

Vergaderjaar 1992–1993

22 030

Vervanging van de Wegenverkeerswet (Wegenverkeerswet 1994)

Nr. 56

BRIEF VAN DE MINISTER VAN JUSTITIE

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 29 juni 1993

Tijdens de mondelinge behandeling van het wetsvoorstel tot Vervanging van de Wegenverkeerswet (hierna WVV 1994) in de Tweede Kamer op 24 juni jl. heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat u toegezegd dat ik u schriftelijk zou informeren over een aantal punten die daarbij aan de orde zijn geweest en die relevant zijn voor het werkkterrein van mijn ministerie.

1. De Tweede Kamer heeft tijdens de mondelinge behandeling van het wetsvoorstel Wet op de identificatieplicht (Kamerstukken II, 22 694) het door de leden Kalsbeek-Jasperse en Van der Burg ingediende amendement (22 694, nr. 23) aanvaard, dat daartoe strekt dat het rijbewijs wordt aangewezen als document waarmee men zich onder andere op de werkplek kan identificeren.

De vijfde nota van wijziging op het wetsvoorstel WVV 1994, die door mijn ambtgenote van Verkeer en Waterstaat en mij op 18 juni werd ingediend, voorziet erin dat op het rijbewijs dat afgegeven wordt onder het regime van de toekomstige WVV 1994, het SoFi-nummer en de nationaliteit dienen te worden vermeld. Omdat de geldigheidsduur van het rijbewijs tien jaar bedraagt, zullen nog gedurende tien jaar na de inwerkingtreding van de WVV 1994 rijbewijzen in omloop zijn waarop de beide gegevens niet vermeld zullen zijn.

Artikel 111, derde lid, waarin wordt bepaald dat tot de eisen betreffende de inrichting van het rijbewijs in ieder geval behoren de nationaliteit en het SoFi-nummer, heeft geen betekenis voor reeds afgegeven rijbewijzen.

De in voorbereiding zijnde Invoeringswet WVV 1994 zal er namelijk in voorzien dat rijbewijzen die zijn afgegeven op grond van de huidige Wegenverkeerswet (hierna WVV), na de inwerkingtreding van de WVV 1994 hun geldigheid behouden. Ingevolge deze overgangsbepaling zullen nog gedurende tien jaar – de geldigheidsduur van een rijbewijs – oude rijbewijzen in omloop zijn. Voor de goede orde merk ik tot slot op

dat, indien de krachtens artikel 111, tweede lid, WVV 1994 door de Minister van Verkeer en Waterstaat te stellen eisen betreffende de inrichting van het rijbewijs gewijzigd worden, deze gewijzigde eisen altijd alleen gelden voor de vanaf de inwerkingtreding van de wijziging van die eisen af te geven rijbewijzen. Het is nooit zo dat zodra de eisen wijzigen – hetgeen dus bij de inwerkingtreding van de WVV 1994 geschiedt in verband met het SoFi-nummer en de nationaliteit – de gewijzigde eisen ook voor reeds afgegeven rijbewijzen gelden. Dit zou tot onwerkbaar situaties leiden. Bij het stellen van de eisen bepaalt voornoemde minister dat de eisen uitsluitend gelden voor nog af te geven rijbewijzen.

2. De Tweede Kamer heeft op 24 juni jl. doen blijken geen voorstander te zijn van een verplichte omwisseling van rijbewijzen, teneinde daarmee te bereiken dat binnen korte termijn alle oude rijbewijzen worden omgewisseld voor nieuwe rijbewijzen, waarop nationaliteit en SoFi-nummer zijn vermeld. Positiever werd gereageerd op het door de Minister van Verkeer en Waterstaat in haar eerste en tweede termijn geopperde suggestie, om bij de Invoeringswet van de WVV 1994 te regelen dat burgers op vrijwillige basis hun rijbewijs kunnen omwisselen voor een nieuw rijbewijs, waarop de bedoelde gegevens wel staan vermeld. Deze vrijwillige omwisseling heeft alleen zin indien in de Invoeringswet van de WVV 1994 eveneens wordt voorzien in een wijziging van de Wet op de identificatieplicht, inhoudende dat het rijbewijs uitsluitend als identificatiemiddel op de werkplek gebruikt kan worden indien daarop de bedoelde gegevens staan vermeld. Bij gelegenheid van de behandeling van het voorstel voor de Invoeringswet WVV 1994, welk wetsvoorstel naar verwachting nog dit kalenderjaar aan de Tweede Kamer zal worden aangeboden, zou de Kamer zich over dit punt nader kunnen uitspreken.

3. Terzake van artikel 5 verzocht de heer Wolffensperger om een wijziging. Bij zesde nota van wijziging, die op 28 juni 1993 bij de Kamer is ingediend, wordt aan zijn verzoek geheel tegemoet gekomen.

4. Een andere door de heer Wolffensperger gestelde, nog niet beantwoorde vraag betreft artikel 156 van het wetsvoorstel. Dit artikel stelt de eigenaar of houder van een motorrijtuig waarmee een verkeersmisdrijf is begaan waarbij de bestuurder onbekend is gebleven, verplicht naam en adres van de bestuurder bekend te maken. Terecht merkt de heer Wolffensperger op dat indien een leasebedrijf niet in staat is de bestuurder te noemen, de wet geen plicht voor de lessee kent om de bestuurder te noemen. Zo kent de wet ook geen plicht voor de burger die een auto geleend heeft om indien hij niet zelf de bestuurder was, te zeggen wie dat dan wel was.

Hoewel de wet hiermee niet voorziet in een in alle opzichten sluitende regeling voor het geval de eigenaar-houder zich kan disculperen, ben ik van mening dat aanpassing van de wet in de richting waarop de heer Wolffensperger duidt, op bezwaren stuit. Dit licht ik als volgt toe. De wet gaat uit van een verantwoordelijkheid van de eigenaar of houder om ervoor zorg te dragen dat hij weet wat er met zijn auto gebeurt. Doet hij dat niet, dan is hij, behoudens disculperende omstandigheden, daarvoor strafrechtelijk aansprakelijk. Het is ongewenst deze strafrechtelijk gesanctioneerde verantwoordelijkheid eveneens op te leggen aan personen aan wie de auto in gebruik is gegeven. Onduidelijkheid zou kunnen ontstaan over de strafrechtelijke aansprakelijkheid. Gaat die ook over op de gebruiker? Zo is, vervalt dan de aansprakelijkheid van de eigenaar-houder of is deze ook aansprakelijk? Het is ongewenst voor eenzelfde feit meerdere strafrechtelijk aansprakelijken te hebben terwijl

het ook ongewenst is de strafrechtelijke aansprakelijkheid van de eigenaar-houder geheel over te laten gaan op de gebruiker.

De eigenaar-houder dient immers primair verantwoordelijk te blijven voor hetgeen met zijn auto gebeurt. De regeling moge dan niet waterdicht zijn, zij biedt wel duidelijkheid. Op grond van het bovenstaande meen ik dan ook dat deze regeling geen wijziging behoeft.

5. Voor de beantwoording van de vragen van de heer Van der Vaart over de APK-regeling verwijs ik, evenals mijn ambtgenote van Verkeer en Waterstaat reeds heeft gedaan, naar de antwoorden op eerdere kamer-vragen van de heer Van der Vaart. De beantwoording is u inmiddels toegezonden.

6. Het lid van uw Kamer de heer Van der Vaart heeft nog geïnformeerd naar het tijdstip waarop een aangepast strafvorderingsbeleid ter zake van rijden met een vals kenteken (artikel 14 WVV) kan worden verwacht. Het door de heer Van der Vaart ingediende en door de Kamer aanvaarde amendement op wetsvoorstel 22 868, strekte ertoe het in de wet neergelegde strafmaximum te verhogen. Het verhogen van een strafmaximum voor een bepaald delict leidt evenwel niet automatisch tot een aanpassing van het transactie- en strafvorderingsbeleid ter zake. De procedure om hiertoe te komen staat los van de inmiddels gerealiseerde verhoging van het strafmaximum.

In zijn algemeenheid geldt dat het aanpassen van het transactie- en strafvorderingsbeleid, alsmede de noodzakelijke aanpassingen in de geautomatiseerde systemen, verloopt via de gebruikelijke procedure: voorbereiding in de Commissie Feiten en Tarieven (waarbij niet alleen rekening wordt gehouden met de ernst van het delict, maar ook met de verhouding tot de ernst van andere delicten en de daarvoor vastgestelde strafmaat) en goedkeuring door de vergadering van procureurs-generaal. Uiteraard moet een door de wetgever vastgestelde verhoging van het strafmaximum worden vertaald in een verhoging van de tarieven die in het transactie- en strafvorderingsbeleid worden gehanteerd.

Daarnaast wordt ernaar gestreefd wijzigingen in de regelgeving die gevolgen hebben voor de opsporende en vervolgende instanties, zoveel mogelijk te bundelen. Op die manier wordt immers voorkomen dat het veld tussentijds te vaak wordt geconfronteerd met wijzigingen en dat bij elke wijziging een aanpassing van de benodigde drukwerken (bijvoorbeeld de «feitenboekjes» die de politie op straat hanteert) moet plaatsvinden. Dit brengt met zich mee dat in voorkomende gevallen wordt gewacht tot zich een geschikte gelegenheid voordoet. Zulks is ook geschied in het onderhavige geval. Zodra zich een passende gelegenheid voordoet, zal de beoogde aanpassing conform de hiervoor weergegeven procedure worden bewerkstelligd, naar verwachting per 1 december 1993.

7. Een belangrijk punt tijdens de mondelinge behandeling van de WVV 1994 betrof de persoonlijke verschijningsplicht bij de tenaamstelling in het kentekenregister. De Kamer concludeerde dat alle argumenten zijn uitgewisseld en heeft mij gevraagd om een reactie op het – toen nog – in te dienen gewijzigde amendement van mevrouw Roosen-van Pelt.

Het gewijzigde amendement, ingediend door de leden Roosen-van Pelt, van der Vaart en Jorritsma-Lebbink, levert mijns inziens noch ten aanzien van het eerder ingediende amendement-Roosen-van Pelt noch ten opzichte van het eerder door mevrouw Jorritsma-Lebbink ingediende amendement, een wezenlijke verbetering op, althans indien men uitgaat van de wenselijkheid een persoonlijke verschijningsplicht in de wet op te

nemen. Van deze wenselijkheid ga ik zonder meer uit. Hiermee ondersteun ik de Minister van Verkeer en Waterstaat volledig in de door haar tijdens de mondelinge behandeling aangevoerde argumenten. Het amendement houdt in dat de persoonlijke verschijningsplicht niet geldt indien de aanvrager van het kenteken een erkend garagebedrijf machtigt. Het erkend garagebedrijf gaat vervolgens naar het postkantoor met het originele identificatiedocument van de aanvrager. Het amendement voorziet er niet in dat het bedrijf tevens dient te overleggen de machtiging en de papieren waaruit blijkt dat het een erkend bedrijf is. Daarin kan alsnog worden voorzien. Dit verhelpt echter niet mijn hoofdbezwaren tegen het amendement. Deze zijn de volgende.

Zowel de machtiging als de papieren die de erkenning bewijzen, kunnen vrij eenvoudig worden vervalst. Ten opzichte van de door de regering voorgestelde persoonlijke verschijningsplicht, is het in het amendement voorgestelde systeem dus op twee plaatsen fraudegevoeliger.

Kern van de zaak is dat degene op wiens naam het kenteken wordt gesteld niet persoonlijk verschijnt. Dit maakt de kans op fraude altijd groter. Indien een machtiging wordt overgelegd wil dit geenszins zeggen dat de persoon die als volmachtgever wordt vermeld daarvan ook daadwerkelijk op de hoogte is. Rekening moet worden gehouden met de ook thans voorkomende situatie dat een auto wordt gezet op naam van iemand van wie het rijbewijs is gesloten.

Tot slot merk ik het volgende op. Waar het bij de beoordeling van de persoonlijke verschijningsplicht uiteindelijk om gaat, is een afweging tussen het belang van een zo zuiver mogelijk kentekenregister en de daaraan verbonden lasten voor de burger. Nu mijns inziens door het alternatief dat door de leden Roosen-van Pelt, Van der Vaart en Jorritsma-Lebbink is aangedragen niet in dezelfde mate wordt bijgedragen aan deze zuiverheid, dient de belangenafweging mijns inziens tot de volgende conclusie te leiden. De geringe extra lasten voor de burger, gelegen in het – om de gedachten te bepalen – één maal in de drie jaar kort bezoeken van het postkantoor, teneinde een nieuwe auto te naam te stellen, wegen mijns inziens in het geheel op tegen het belang van de extra betrouwbaarheid van het register die daarmee bereikt kan worden.

De Minister van Justitie,
E. M. H. Hirsch Ballin