmatrijzen van € 18 000,- per stuk, de aanpassing in de productiesystemen (€ 3 200,-), de opleiding van het personeel (€ 2 000,-) alsmede de noodzakelijke aanpassingen in de software (€ 1 500,-).

Voor wat betreft de verzekeraars

Voor de verzekeraars betekent de introductie van het kenteken een eenmalige kostenpost voor administratieve verwerking en communicatie van gemiddeld circa € 3,50 per voertuig.

Gevolgen voor de administratieve lasten

Het kentekenen heeft ook gevolgen voor de administratieve lasten. Voor de kentekening van bestaande bromfietsen betekent dit een eenmalige lastenpost van € 5,6 miljoen. Deze lasten hebben betrekking op het schouwen (€ 4,0 miljoen), de lasten voor de verzekeraars (€ 1,4 miljoen), de lasten voor de gegevensverstrekking door de importeurs (€ 125 000) en de lasten voor het verkrijgen van de RDW-erkenning (€ 55 000). Ook

zijn er structurele administratieve lasten van in totaal € 2,3 miljoen als gevolg van veranderingen in het bedrijfsproces nu bromfietsen ook een kenteken moeten hebben. Voor de 900 detailhandelaren is dat een totale last van € 1,9 miljoen en voor de 19 importeurs van € 0,4 miljoen. Deze stijging van administratieve lasten moet acceptabel worden geacht, gezien de positieve effecten van de kentekening.

Doelgroep

De belangrijkste doelgroep die met de effecten van de onderhavige regelgeving zal worden geconfronteerd bestaat overigens uit de groep eigenaren/houders van een bromfiets; dit zijn er thans circa 400 000 in Nederland. Jaarlijks worden er circa 50 000 nieuwe voertuigen aangeschaft.

Volledigheidshalve: de informatie in dit hoofdstuk is gebaseerd op informatie van de branche-organisaties, te weten de Rijwiel- en automobielenindustrie (RAI), de Bond van garagehouders (BOVAG) en het Verbond van Verzekeraars. Mede aan de hand van de beschikbare gegevens bij de RDW is op deze gegevens een marginale toets uitgevoerd. Het is zonder zeer uitvoerig onderzoek onmogelijk de gedane opgaven nauwkeurig te controleren, te meer daar ook de informatie zelf vaak nog op schattingen berust.

Uitvoerbaarheid/handhaafbaarheid

De uitvoering van de onderhavige regelgeving zal geschieden door de RDW voor wat betreft de registratie en de keuring. Politie en justitie zullen worden belast met de handhaving. De RDW zal door middel van registercontrole bijdragen aan de handhaving van de nakoming van de verzekeringsplicht. Bij het tot stand komen van de regelgeving hebben deze instanties overigens intensief geparticipeerd. De RDW heeft bovendien ter zake van het wetsvoorstel een uitvoeringstoets verricht, waarin de personele, organisatorische en financiële gevolgen voor deze dienst zijn beschreven. Ook andere belanghebbenden bij het onderhavige voorstel, zoals de voertuigbranche, de ANWB en de verzekeraars zijn bij de totstandkoming van het wetsvoorstel intensief betrokken geweest.

Financiële gevolgen

De kosten die jaarlijks door de RDW gemaakt moeten worden voor het kentekenen van nieuwe bromfietsen bedragen ongeveer € 3,8 miljoen op basis van 50 000 nieuwe voertuigen per jaar. De totale kosten die gemaakt moeten worden voor de realisering van de kentekening van het bestaande bromfietspark bedragen ongeveer € 10,8 miljoen, zulks op basis van 400 000 voertuigen. Een en ander heeft geen gevolgen voor de begroting van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. De kosten worden door de RDW voorgefinancierd en zullen worden terugverdiend in het kader van het heffen van tarieven voor de onderscheiden door de RDW te verlenen diensten. Bij de vaststelling van de tarieven wordt uitgegaan van het beginsel van kostendekkendheid. Naar verwachting zal het tarief voor de kentekening van een voertuig, inclusief de afgifte van de documenten en de kentekenplaat voor wat betreft nieuwe voertuigen op basis van het prijspeil 2004 naar schatting € 53,- bedragen. Voor niet via de zogenoemde versnelde regeling geïmporteerde voertuigen zal het tarief gemiddeld op € 110,- uitkomen. De totale kosten voor de kentekening van een bestaand voertuig zal ongeveer € 47,- bedragen (€ 27,- voor de aanvraag van het kentekenbewijs, € 10,- voor de schouwing en € 10,- voor de kentekenplaat).

Voor wat betreft de voorziene baten van de regeling kan nog het volgende worden opgemerkt.

De bromfietzers zullen ook een financieel voordeel hebben bij de kentekening. Een van de doeleinden van het kentekenen is immers het verminderen van het aantal gestolen bromfietsen. Als gevolg van het registratiesysteem kan de politie via een on-line verbinding met de RDW onmiddellijk achterhalen of een bromfiets als gestolen staat geregistreerd. Verder zal de RDW geen gestolen bromfietsen overschrijven op naam van een ander. Vanwege de duidelijk verminderde kans op diefstal is te verwachten dat de premie voor een zogenoemde all-risks verzekering zal dalen.

Tenslotte wil ik niet onvermeld laten dat er naar verwachting een maatschappelijke besparing zal optreden op het gebied van de gezondheidszorg als gevolg van het feit dat er jaarlijks 10 doden en 300 gewonden minder zullen vallen.

Invoering en overgangsmaatregelen

Teneinde de doelstellingen van het registratiesysteem voor bromfietsen zo snel en volledig mogelijk te kunnen realiseren, is besloten niet alleen nieuwe voertuigen maar ook de reeds in het verkeer zijnde bromfietsen te registreren en kentekenen. Voor wat betreft laatstgenoemde categorie gaat het daarbij om ongeveer 400 000 voertuigen. Het voornemen bestaat dit binnen veertien tot zestien maanden na de inwerkingtreding voor nieuwe bromfietsen van de onderhavige wetswijziging te realiseren. Hiermee kan de met het systeem beoogde verbetering van de verkeersveiligheid op relatief korte termijn worden bereikt. Indien alleen de nieuwe voertuigen zouden worden gekentekend, zou het volledige effect van de beoogde maatregelen pas over zo'n 8 tot 10 jaar optreden. De gemiddelde levensduur van een bromfiets mag immers op een dergelijke periode worden gesteld. In het kader van de kentekening van het bestaande bromfietspark wordt niet voorzien in een technische keuring van het voertuig. Een zogenoemde toelatingskeuring is in elk geval niet mogelijk, omdat de desbetreffende voertuigen in het verleden reeds tot het verkeer zijn toegelaten, in Nederland of in het buitenland. Er is dan ook, gezien het bepaalde in de terzake geldende Europese richtlijnen, geen basis voor een – hernieuwde – toelatingskeuring. Een keuring aan de hand van de eisen die voor het gebruik van het voertuig op de weg gelden, is wel overwogen maar om een aantal redenen van de hand gewezen. De belangrijkste reden was dat een dergelijke keuring tot onevenredig hoge kosten voor de burger zou leiden. Voorts werd het blijvende effect van een dergelijke keuring gering geacht. Een dergelijke keuring biedt immers geenszins de garantie dat het voertuig ook tijdens het gebruik op de weg blijft voldoen aan de gecontroleerde eisen. De keuring is slechts een momentopname.

Wel voorziet de procedure van aanvraag van een kentekenbewijs in een zogenoemde «schouwing» («onderzoek» in de terminologie van de wet) van de bromfiets door een daartoe door de RDW erkend bedrijf. Dit kan een bromfietshandelaar zijn, maar bijvoorbeeld ook een autobedrijf. Voorzover de voor een goede uitvoering van de schouwing benodigde kennis bij bepaalde bedrijven eventueel onvoldoende mocht zijn, zal worden voorzien in een passende opleiding dan wel voorlichting door deskundigen op dat gebied. In het kader van de schouwing worden een aantal gegevens die op het voertuig staan, door het erkende bedrijf opgenomen en op een registratieformulier vermeld. Het gaat daarbij in elk geval om het merk, type, voertuigidentificatienummer (VIN) en typegoedkeuringnummer. Voorts worden de persoonsgegevens van de aanvrager genoteerd. Het bedrijf geeft deze gegevens on-line door aan de RDW. De RDW kan besluiten om steekproefsgewijs te controleren of het bedrijf de schou-

wing goed heeft uitgevoerd. Na de melding aan de RDW wordt door de RDW een code teruggemeld. Deze code wordt op het registratieformulier vermeld. Met het registratieformulier gaat de aanvrager naar het postkantoor. Daarbij geldt de persoonlijke verschijningsplicht. De postbeambte neemt de op het registratieformulier vermelde code over en controleert de legitimatiegegevens van de aanvrager. Deze dient daar het voor de kentekening verschuldigde tarief te voldoen. Aan de aanvrager wordt medegedeeld dat de aanvraag in behandeling is genomen en verder door de RDW zal worden afgehandeld. De RDW voert vervolgens enkele controles uit. De door het erkende bedrijf aangeleverde gegevens worden vergeleken met die van het postkantoor. Tevens worden ze vergeleken met vergelijkbare gegevens, die de RDW uit anderen hoofde ter beschikking heeft. Daarbij kan aan de gegevens uit de eigen registers worden gedacht, maar ook aan door de fabrikanten en importeurs van bromfietsen aangeleverde technische gegevens van de betrokken voertuigen. Voorts wordt gecontroleerd of de bromfiets niet gestolen of verduisterd is. Dit geschiedt aan de hand van door de politie verschaftte gegevens. Tenslotte wordt gekeken of het voertuig niet al eerder is gekentekend. Als al deze controles goed zijn verlopen, gaat de RDW over tot registratie en wordt een kentekenbewijs aangemaakt. Dit wordt naar de inmiddels geregistreerde eigenaar of houder gezonden. Na ontvangst van het kentekenbewijs kan een kentekenplaat worden aangevraagd. Dit geschiedt bij een erkend GAIK-bedrijf. De kentekenhouder bevestigt vervolgens de kentekenplaat op zijn voertuig. Nadat hij het kenteken heeft aangemeld bij zijn verzekeraar, is daarmee de registratieprocedure afgerond.

In het verloop van het registratieproces kan het voorkomen dat er iets niet in orde blijkt te zijn met het voertuig. Er kan iets aan de hand zijn met het voertuigidentificatienummer, het is bijvoorbeeld onleesbaar of ontbreekt zelfs geheel. Dit kan er onder omstandigheden toe leiden dat de afgifte van het kentekenbewijs wordt geweigerd. Hiervan zal sprake zijn indien naar het oordeel van de RDW aan de hand van de door deze dienst uitgevoerde controles geen voertuigidentificatienummer is vast te stellen alsmede als er aanwijzingen zijn voor fraude. Ingeval een bromfiets origineel nooit van een VIN was voorzien, kan de RDW overgaan tot inslag van een nieuw nummer.

Volledigheidshalve kan nog worden opgemerkt dat voor zover er in het kader van de kentekening van de reeds in het verkeer zijnde bromfietsen sprake is van het nemen van een beschikking (het afgeven van een kentekenbewijs dan wel de weigering om een dergelijk bewijs af te geven), uiteraard de normaal hiervoor geldende bezwaar- en beroepsprocedures van toepassing zijn.

ARTIKELEN

Artikel 1, onderdeel A

De begripsomschrijving van «bromfiets» moest worden aangepast in verband met het feit dat ten gevolge van het invoeren van het kentekenregistratiesysteem voor bromfietsen de gele en oranje platen en vlakken voor deze voertuigen komen te vervallen. Voertuigen, voorzien van een gele of oranje plaat dan wel vlak werden namelijk tot nu toe in de begripsomschrijving mede aangemerkt als bromfiets (artikel 1, eerste lid, onderdeel e, van de Wegenverkeerswet 1994) (WVW1994). Tevens diende de definitie te worden aangepast teneinde te voorkomen dat bepaalde soorten dieselbromfietsen niet onder de definitie zouden vallen en dus ten onrechte geen kenteken zouden krijgen. Van de gelegenheid is gebruik gemaakt om de definitie opnieuw op te zetten en zodoende beter te laten

aansluiten bij de omschrijving van bromfiets in richtlijn 2002/24/EG (artikel 1, eerste lid, onderdeel e).

Voorts is onderdeel c aangepast en is een nieuw onderdeel ea toegevoegd. Deze wijzigingen houden verband met de fiets met elektrische trapondersteuning. Enige jaren geleden verscheen de fiets met elektrische trapondersteuning op de markt. Dergelijke fietsen zijn voorzien van een elektromotor die ondersteuning biedt bij het trappen, in die zin dat de motor geen aandrijfkracht levert als er niet getrapt wordt, maar dat wel (en variabel) doet als een snelheid van 25 km per uur nog niet is bereikt en de bestuurder (mee)trapt. Dergelijke fietsen verschillen principieel van bromfietsen (met inbegrip van snorfietsen) die continu mechanisch worden aangedreven, of de bestuurder nu wel of niet trapt.

Deze fietsen vallen onder de huidige definitie van motorrijtuigen in artikel 1, eerste lid, onderdeel c, van de Wegenverkeerswet 1994, en zijn derhalve momenteel formeel bromfietsen. Gezien de technische eisen waaraan deze fietsen (moeten) voldoen, het verkeersgedrag van hun bestuurders en de meest geschikte plaats op de weg, is het echter wenselijk deze voertuigen gelijk te stellen aan fietsen en ze niet onder de categorie bromfietsen te laten vallen. Ook ingevolge de Europese typegoedkeuringsrichtlijnen werden deze voertuigen als bromfiets aangemerkt.

Vooruitlopend op de benodigde aanpassingen van de nationale en EG-regelgeving terzake is in 1998 tussen de betrokken brancheorganisaties, de handhavende instanties en de ministeries van Justitie en van Verkeer en Waterstaat afgesproken dat deze voertuigen – evenals in de andere EU-landen – als fiets zouden worden behandeld. Met de totstandkoming van 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 (PbEG L 124) (zie artikel 1, eerste lid, onderdeel h, van deze richtlijn), werden deze fietsen uitgezonderd van de reikwijdte van de EG-typegoedkeuring voor bromfietsen. Deze richtlijn is in Nederland geïmplementeerd bij het besluit van 9 oktober 2003, houdende wijziging van het Voertuigreglement in verband met de implementatie van richtlijn 2002/24/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie (Stb. 428) (zie in het bijzonder artikel 1a3, vierde lid, van het Voertuigreglement). Daarmee worden deze fietsen voor de technische eisen waaraan zij moeten voldoen niet (meer) als bromfiets aangemerkt.

Daartoe worden in onderdeel c fietsen met elektrische trapondersteuning uitgezonderd van de definitie van motorrijtuig. Daardoor vallen zij ook buiten de definitie van bromfietsen. Omwille van de leesbaarheid van onderdeel c is de omschrijving van fietsen met trapondersteuning opgenomen in een nieuw onderdeel ea. De in laatstgenoemd onderdeel opgenomen definitie is ontleend aan artikel 1, eerste lid, onderdeel h, van genoemde EG-richtlijn en is in overeenstemming met artikel 1a3, vierde lid, van het Voertuigreglement.

Bij de eerstkomende gelegenheid zal een vergelijkbare omschrijving worden opgenomen in artikel 1 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990, zodat de elektrische fiets in het wegenverkeersrecht ook formeel is gelijkgesteld met een fiets. Voor de volledigheid wordt nog opgemerkt dat dit niet geldt voor de verzekeringsplicht. De definitie van motorrijtuig in artikel 1 van de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen blijft ongewijzigd, zodat de WA-verzekering voor deze fietsen verplicht blijft. De reden daarvoor is dat voor deze fietsen een hoger ongevalsrisico bestaat, ook als zij zich in het verkeer als een «gewone» fiets gedragen.

Artikel I, onderdeel B

In artikel 37, eerste lid, onderdeel a, van de WVV 1994 worden de van de kentekenplicht uitgezonderde categorieën van voertuigen opgesomd. Aangezien het in hoofdstuk IV van genoemde wet opgenomen registratiesysteem in beginsel in zijn geheel van toepassing wordt op alle bromfietsen, zou hier volstaan kunnen worden met het schrappen van deze categorie voertuigen. Dit zou echter tot gevolg hebben dat de kentekenplicht ook van toepassing zou worden op een aantal bromfietssoorten ten aanzien waarvan een dergelijke verplichting niet wenselijk zou zijn. Het gaat daarbij om bepaalde voertuigen die onder de definitie van het begrip bromfiets vallen en op het niveau van algemene maatregel van bestuur zijn omschreven. In casu betreft het voertuigen die zijn uitgezonderd van de toepassing van de afdelingen 4, 5 en 6 van hoofdstuk 3 (toelatingseisen) van het Voertuigreglement. Zie in dit verband artikel 2.4 van evengenoemd reglement. Het voornemen bestaat om in het Kentekenreglement een bepaling op te nemen op grond waarvan een nader te bepalen aantal van de in artikel 2.4 van het Voertuigreglement genoemde categorieën voertuigen wordt uitgezonderd van de kentekenplicht. In het onderhavige artikel is tevens voorzien in een uitzondering op de kentekenplicht voor wat betreft bromfietsen die afkomstig zijn uit een land waar voor deze voertuigen geen kentekenplicht bestaat en die in Nederland in het zogenoemde internationaal verkeer zijn. Het wordt, mede met het oog op de Europeesrechtelijke beginselen inzake het vrije verkeer van personen en goederen, niet wenselijk geacht deze bromfietsen aan de kentekenplicht te onderwerpen. Voor wat betreft het wettelijk niveau waarop de onderhavige uitzondering wordt geregeld (de formele wet) alsmede voor wat betreft de formulering van de uitzondering is aangesloten bij een separaat tot stand te brengen wetsvoorstel tot wijziging van de WVV 1994, waarin een vergelijkbare uitzondering is opgenomen voor aanhangwagens, zwaarder dan 750 kg, die afkomstig zijn uit een land waar voor deze voertuigen geen kentekenplicht bestaat.

Artikel I, onderdeel C

De aanvrager van een kentekenbewijs voor reeds nu gekentekende voertuigen dient een minimum-leeftijd van achttien jaar te hebben. Aangezien een bromfiets reeds op de leeftijd van zestien jaar mag worden bestuurd, dient deze laatste leeftijdsgrens te gelden voor de aanvrager van een kentekenbewijs voor een bromfiets. Artikel 48, eerste lid, wordt dan ook dienovereenkomstig gewijzigd. Voorts wordt een zesde lid aan artikel 48 toegevoegd. Daarin wordt bepaald dat de minderjarige aanvrager van een kentekenbewijs voor een bromfiets geacht wordt te handelen met toestemming van zijn of haar wettelijke vertegenwoordiger. Hiermee wordt voorkomen dat, nadat de tenaamstelling heeft plaatsgevonden, discussie kan ontstaan over de vraag of een dergelijke toestemming al dan niet was verleend. Zie in dit verband artikel 1:234 BW, waar in het derde lid wordt gesproken over rechtshandelingen ten aanzien waarvan in het maatschappelijk verkeer gebruikelijk is dat minderjarigen van die leeftijd deze zelfstandig verrichten. Niet aanstonds is immers duidelijk of hiervan in casu sprake is. Voorkomen moet dan ook worden dat de tenaamstelling achteraf ongedaan gemaakt wordt vanwege het ontbreken van toestemming daartoe. Dit zou ongewenste gevolgen voor met name de handhaving hebben en tevens de werklast van de RDW onnodig verzwaren.

Artikel II

In verband met de totstandkoming van het registratiesysteem voor bromfietsen dient de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994 te worden aange-

past. Bromfietsen worden uitgezonderd van de definitie «motorrijtuig», omdat zij anders onder de begripsomschrijvingen van personenauto of motorrijwiel zouden kunnen vallen. In deze omschrijvingen wordt namelijk het begrip «motorrijtuig» gebezigd. Met de aanpassing wordt bereikt dat bromfietsen niet onder het bereik van die wet en dus ook niet onder de motorrijtuigenbelasting vallen.

Artikel III

Deze wijziging betreft een aanpassing van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992. Aanpassing is vereist om bromfietsen op drie wielen en – ook onder de definitie van bromfiets in de WVV 1994 vallende – brommobielen expliciet uit te zonderen van de werkingssfeer van die wet.

Deze soorten bromfietsen zouden anders onder de daarin opgenomen definitie van personenauto vallen en daarmee belastingplichtig worden.

Artikel IV

In dit artikel zijn voorschriften opgenomen voor de kentekening van bromfietsen die op het moment van inwerkingtreding van het onderhavige wetsvoorstel reeds in het verkeer zijn.

In het algemeen deel van deze toelichting zijn de hoofdlijnen van de registratieprocedure voor deze voertuigen beschreven. Voor wat betreft de afzonderlijke leden van dit artikel kan nog het volgende worden opgemerkt.

Het eerste lid bepaalt dat ten aanzien van bromfietsen die voor de datum van inwerkingtreding van artikel I in het verkeer zijn gebracht, niet hoeft te worden voldaan aan de procedure ten aanzien van de (toelatings-) keuring die normaal voor te kentekenen voertuigen moet worden gevolgd. Voorwaarde hiervoor is dat wel wordt voldaan aan de in het onderhavige artikel opgenomen voorschriften. Duidelijkheidshalve wordt opgemerkt dat derhalve wél moet worden voldaan aan de overige in de artikelen 48 en 50 van de WVV 1994 opgenomen voorschriften.

Het tweede lid bevat de verplichting voor de aanvrager van een kentekenbewijs om met het voertuig naar een erkend bedrijf te gaan om de zogenoemde «schouwing» te laten verrichten. De rol van het erkende bedrijf houdt met name in dat een aantal voertuiggegevens die op het voertuig aanwezig zijn, worden vastgesteld en doorgegeven aan de RDW. Tevens worden deze gegevens op een registratieformulier vermeld. De deskundigheid van het bedrijf op dit specifieke gebied speelt hierbij een rol, evenals de integriteit ten aanzien van het op de juiste wijze opnemen van de gegevens. Dit biedt naar verwachting betere waarborgen dan wanneer een en ander zou worden overgelaten aan de aanvrager. Vaak zijn overigens de bedoelde gegevens bovendien uiterst moeilijk op het voertuig te vinden. De hoogte van de tarieven die voor de door het bedrijf verrichte werkzaamheden verschuldigd zijn, worden overigens aan de werking van het marktmechanisme overgelaten.

In het derde tot en met vijfde lid is geregeld dat de RDW kan overgaan tot het uitvoeren van een steekproef op de door het erkende bedrijf verrichte schouwing. Hierbij is zoveel mogelijk aangehaakt bij de steekproef die in het kader van de APK is voorzien.

In het zesde tot en met tiende lid is de verdere procedure voor aanvraag en afgifte van een kentekenbewijs geregeld. De aanvrager dient persoonlijk bij de aangewezen instantie (het postkantoor) te verschijnen teneinde een optimale identificatie van de aanvrager mogelijk te maken. Als de Dienst Wegverkeer bij de controle van de desbetreffende gegevens

constateert dat «er iets aan de hand is», wordt niet overgegaan tot de afgifte van een kentekenbewijs, maar wordt een afzonderlijke procedure gevolgd die kan leiden tot het ofwel alsnog afgeven van een kentekenbewijs dan wel tot de definitieve weigering van een dergelijke afgifte. Dit is afhankelijk van de aard en ernst van de geconstateerde gebreken. Een en ander speelt met name rond de zogenoemde VIN-nummers. Ingeval het VIN ontbreekt, maar vastgesteld wordt dat het voertuig oorspronkelijk niet van een VIN behoefde te zijn voorzien, kan worden overgegaan tot inslag van een zodanig nummer en kan alsnog een kentekenbewijs worden afgegeven. Tot herinslag kan worden overgegaan ingeval het VIN niet goed leesbaar is, maar het aan de hand van aanvullende gegevens uit andere bronnen kan worden herleid tot het originele nummer. Wanneer er echter met het VIN is geknoeid, het nummer is verwijderd dan wel het VIN ook niet met behulp van aanvullende gegevens kan worden herleid, zal er nooit een kenteken voor het voertuig worden afgegeven.

Een belangrijke weigeringsgrond is voorts de constatering dat een bromfiets niet behoort tot een goedgekeurd type. In beginsel moet namelijk elke bromfiets tot een goedgekeurd type behoren. Echter, eerst vanaf 1 januari 1972 dient bij alle bromfietsen het goedkeuringsmerk (bestaande uit met name het typegoedkeuringsnummer en de aanduiding of het een snorfiets betreft) in het frame ingeslagen te zijn. Vóór die datum was het toegestaan het typegoedkeuringsnummer aan te brengen met gebruikmaking van een zogenoemde transfer (sticker). Het probleem met een dergelijke transfer is dat die in een aantal gevallen na zekere tijd van de bromfiets loslaat, zodat dan in het kader van de aanvraag van een kentekenbewijs niet is vast te stellen of het betrokken voertuig ooit is typegoedgekeurd (toegelaten tot de weg). Voorts kan het voorkomen dat er bromfietsen in het verkeer zijn gebracht die aanvankelijk (bij de aflevering door de importeur aan de dealer) wel behoorden tot een goedgekeurd type, maar ten aanzien waarvan de typegoedkeuring naderhand (terwijl ze nog tot de voorraad van de dealer behoorden) is komen te vervallen. Op het moment van in het verkeer brengen, hadden deze bromfietsen dus feitelijk geen geldige typegoedkeuring. Om problemen bij de kentekening van deze voertuigen te ondervangen, is er voor gekozen de eis dat de bromfiets moet behoren tot een goedgekeurd type te laten gelden voor bromfietsen die na 31 december 1973 in het verkeer zijn gebracht. Hierdoor wordt dus een overgangstermijn van twee jaar gecreëerd, waarmee wordt voorkomen dat voor bromfietsen die in het verkeer zijn gebracht na 1 januari 1972, maar waarvoor een typegoedkeuring van vóór die datum is afgegeven, geen kentekenbewijs wordt afgegeven. Binnen die twee jaar zal immers het overgrote deel van de voorraad zijn verkocht; uiteindelijk betreft het dus slechts een zeer gering aantal voertuigen.

Tenslotte wordt de afgifte van een kentekenbewijs eveneens geweigerd indien voor het voertuig in het kader van de kentekening reeds een kenteken is opgegeven (er heeft dan kennelijk een onregelmatigheid plaatsgevonden) dan wel indien blijkt dat het voertuig is gestolen of verduisterd. De weigeringsgronden zijn opgenomen in het negende lid. Bij algemene maatregel van bestuur kunnen nog andere weigeringsgronden worden vastgesteld, zo dit in de praktijk noodzakelijk blijkt.

Nadat een kentekenbewijs is afgegeven, kan de inmiddels geregistreerde eigenaar of houder van het voertuig een kentekenplaat gaan bestellen bij een erkende kentekenplaatfabrikant. Het tiende lid heeft tot doel te verzekeren dat de verplichting tot het voeren van een gele of oranje plaat pas vervalt op het moment dat voor de betrokken bromfiets een kentekenbewijs is afgegeven.

Bij algemene maatregel van bestuur en ministeriële regeling kunnen nadere regels, respectievelijk uitvoeringsvoorschriften worden vastgesteld omtrent het bepaalde in het onderhavige artikel (elfde en twaalfde lid).

Artikel V

In artikel V is een bijzondere overgangsvoorziening opgenomen. Deze houdt in dat aanvragen van kentekenbewijzen die zijn ingediend voordat de in artikel IV neergelegde voorschriften voor bromfietsen die reeds in het verkeer zijn, vervallen, nog worden afgehandeld volgens het bepaalde in dat artikel. Hiermee wordt beoogd te voorkomen dat weliswaar laat, maar toch tijdig, ingediende aanvragen onder de normale – zware – toelatingsprocedure zouden komen te vallen. Het is de bedoeling dat het speciale regime voor reeds in gebruik genomen bromfietsen gedurende een periode van veertien maanden van toepassing is.

Artikel VI

Op grond van het eerste lid wordt het tijdstip van inwerkingtreding van het onderhavige wetsvoorstel bij koninklijk besluit vastgesteld. Dit tijdstip kan voor de onderscheiden artikelen en onderdelen daarvan verschillen. Een en ander houdt verband met het feit dat het tijdstip van inwerkingtreding van het onderhavige wetsvoorstel dient te worden afgestemd met het tijdstip waarop de aan te passen algemene maatregelen van bestuur in werking treden. Tevens dient afstemming met de uitvoeringspraktijk, met name bij de RDW en de handhavingsinstanties, plaats te vinden.

Het tweede lid regelt het vervallen van de in artikel IV opgenomen overgangsvoorzieningen op een eveneens bij koninklijk besluit vast te stellen tijdstip. Zoals hiervoor reeds is opgemerkt wordt daarbij gedacht aan het hanteren van een termijn van veertien maanden na de inwerkingtreding van het wetsvoorstel voor wat betreft nieuwe bromfietsen. Een en ander betekent dat het onderhavige wetsvoorstel eerst voor wat betreft nieuwe bromfietsen in werking zal treden. Daarna volgt een periode van veertien maanden waarin de bezitters van bromfietsen die al in het verkeer zijn, een aanvraag voor een kenteken kunnen indienen. In de periode van twee maanden daarna handelt de RDW alle aanvragen verder af, zodat het wetsvoorstel zestien maanden na de inwerkingtreding voor nieuwe bromfietsen voor alle bromfietsen in werking zal zijn getreden.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
K. M. H. Peijs