

Vergaderjaar 1993–1994 Nr. 101a

22 030

Vervanging van de Wegenverkeerswet (Wegenverkeerswet 1994)

MEMORIE VAN ANTWOORD

Ontvangen 15 maart 1994

Wij hebben met vreugde geconstateerd dat ook de leden van de vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat van de Eerste Kamer met instemming hebben kennisgenomen van het wetsvoorstel Wegenverkeerswet 1994. Het deed ons genoeg dat de leden van de fractie van D66 hun waardering uitspraken voor het wetsvoorstel, dat zij beschouwden als een geslaagde hercodificatie van het verkeersrecht, en dat de leden van de fractie van de SGP met instemming kennis hadden genomen van de inhoud van het wetsvoorstel en de grondige behandeling, zowel schriftelijk als mondeling, door de Tweede Kamer.

De leden van de fracties van D66 en van de SGP vroegen of de evaluatie van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 al voltooid is en zo ja, of de uitkomsten daarvan kunnen worden toegezonden.

De evaluatie van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 en van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer zal naar verwachting in het begin van dit jaar worden afgerond. De uitkomsten zullen in een evaluatierapport worden opgenomen. Dit rapport zal aan beide kamers der Staten-Generaal worden aangeboden.

De leden van de fractie van de SGP vroegen of het in het voornemen van de regering ligt ook nieuwe personenauto's te doen voorzien van een snelheidsbegrenzer.

Op dit moment wordt in het kader van de Economische Commissie voor Europa (ECE) onderzoek verricht naar de relatie tussen het motorvermogen, casu quo de maximumsnelheid van personenauto's en de verkeersveiligheid. Afhankelijk van de uitkomsten van dit onderzoek zullen in ECE-verband maatregelen worden voorgesteld. Het is gebruikelijk dat hieropvolgend de maatregel in de EG wordt besproken.

Het komt ons voor dat een maatregel als door de leden van de fractie van de SGP bedoeld, inderdaad slechts in Europees verband getroffen zou kunnen worden. Bij een eenzijdige actie van Nederland bestaat het geenszins als denkbeeldig te beschouwen risico dat er strijdigheid ontstaat met het EEG-recht. Bij het eventueel treffen van maatregelen in EEG-verband moet overigens bedacht worden dat als voorwaarde

hiervoor de harmonisatie van de maximumsnelheden in de verschillende lid-staten noodzakelijk lijkt. Ten slotte merken wij op dat een snelheidsbegrenzer voor personenauto's in beginsel slechts een oplossing zou bieden voor de overschrijding van de maximumsnelheid op autosnelwegen, die zoals bekend tot de relatief veiligste wegen kunnen worden gerekend. De instelsnelheid zal immers op een waarde moeten liggen die in elk geval niet lager is dan de hoogst toegestane snelheid hier te lande.

Vanuit het ministerie van Verkeer en Waterstaat is het beleid mede gericht op een verdere begrenzing van de snelheid van personenauto's. Instrumenten die hiervoor gebruikt kunnen worden zijn de snelheidsbegrenzer, telematica-toepassingen (weg-voertuig combinatie) en vermogensbegrenzing van motoren. Over dit laatste heeft de Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT) verleden jaar een resolutie aangenomen. Welk instrument of welke combinatie van instrumenten uiteindelijk zal worden ingezet, is op dit moment nog onderwerp van onderzoek. Zoals overigens bekend is, is in het Nationaal Milieubeleidsplan II (Kamerstukken II, 23 560, nr. 2, blz. 144, tweede streepje) opgenomen dat tegen het jaar 2000 ook nieuwe personenauto's zouden moeten zijn voorzien van een snelheidsbegrenzer.

De leden van de fracties van D66 en van de SGP vroegen of en zo ja, in welke vorm onderzoek wordt verricht naar een mogelijke integratie van de delen I en II van het kentekenbewijs. Kunnen – zo vroegen deze leden – de uitkomsten worden overgelegd? Deze leden vroegen voorts of bedoeld onderzoek ook betrekking heeft op de financiële consequenties van een dergelijke integratie.

Bij de ontwikkeling van de nieuwe kentekenregistratieregeling is onderzoek verricht naar de mogelijkheden om de diverse delen van het kentekenbewijs te integreren. Voor wat betreft de integratie van de delen I en II luidde de conclusie van het onderzoek dat een dergelijke integratie meer nadelen dan voordelen met zich mee zou brengen.

Praktisch gezien zou thans het voordeel van integratie zijn dat er niet meer twee losse velletjes, maar slechts één document bij gebruik van een voertuig op de weg meegenomen zou moeten worden. In het verleden is echter niet gebleken dat het «niet aan elkaar vast zitten» van de delen I en II problemen geeft. Integratie van deel I en II heeft daarentegen wel een belangrijk nadeel, te weten een kostenverhogende werking. Bij iedere wijziging van de tenaamstelling bij een afgiftepunt zouden zowel alle voertuiggegevens (deel I) als alle tenaamstellingsgegevens (deel II) geprint moeten worden, waardoor de procedure ongeveer 25 cent per tenaamstelling duurder zou worden. De afweging tussen genoemde voor- en nadelen heeft de eerste ondergetekende destijds doen besluiten af te zien van deze integratie.

Overigens is er ook enig oriënterend onderzoek verricht naar de mogelijkheden van de zogenaamde smartcard-technologie. Eén van de conclusies van dit onderzoek is dat de fraudebestendigheid van kenteken-documenten wellicht kan worden verbeterd door van deze technologie gebruik te maken. Hierbij wordt dan gedacht aan het alsnog op één smartcard samenvoegen van de informatie die thans op de delen I en II staat. Of en zo ja, hoe en wanneer tot vervanging van het kenteken-document door een smartcard moet worden overgegaan, wordt nader onderzocht. Het is thans niet bekend wanneer de resultaten van dit onderzoek kunnen worden verwacht. Toepassing van de smartcard-technologie is in ieder geval op het moment van invoering van de Wegenverkeerswet 1994 nog niet aan de orde.

De leden van de SGP-fractie vroegen of er een tijdpad bestaat waarlangs deel III in 3 jaar zal zijn afgeschaft. Onder verwijzing naar de toezegging van de minister om andere afgifte loketten van kentekenbewijzen in te schakelen, vroegen deze leden voorts welke mogelijkheden in dit verband kunnen worden genoemd.

Ingevolge artikel 186 van het wetsvoorstel wordt het deel III van het kentekenbewijs afgeschaft per 1 januari 1997. Dit betekent dat de massale verzending van delen III (de zogenaamde deel III-ronde) voor het laatst zal plaatsvinden in oktober 1995; de alsdan afgegeven delen III zijn dan geldig tot eind 1996. De systematiek van de betaling, de afgifte en het gebruik blijft overigens tot het moment van afschaffing ongewijzigd.

Momenteel laat de eerste ondergetekende onderzoek verrichten naar de organisatorische consequenties van het wegvallen van deel III voor de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW) alsmede naar de wijze waarop de overige effecten van de afschaffing kunnen worden gecompenseerd. Voor wat betreft deze overige effecten het volgende.

De met de heffing van het deel III-tarief ontvangen inkomsten dekken vrijwel alle aan het kentekenregistratiesysteem verbonden kosten. Aangezien deze inkomstenbron straks wegvalt, moet een alternatieve financiering voor de kentekenregistratie worden gevonden. Gedacht wordt hierbij onder meer aan de introductie van verschillende nieuwe tarieven voor handelingen die nu kosteloos zijn (bijvoorbeeld de afgifte van een deel II bij overschrijving) en aan de introductie van een toeslag op de motorrijtuigenbelasting. Naar verwachting wordt het onderzoek in de eerste helft van 1994 afgerond, waarna besluitvorming over en formalisering van de nieuwe financieringsstructuur kan plaatsvinden.

Met het afschaffen van deel III valt niet alleen een belangrijke inkomstenbron weg, maar ook een middel om de zuiverheid van de in het kentekenregister opgenomen persoonsgegevens op peil te houden. Aan de hand van de deel III-verzending kan immers worden gecontroleerd of deze gegevens nog correct zijn en kunnen foutieve gegevens aan de hand van de opgave van de geregistreerde worden gecorrigeerd. In het wegvallen van deze functie van deel III zal op tweeërlei wijze worden voorzien. Allereerst zullen de gegevens na het in werking treden van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994 geverifieerd kunnen worden in het kader van de verzending van uitnodigingen van betaling van de houderschapsbelasting door het Centraal Bureau Motorrijtuigenbelasting (per kwartaal of jaarlijks). Ten tweede zullen naam- en adresgegevens op juistheid gecontroleerd worden aan de hand van de gegevens van het GBA.

Voor wat betreft de vraag naar de afgifteloketten van kentekenbewijzen kan het volgende worden medegedeeld. Het is voor een goede uitvoering van de tenaamstellingsprocedures van belang dat de daartoe geëquiperde afgifteloketten een goede spreiding over Nederland hebben en ruime openingstijden kennen. Het huidige netwerk van postkantoorloketten waar afgifte van kentekenbewijzen plaatsvindt, voldoet aan beide voorwaarden. Uit service-overwegingen is inmiddels een begin gemaakt met de afgifte van delen II en III bij de districtskantoren van de RDW.

Het aantal afgifteloketten kan nog verder worden uitgebreid door inschakeling van gemeentehuizen of banken. De eerste ondergetekende heeft aan de Vereniging van Nederlandse Gemeenten toegezegd dat gemeenten in principe met ingang van 1 mei 1996 naast de PTT-loketten zullen kunnen optreden als afgifteloket voor delen II. Ter voorbereiding van de realisatie hiervan zijn thans gesprekken gaande tussen de VNG en de RDW.

De leden van de fracties van de PvdA en van D66 vroegen of inzicht kan worden gegeven in de praktische uitvoering van het tegen de wens van de minister aangenomen (nader gewijzigde) amendement Roosen-van Pelt (nr. 57), dat de huidige praktijk reguleert waarin het erkende autobedrijf namens de aanvrager is gemachtigd op het postkantoor de tenaamstelling te regelen, mits de identiteit van de aanvrager kan worden vastgesteld. Kan worden uiteengezet – zo vroegen deze leden – welke bezwaren ook nu nog aan deze regeling zijn verbonden indachtig de verklaring van de minister van Justitie dat de regering nog steeds de voorkeur houdt voor de persoonlijke verschijningsplicht?

Gaarne voldoen wij aan het verzoek van de leden van de fracties van de PvdA en D66 in te gaan op de praktische uitvoering van de machtigingsregeling zoals deze na aanvaarding van het amendement in het wetsvoorstel is vastgelegd, en op de bezwaren die nu nog aan deze regeling zouden kleven. Hierbij is relevant het totaal van mogelijkheden om de fraudebestendigheid van het kentekenregister te vergroten.

Wij hebben er naar gestreefd om, gezien het toegenomen en nog groeiende belang van het kentekenregister, een keten van maatregelen en procedures te ontwerpen die tot doel heeft om de inzet van alle mogelijkheden – en niet alleen de politieke – in het gehele proces te benutten; voorts is de gehele proces-keten zodanig opgezet dat de (potentiële) kentekenhouder hieraan «niet kan ontsnappen». Zo is bij de behandeling van het wetsvoorstel Wegenverkeerswet 1994 in de Tweede Kamer terecht opgemerkt dat in de nieuwe voertuigregistratie ondanks allerlei maatregelen de fraudebestendigheid met betrekking tot kentekenplaten nog onvoldoende is. De eerste ondergetekende zal dan ook met voorstellen komen om, in aansluiting op de systematiek en opzet van de nieuwe kentekenregistratie, adequate procedures en regels ten aanzien van kentekenplaten voor te schrijven. In het wetsvoorstel is daarvoor in artikel 39 reeds een basis opgenomen door aanvaarding van het amendement Jorritsma-Lebbink (Kamerstukken II, 22 030, nr. 40).

Met betrekking tot de zuiverheid en fraudebestendigheid van de registratie is met ingang van 1 januari 1992 reeds een aantal maatregelen in werking getreden en zullen met de invoering van de Wegenverkeerswet 1994 nog een aantal extra waarborgen van kracht worden. Het gaat hierbij om de volgende voorzieningen.

1. «Ingang» van de kentekenregistratie

a. Door middel van een erkenningsregeling met importeurs is zeker gesteld wie wanneer voor welk voertuig verantwoordelijk wordt.

b. Individueel geïmporteerde voertuigen worden door de RDW gekeurd; voorts wordt gecontroleerd of het voertuig niet is gestolen of als gesloopt staat geregistreerd.

c. De tenaamstelling op natuurlijke personen kan straks alleen nog plaatsvinden indien betrokkene 18 jaar of ouder is en beschikt over een controleerbaar Nederlands woonadres.

d. Vóór de tenaamstelling wordt eerst on-line gecontroleerd of het voertuig niet gesloopt, gesloten of op verkeerde wijze geïmporteerd is. Verder is de legitimatie van de persoon bij de aanvraag van een kentekenbewijs aangescherpt. Legitimatie is slechts mogelijk met een klein aantal legitimatiebewijzen.

In 90% van de gevallen vindt legitimatie plaats door middel van het rijbewijs. Na een visuele controle met behulp van de pasfoto wordt de geldigheid van het rijbewijs on-line gecontroleerd aan de hand van het Centraal Register Rijbewijzen.

Bij legitimatie met een paspoort vindt visuele controle plaats en moet

een recent uittreksel uit het bevolkingsregister worden getoond in verband met de noodzakelijke adrescontrole.

e. Voor wat betreft de zuiverheid van adressen in het kentekenregister wordt, zoals eerder aangegeven, aangesloten bij het systeem van de houderschapsbelasting en het GBA-systeem.

f. Tenaamstelling op rechtspersonen kan alleen geschieden als zij in Nederland zijn gevestigd; vooraf vindt on-line een controle met de registers van de Kamer van Koophandel plaats. Ook de vertegenwoordigingsbevoegdheid wordt vooraf gecontroleerd aan de hand van persoonlijke legitimatie, uittreksels van de Kamer van Koophandel en on-line controle met de registers.

g. Aanmelding van de WA-verzekering door verzekeringsmaatschappijen binnen uiteindelijk maximaal twee weken na tenaamstelling biedt eveneens een extra controle op de vraag of en zo ja, hoe, een voertuig is geregistreerd.

2. Instandhouding zuiverheid gedurende de registratie

a. Het systeem van houderschapsbelasting zorgt ervoor dat de geregistreerde zorgvuldig zal omgaan met de registratie. Doet hij dit niet, dan blijft hij geconfronteerd met belastingaanslagen. Het belang van de geregistreerde bij een juiste overschrijving op een volgende koper zal dan ook groot zijn. Indien het voertuig wordt gestolen of gesloopt zal de geregistreerde er voorts voor zorgen de in dat verband vastgestelde procedures te volgen.

b. Het huidige deel III voorziet in een bijzonder efficiënte jaarlijkse controle van de registratie. Deze functie wordt, zoals reeds is opgemerkt, te zijner tijd door het systeem van de houderschapsbelasting en het GBA worden overgenomen.

3. «Uitgang» uit de kentekenregistratie

Er zijn nauw sluitende procedures opgesteld voor de beëindiging van de registratie:

a. Er komt een erkenningsregeling voor slopers, waarbij aansluiting wordt gezocht met de milieuwetgeving.

b. De registratie van diefstal en vermissing van een voertuig is en wordt nog verder verbeterd, zulks in overleg met Justitie, politie, autobranche, verzekeraars en buitenlandse politie-organisaties; hierbij wordt aangesloten bij het internationale en nationale Schengen Informatie Systeem. Ook vindt samenwerking plaats met buitenlandse registrerende instanties, waartoe een netwerk wordt ontwikkeld met behulp waarvan de aangesloten landen elkaars registers kunnen raadplegen.

c. Er komt een aangescherpte regeling voor export van voertuigen door middel van exportverklaringen en exportkentekens.

Voorts is er nog een tweetal andere onderwerpen die in het kader van het doel van de hiervoor vermelde procedure-maatregelen ten aanzien van het instandhouden van de zuiverheid en fraudebestendigheid van het kentekenregister, vermeldenswaardig zijn. Het betreft de volgende punten:

a. In nauw overleg met het Centraal Bureau Motorrijtuigenbelasting vindt thans aan de hand van de voertuig- en belastingregistraties een nauwkeurige controle en schoning van het kentekenregister plaats. Enige honderdduizenden kentekenhouders, ten aanzien van wie twijfel bestaat of zij nog een voertuig in hun bezit hebben, worden thans aangeschreven.

b. Voorts vinden onderzoeken plaats door de Accountantsdienst van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en de EDP-auditpool van het Ministerie van Financiën. Deze onderzoeken zijn er op gericht het voertuigregistratiesysteem volledig door te lichten en zo nodig aanpassingsvoorstellen te doen. Aldus kan straks jaarlijks een verklaring

worden afgegeven dat de administratieve en geautomatiseerde procedures voldoen aan de hieraan te stellen eisen en dat de kwaliteit van de registratie de accountantstoets kan doorstaan.

Door de handhaving van de mogelijkheid dat de burger door middel van machtiging van het garagebedrijf zijn voertuig tenaamstelt, wordt een zwakkere schakel bij de «ingang» van de registratie in stand gelaten.

Indien een machtiging wordt overgelegd – deze is eenvoudig op te stellen – is namelijk niet zeker dat de persoon die als volmachtgever wordt vermeld daarvan ook daadwerkelijk op de hoogte is. Rekening moet worden gehouden met de situatie dat een auto op naam wordt gesteld van iemand van wie het rijbewijs is gestolen.

Voor wat betreft de «ingang» van het kentekenregister is de aanvraag van een kentekenbewijs een belangrijk moment waarop kan worden gecontroleerd of degene die in het kentekenregister wordt opgenomen ook daadwerkelijk de verplichtingen voor dit voertuig op zich wil en mag nemen en of over deze persoon de juiste gegevens worden vastgelegd. Deze twee elementen kunnen met een machtigingsregeling voor erkende bedrijven in geringere mate worden gerealiseerd dan met een persoonlijke verschijningsplicht. Door de verschijning van de persoon zelf met daarbij een controle aan de hand van een foto en met de diverse registraties worden vervalsingen en oneigenlijk gebruik van andermans legitimatiedocumenten zo veel mogelijk voorkomen.

Voor rechtspersonen is reeds in het oorspronkelijke wetsvoorstel wél voorzien in een machtigingsmogelijkheid. Hiervoor is destijds gekozen na een afweging van de maatschappelijke lasten die een persoonlijke verschijningsplicht voor de tekenbevoegden van rechtspersonen met zich mee zou brengen enerzijds en de kans op fraude bij tenaamstelling op rechtspersonen anderzijds. De kans op fraude is bij tenaamstelling op rechtspersonen geringer omdat de persoon op dit legitimatiebewijs moet overeenkomen met één van de tekenbevoegden die op het bij de aanvraag over te leggen uittreksel van de Kamers van Koophandel is vermeld.

Het gaat uiteindelijk om de afweging tussen het belang van een zo zuiver en fraudebestendig mogelijk register enerzijds en de daaraan verbonden lasten voor de burger anderzijds. De Tweede Kamer meende dat de nadelen van de lasten voor de burger hier zwaarder dienen te wegen dan de voordelen van een zo zuiver mogelijk kentekenregister.

Uit het voorgaande blijkt dat in onze visie de persoonlijke verschijningsplicht een optimale regeling zou bieden voor het tenaamstellen van voertuigen. Wij hebben ons evenwel aan het oordeel van de Tweede Kamer gerefereerd nadat in het gewijzigde amendement in enige extra waarborgen was voorzien.

De leden, behorende tot de fractie van de PvdA, merkten op dat het Verdrag van Wenen inzake het wegverkeer 1968 het internationale verkeer beperkt tot voertuigen die korter dan een jaar in een ander land verkeren. Tegen de achtergrond van de verklaring van de minister, dat in dat geval bijvoorbeeld lease-contracten voor steeds een half jaar zouden kunnen worden afgesloten – met als gevolg dat op die wijze de Nederlandse motorrijtuigenbelasting zou kunnen worden ontgaan – vroegen de hier aan het woord zijnde leden naar het (voorlopige) standpunt van de regering over toetreding tot genoemd verdrag.

Op basis van het Verdrag van Wenen inzake het wegverkeer (Trb. 1974, 35) heeft een verdragsluitende partij de mogelijkheid om een voertuig dat

langer dan één jaar op haar grondgebied verblijft zonder een belangrijke onderbreking, waarvan de duur door haar kan worden vastgesteld, als niet zijnde in het internationaal verkeer te beschouwen. Op zich staat dit er niet aan in de weg dat in Nederland gevestigde personen gebruik maken van een in het buitenland geregistreerd voertuig, dat bijvoorbeeld geleased kan zijn. Een dergelijk leasecontract zou zelfs van onbepaalde duur kunnen zijn, mits maar wordt aangetoond, dat met het voertuig minimaal éénmaal per jaar de grens wordt gepasseerd.

Op zich achten wij het wenselijk dat de registratieplicht en de belastingplicht (motorrijtuigenbelasting en belasting van personenauto's en motorrijwielen) zo veel mogelijk parallel lopen. Het is evenwel niet zo dat bij een motorrijtuig met een buitenlands kenteken geen belasting kan worden geheven. Zowel onder vigueur van de huidige Wet op de motorrijtuigenbelasting 1966 en het wetsvoorstel Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994, als in het kader van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992 geldt, dat belasting kan worden geheven van degene die een motorrijtuig met een buitenlands kenteken feitelijk ter beschikking heeft, behoudens enkele uitzonderingen die zijn gebaseerd op wederkerigheid (bijvoorbeeld grenswerkers).

Inmiddels is over het voorstel van Rijkswet inzake toetreding tot een aantal verkeersverdragen, waaronder het verdrag van Wenen, door de Raad van State advies uitgebracht. Het nader rapport wordt inmiddels ambtelijk voorbereid. Hetgeen hiervoor ter zake van de belastingheffing is opgemerkt behoeft geen aanleiding te zijn tot een gewijzigd standpunt met betrekking tot de voorgenomen toetreding tot voornoemd verdrag, dan wel het maken van voorbehoud ter zake.

De leden van de SGP-fractie vroegen welke overwegingen ten grondslag liggen aan het voornemen de geldigheid van het internationale rijbewijs te beperken tot één jaar. Ook wensten zij gaarne te vernemen of bestuurders van landbouwmachines blijven vrijgesteld van een rijbewijs.

Zowel in het op 24 april 1926 te Parijs gesloten internationaal verdrag betreffende het verkeer met motorrijtuigen (artikel 7) als in het op 19 september 1949 te Genève gesloten Verdrag nopens het wegverkeer (artikel 24, tweede lid, juncto Bijlage 10) wordt de geldigheidsduur van internationale rijbewijzen vastgesteld op één jaar, te rekenen van de dag van afgifte. Het op 8 november 1968 te Wenen tot stand gekomen Verdrag inzake het wegverkeer bepaalt de geldigheidsduur van internationale rijbewijzen in beginsel op drie jaar, gerekend vanaf de datum van afgifte. Indien echter tijdens die periode van drie jaar de geldigheid van het aan de houder afgegeven nationale rijbewijs eindigt, eindigt tevens op die datum de geldigheid van het internationale rijbewijs. In het kader van de aanstaande toetreding van Nederland tot het Verdrag van Wenen bestaat het voornemen om het Verdrag op dit punt te volgen. Anders dan de leden van de SGP-fractie menen, is er derhalve geen sprake van een voorgenomen beperking van de geldigheidsduur van internationale rijbewijzen doch daarentegen juist van een voorgenomen langere geldigheidsduur.

Naar aanleiding van de vraag van de leden van de SGP-fractie of bestuurders van landbouwmachines blijven vrijgesteld van een rijbewijs, mogen wij verwijzen naar artikel 108, aanhef en onderdeel a, van het wetsvoorstel. Ingevolge die bepaling geldt de in de Wegenverkeerswet 1994 voorziene rijbewijsplicht – evenals dat het geval is ingevolge de huidige Wegenverkeerswet – niet voor landbouwtrekkers en motorrijtuigen met beperkte snelheid.

De leden van de PvdA-fractie merkten op dat in Duitsland en België een persoonsgebonden kentekenstelsel bestaat en vroegen, nu Nederland een voertuiggebonden systeem kent, of dit verschil in methode ten opzichte van beide buurlanden complicaties of problemen met zich kan brengen, en zo ja welke?

België kent inderdaad een persoonsgebonden kentekensysteem. In Duitsland bestaat echter een voertuiggebonden systeem, dat gekoppeld is aan regio's. Het is overigens niet zo dat Nederland nu overgaat naar een voertuiggebonden stelsel. Ook het huidige registratiesysteem is voertuiggebonden. In het verleden is in geen enkel opzicht gebleken van complicaties of problemen als gevolg van het verschil in systeem tussen Nederland en België, ook niet bij de uitwisseling van informatie tussen beide landen. In de toekomst worden evenmin problemen verwacht.

De leden van de PvdA-fractie vroegen voorts of een limitatieve opsomming kan worden gegeven van de organisaties, ondernemingen, instanties en personen, die toegang zullen krijgen tot het kentekenregistratiesysteem. Welke garanties – zo vroegen deze leden verder – kunnen worden gegeven dat de gegevens nergens anders terecht kunnen komen, bijvoorbeeld voor commerciële doeleinden?

Op 1 november 1993 zijn het Privacy-reglement kentekenregister alsmede een drietal ministeriële regelingen ter nadere uitwerking van dit reglement in werking getreden. In dit reglement en deze aanvullende regelingen is een opsomming gegeven van de personen en instanties die, onder bepaalde voorwaarden, gegevens kunnen verkrijgen uit het kentekenregister. Het reglement en bedoelde aanvullende regelingen zijn respectievelijk gepubliceerd in de Staatscourant van 25 oktober 1993, nr. 204, en in de Staatscourant van 29 oktober 1993, nr. 208. Kortheidshalve moge daarnaar worden verwezen. De met ingang van de Wegenverkeerswet 1994 geldende regeling inzake dit onderwerp zal naar verwachting inhoudelijk niet afwijken van genoemd privacyreglement.

In aanvulling hierop merken wij voor wat betreft de vraag naar de te geven garanties dat de gegevens nergens anders terecht komen, nog het volgende op. Autoriteiten en belanghebbenden kunnen de aan hen verstrekte gegevens aan derden doorgeven voor zover dit gebeurt in het kader van het doel waarvoor de gegevens aan hen zijn verstrekt. Zo mag een verzekeringsmaatschappij de aan haar verstrekte gegevens doorgeven aan een expertise-bureau om in het kader van de schadeafwikkeling het schadebedrag vast te stellen.

Indien achteraf blijkt dat de gegevens zijn gebruikt voor andere dan in het reglement genoemde doeleinden, wordt de desbetreffende belanghebbende voor de toekomst van de verstrekking van gegevens uitgesloten.

Alleen de Stichting RDC (RAI Data Centrum), die in het kader van het verstrekken van gegevens uit het kentekenregister is aangewezen als vertegenwoordiger van de automobielbranche, mag de gegevens uit het kentekenregister gebruiken voor commerciële doeleinden, onder de voorwaarden die in het privacy-reglement en de desbetreffende ministeriële aanwijzingsregeling zijn genoemd. Overigens kunnen geregistreerden dit commerciële gebruik van gegevens door de Stichting RDC voorkomen door bij de RDW een blokkade op dit gebruik te laten plaatsen.

De leden van de PvdA-fractie merkten op dat de aanvaarding van amendement nr. 23 een ware proliferatie van de voorhangpraktijk voor algemene maatregelen van bestuur met zich lijkt te brengen. Zij vroegen de regering nog eens in te gaan op het verwijt dat dit nodig was omdat

verzuimd werd in de wet een aantal materiële criteria op te nemen, aan de hand waarvan de gedelegeerde bevoegdheid zou worden toegepast.

Zoals in de bij het wetsvoorstel behorende memorie van toelichting is uiteengezet, (Kamerstukken II, 1990-1991, 22 030, nr. 3, blz. 8 en 9), is de opzet van het wetsvoorstel in sterke mate geïnspireerd door de aanbevelingen die door de commissie Wetgevingsvraagstukken (commissie Polak) zijn gedaan in het in 1985 uitgebrachte rapport «Orde in de regelgeving». Overeenkomstig die aanbevelingen zijn de hoofdlijnen van de regeling, de wezenlijke elementen en de belangrijkste duurzame normen in de wet in formele zin opgenomen. Dit heeft geleid tot een – zeker in vergelijking met de huidige Wegenverkeerswet – omvangrijke formele basis voor het complex van de wegenverkeerswetgeving. Eveneens overeenkomstig de aanbevelingen van de commissie Polak zijn ter regeling aan de algemene maatregel van bestuur slechts die onderwerpen overgelaten, die zich gezien hun mate van detaillering niet lenen voor regeling in de wet in formele zin. In het wetsvoorstel zoals dat oorspronkelijk werd ingediend, werd bovendien de ruimte voor nadere regeling bij algemene maatregel van bestuur voldoende in de formele wet omljnd. Ten slotte werden in het oorspronkelijk wetsvoorstel slechts die onderwerpen ter regeling aan de ministeriële regeling overgelaten, die zich gezien hun aard of hun mate van detaillering – bijvoorbeeld keuringseisen – dan wel in verband met het feit dat zij regelmatig bijstelling zullen behoeven – bijvoorbeeld tarieven – niet lenen ter vaststelling bij algemene maatregel van bestuur.

Naar de mening van de indieners van amendement nr. 23 zou de veelvuldig in het wetsvoorstel, zoals dat oorspronkelijk werd ingediend, gebezigde formule «bij of krachtens algemene maatregel van bestuur worden (nadere) regels vastgesteld» tot een te ruimhartige delegatiemogelijkheid leiden en zou dit zogenaamde «doordelegeren» moeten worden vermeden. De strekking van amendement nr. 23 is dan ook geweest de formule «bij of krachtens algemene maatregel van bestuur» te vervangen door een in de formele wet te maken keuze: hetzij nadere regeling uitsluitend bij algemene maatregel van bestuur, hetzij, indien daaraan behoefte zou bestaan, in de wet in formele zin uitsluitend dan wel tevens een basis opnemen – eventueel in de vorm van een «kan»-bepaling – voor nadere regeling bij ministeriële regeling.

Wij zijn van mening dat door het opnemen van de hoofdlijnen van de regeling in de formele wet en het voldoende omlijnen van de voor regeling in de algemene maatregel van bestuur overblijvende ruimte geen vrees behoefde te bestaan voor een te ruim gebruik van de voorziene delegatiemogelijkheden, ook niet bij handhaving van de – overigens ook door de Aanbevelingen inzake de regelgeving acceptabel geachte – formule «bij of krachtens algemene maatregel van bestuur». Wij hebben ons echter op dit punt gerefereerd aan het oordeel van de Tweede Kamer.

Anders dan de leden van de PvdA-fractie kennelijk veronderstellen, brengt echter niet de aanvaarding van amendement nr. 23 een uitbreiding van de voorhangpraktijk voor algemene maatregelen van bestuur met zich. Voor zover in het kader van het wetsvoorstel sprake is van een proliferatie van de voorhangpraktijk, wordt deze teweggebracht door artikel 3 van het wetsvoorstel zoals die bepaling is komen te luiden door aanvaarding van amendement nr. 42. Waar het wetsvoorstel zoals dat oorspronkelijk werd ingediend, uitsluitend voorzag in een voorhangprocedure voor algemene maatregelen van bestuur betreffende het verkeersgedrag, zullen ingevolge artikel 3 zoals dat door aanvaarding van amendement nr. 42 is komen te luiden, immers alle algemene maatregelen van bestuur – met uitzondering van algemene maatregelen van bestuur die uitsluitend strekken tot uitvoering van een bindend besluit van de Raad of de Commissie van de Europese Gemeenschappen – aan een

voorhangprocedure zijn onderworpen. Voor een algemene maatregel van bestuur die nadere regels betreffende het gedrag van verkeersdeelnemers bevat, geldt een afzonderlijke, zware voorhangprocedure, en voor de overige algemene maatregelen van bestuur een wat lichtere procedure. Zoals de eerste ondergetekende bij de openbare behandeling van het wetsvoorstel in de Tweede Kamer heeft uiteengezet (Handelingen TK 24 juni 1993, pag. 83-6100), zijn wij van oordeel dat parlementaire betrokkenheid bij gedelegeerde regelgeving geen regel doch uitzondering behoort te zijn. Wij hebben ons echter gerefereerd aan het oordeel van de Tweede Kamer.

De leden van de fractie van D66 wezen op de commotie die is ontstaan over het streven van de Minister van Verkeer en Waterstaat om in 1994 iedereen die achter het stuur wordt aangetroffen met meer dan 2 promille alcohol in het bloed, te laten keuren door een psychiater, die zou moeten vaststellen of betrokkene gedurende de rest van zijn leven nog wel geschikt is om een motorvoertuig te besturen. Deze leden wezen op het feit dat de vraag of een psychiater wel in staat is de gestelde vraag te beantwoorden, in een artikel in de medische vakliteratuur negatief wordt beantwoord. Zij vroegen de minister haar oordeel te geven.

Anders dan deze leden veronderstellen gaat het bij een in het kader van de vorderingsprocedure gedane vaststelling dat betrokkene niet geschikt over de voor het besturen van motorrijtuigen vereiste geschiktheid, niet over diens geschiktheid gedurende de rest van zijn leven. Betrokkene kan te allen tijde door het indienen van een zgn. Eigen verklaring opnieuw een geneeskundige verklaring aanvragen. Voor het overige zijn wij van mening dat een psychiater zeer wel in staat is om op basis van de hem ter beschikking staande, objectief vastgestelde gegevens en zijn eigen bevindingen, te beoordelen of iemand op dat moment geschikt over de vereiste mate van geschiktheid.

De leden van de PvdA-fractie vroegen of een overzicht kan worden gegeven van de positieve en negatieve gevolgen van de in de Wegenverkeerswet aangebrachte veranderingen voor de handhaafbaarheid van de voorschriften. Deze leden vroegen voorts of in dit verband kan worden aangegeven of de handhavingsmogelijkheden van nieuwe wetgeving beïnvloed worden door de op stapel staande wetgeving over politieregio's, en zo ja welke.

Bij het opstellen van het wetsvoorstel is terdege rekening gehouden met de handhaafbaarheid. Gesteld kan worden dat de in het wetsvoorstel opgenomen wijzigingen deze handhaafbaarheid ten goede komen. Als voorbeelden kunnen worden genoemd de voorschriften die in het kader van het vernieuwde registratiesysteem zijn opgenomen om een juiste en actuele tenaamstelling te verzekeren. In het kader van de registratie en de beëindiging ervan is daartoe een aantal maatregelen voorzien. Te noemen zijn het opnemen van technische gegevens direct na invoer of fabricage en het verval van tenaamstelling alleen bij overschrijving tussen particulieren, sloop, export of overdracht in bedrijfsvoorraad. Tevens zijn de procedures met waarborgen omkleed om een zo groot mogelijke zuiverheid van het register te bewerkstelligen.

Daarnaast kan op het terrein van maatregelen met betrekking tot rijbewijzen worden gewezen op de voorgestelde bevoegdheid voor rijbewijs-afgeevende instanties en voor opsporingsambtenaren om, indien zij in het kader van de aanvraag van een rijbewijs c.q. in het kader van de opsporing en controle worden geconfronteerd met een rijbewijs ten aanzien waarvan niet is voldaan aan een in het kader van de administratieve vorderingsprocedure of de procedure inzake invordering en inhouding van rijbewijzen gedane vordering tot overgifte, dan wel worden

geconfronteerd met een rijbewijs dat in strijd met de daartoe bestaande verplichting niet door de houder is ingeleverd, dat rijbewijs in te nemen en door te geleiden naar het parket dat bevoegd is tot inhouding, c.q. naar de instantie waar dat rijbewijs had moeten zijn ingeleverd.

Het opnemen van bepalingen omtrent de gecontroleerde afgifte en inname van kentekenplaten ten slotte, waarnaar zoals bekend thans onderzoek wordt verricht, zal naar verwachting de handhaafbaarheid verder doen toenemen.

Ook in de nieuwe politieorganisatie zal het stellen van prioriteiten onontkoombaar blijken. Met inachtneming van landelijke prioriteiten zoals die zijn vastgesteld in de vergadering van procureurs-generaal, zal op lokaal niveau prioriteitsstelling moeten plaatsvinden in het driehoeks-overleg. In voorbereiding zijnde wetgeving over de politieregio's zal hierin overigens een positieve verandering aanbrengen gelet op de versterkte positie van de hoofdofficier van justitie.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
J. R. H. Maij-Weggen

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