

Vergaderjaar 1993–1994

**23 664**

## **Regeling van de inwerkingtreding van de Wegenverkeerswet 1994 (Invoeringswet Wegenverkeerswet 1994)**

**Nr. 7**

### **NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG**

Ontvangen 30 augustus 1994

#### **I. ALGEMEEN**

##### **1. Fraude en misbruik met gestolen en verloren geraakte rijbewijzen**

De fracties van de PvdA, het CDA, de VVD en de SGP vestigden alle de aandacht op het belang van het tegengaan van fraude met en misbruik van gestolen en verloren geraakte rijbewijzen bij identificatie in het kader van de financiële dienstverlening door banken en andere financiële instellingen.

De leden van de PvdA-fractie vroegen allereerst of een raming is te geven van het aantal op naam gestelde rijbewijzen, dat jaarlijks verloren gaat of gestolen wordt. Bestaat er of komt er – zo vroegen deze leden verder – een registratiesysteem waarin de nummers van gestolen en verloren gegane rijbewijzen worden opgenomen en wie heeft in deze aangelegenheid het initiatief? Meer in het bijzonder wilden deze leden weten of de Rijksdienst voor het Wegverkeer bereid is de nummers van gestolen en vermiste rijbewijzen ter beschikking te stellen ten behoeve van een geautomatiseerd registratiesysteem.

De leden van de fracties van het CDA, de VVD en de SGP verzochten de regering te bevorderen dat in het kader van de bestrijding van misbruik van rijbewijzen, in het bijzonder bij identificatie in het kader van financiële dienstverlening door banken en andere financiële instellingen, de nummers van gestolen en verloren rijbewijzen ter beschikking worden gesteld voor het Verificatie en Informatie Systeem (VIS). Naar de mening van de leden van de fracties van het CDA en de VVD staat de Wegenverkeerswet de verstrekking niet in de weg.

Hoewel er geen exacte gegevens beschikbaar zijn met betrekking tot het aantal op naam gestelde rijbewijzen dat jaarlijks verloren gaat of gestolen wordt, is daarvan wel een indicatie te geven. Het betreft op jaarbasis ongeveer 25 000 à 35 000 documenten.

Ingevolge artikel 21, derde lid, van de Wegenverkeerswet kan voor een gestolen of verloren geraakt rijbewijs een vervangend rijbewijs (d.w.z. een

rijbewijs voor de resterende vernieuwingstermijn) dan wel een nieuw rijbewijs (d.w.z. een rijbewijs met een vernieuwingstermijn van tien jaar) worden afgegeven. Afhankelijk van de keuze van de afgevende instantie blijft het als vermiste of gestolen opgegeven document in het Centraal Register Rijbewijzen (CRR) geregistreerd. Wordt het vermiste of gestolen rijbewijs niet als zodanig geregistreerd, dan wordt het gegeven van het oorspronkelijke document bij afgifte van een nieuw document uit het CRR verwijderd. Bij raadpleging van het CRR kan op grond van deze verwijdering dadelijk worden geconstateerd dat het geen geldig document betreft. In het kader van de Wegenverkeerswet 1994 zullen overigens alle als vermiste en gestolen documenten die op naam zijn gesteld, bij afgifte van een vervangend document in het CRR geregistreerd blijven staan.

Het CRR bevat reeds thans niet alleen gegevens van alle afgegeven, op naam gestelde rijbewijzen, doch ook van in voorraad zijnde blanco rijbewijzen. De betrokken opsporingsinstanties kunnen, nu en straks, alle in het CRR voorkomende gegevens (inclusief de oorspronkelijke tenaamstelling) integraal bevragen. De gegevens omtrent blanco rijbewijzen worden bijvoorbeeld reeds aan de Divisie Centrale Recherche Informatiedienst (CRI) van het Korps Landelijke Politiediensten verstrekt ten behoeve van Interpol-signalering en het behoeve van het VIS.

Het CRR is aldus een uniek centraal en actueel referentieregister. Omdat een goede registratie en gegevensuitwisseling een eerste vereiste is voor een doeltreffende bestrijding van fraude met rijbewijzen, menen wij dat moet worden uitgegaan van enkelvoudige opslag van de betrokken gegevens in het CRR en dat dubbele registratie van dezelfde gegevens waar mogelijk moet worden voorkomen. Dit laatste neemt uiteraard niet weg dat de in het CRR opgeslagen gegevens ten behoeve van fraudepreventie en fraudebestrijding ten dienste moeten staan aan personen en instanties die belang hebben bij controle op de echtheid en geldigheid van rijbewijzen. Met de fracties van de PvdA, het CDA, de VVD en de SGP erkennen wij het belang van het tegengaan van fraude met rijbewijzen bij identificatie in het kader van financiële dienstverlening door banken en andere financiële instellingen. Gezien dit belang is de eerste ondergetekende bereid de benodigde gegevens uit het CRR beschikbaar te stellen aan de CRI ten behoeve van het VIS, dat te raadplegen is via de Stichting Bureau Krediet Registratie. De wijze waarop de gegevens omtrent gestolen en vermiste rijbewijzen aan het VIS zullen worden verstrekt is thans, evenals de dekking van de kosten die met die verstrekking zijn gemoeid, onderwerp van bespreking tussen betrokkenen. Er wordt naar gestreefd hierover op korte termijn afspraken te maken, waarna aanpassing van de programmatuur van het CRR zal plaatsvinden en zo nodig het voor het CRR vastgestelde privacyreglement (Stcrt. 1991, 253) zal worden aangepast. Wij zijn overigens met de leden van de fracties van het CDA en de VVD van mening dat de Wegenverkeerswet 1994, evenals de huidige Wegenverkeerswet, niet aan de verstrekking van gegevens uit het CRR aan het VIS in de weg staat.

## **2. De regeling inzake de mogelijkheid tot schorsing**

Zowel de leden van de PvdA-fractie als die van de CDA- en de SGP-fractie hebben vragen gesteld over de in de Wegenverkeerswet 1994 opgenomen mogelijkheid van schorsing. Gezien de samenhang tussen de vragen, zullen deze hierna als één geheel worden beantwoord.

De in artikel 67 van de wet opgenomen schorsingsmogelijkheid bestaat onder meer voor voertuigen waarvoor moet worden voldaan aan de houderschapsbelastingplicht, de keuringsplicht en/of de verzekeringsplicht, welke verplichtingen alle zijn gekoppeld aan de kentekenregistratie.

Indien op verzoek van een geregistreerde eigenaar/houder van een personenauto of motorrijwiel de geldigheid van het kentekenbewijs wordt geschorst, is deze uit dien hoofde voor de duur van tijdvakken die aanvangen tijdens de schorsing ontheven van de houderschapsbelastingplicht. In tegenstelling tot wat de leden van de CDA-fractie lijken aan te geven, kent de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994 geen zelfstandige schorsingsmogelijkheid. In deze wet is in dezen slechts bepaald dat de belasting niet wordt geheven over tijdvakken die aanvangen tijdens een voor een motorrijtuig geldende schorsing als bedoeld in hoofdstuk IV, paragraaf 6, van de Wegenverkeerswet 1994. De Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994 heeft overigens inmiddels het Staatsblad bereikt (Stb. 1994, 17). De invoering van deze wet zal worden geregeld in de Invoeringswet motorrijtuigenbelasting 1994, die inmiddels voor advies aan de Raad van State is voorgelegd.

De hoogte van het schorsingstarief wordt als drempeltarief gerelateerd aan het financieel voordeel dat de schorsing voor de eigenaar/houder van het voertuig oplevert. Dit financiële voordeel bestaat met name uit het niet behoeven te betalen van houderschapsbelasting. Zoals in de brief van de Staatssecretaris van Financiën van 27 oktober 1993 (Kamerstukken II, 1993-1994, 22 238, nr. 25) is aangekondigd, zal het schorsingstarief per voertuig worden vastgesteld op maximaal vier maanden motorrijtuigenbelasting en toeslag infrastructuurfonds. In artikel 2, onderdeel BB, van het onderhavige wetsvoorstel is een wijziging van artikel 67 van de Wegenverkeerswet 1994 van die strekking opgenomen.

De leden van de PvdA-fractie vroegen naar een nadere onderbouwing van de maximumtermijn van vier maanden en naar de eventuele bezwaren die zijn aan te voeren tegen hun suggestie om het maximum op twee maanden vast te stellen. Naar onze mening zou een maximumtarief van twee maanden vooralsnog leiden tot een onvoldoende hoge drempel. Anderzijds ligt het in de bedoeling van de eerste ondergetekende het feitelijke tarief lager vast te stellen dan op het in het wetsvoorstel opgenomen maximum van vier maanden, te weten op het bedrag dat globaal gelijk is aan het tarief voor drie maanden. Mede gelet op de suggestie van de leden van de PvdA-fractie lijkt dit laatste tarief de beste optie omdat van dat tarief een afdoende remmende werking op al te gemakkelijke schorsing mag worden verwacht. Bovendien kan op deze wijze het tarief in de toekomst enigermate worden verhoogd indien blijkt dat er een zodanig gebruik van de schorsingsregeling wordt gemaakt dat de bedoelde drempelwerking niet is opgetreden. Een schorsingstarief dat vergelijkbaar is met vier maanden belasting achten wij niet bij voorbaat onredelijk hoog, gezien het financiële voordeel dat met de schorsing kan worden behaald.

Op de hoofdregel «drie maanden motorrijtuigenbelasting en toeslag infrastructuurfonds» worden enkele uitzonderingen gemaakt voor nader aan te wijzen groepen voertuigen. Allereerst wordt in plaats van een drempeltarief een kostendekkend tarief in rekening gebracht voor voertuigen waarvoor de motorrijtuigenbelasting niet wordt geheven op grond van houderschap maar van weggebruik alsmede voor voertuigen die worden aangedreven door een elektromotor. Ten tweede ligt het in het voornemen geen drempeltarief in rekening te brengen voor voertuigen van 20 jaar en ouder. Bij de behandeling van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994 is, in het licht van de wijziging van de grens voor belastingvrijstelling van 20 naar 25 jaar, aandacht gevraagd voor het voor voertuigen van 20 jaar en ouder te betalen schorsingstarief. Door het schorsingstarief voor voertuigen van 20 jaar en ouder vast te stellen op een kostendekkend niveau wordt de, door de PvdA-fractie in het verslag gevraagde, tegemoetkoming geboden voor de verzamelaars van oudere

voertuigen. Bij een kostendekkend tarief wordt gedacht aan een tarief van ongeveer f 50,-.

Het is hierbij overigens niet mogelijk onderscheid te maken tussen voertuigen die deel uitmaken van collecties en auto's waarbij dat niet het geval is. In de kentekenregistratie, vanuit welk register het te betalen schorsingstarief bij de aanvraag van een schorsing aan het postkantoor wordt gemeld, zijn geen gegevens met betrekking tot een dergelijk onderscheid aanwezig.

Wat betreft de in het verslag gestelde vragen omtrent de schorsingsregeling gaan wij tot slot in op de door de leden van de CDA-fractie gestelde vraag over de koppeling van de verschillende schorsingen. De leden vragen of deze koppeling niet nog verder kan worden doorgevoerd.

Zoals hiervoor aangegeven, is de schorsing van de Wegenverkeerswet 1994 en die van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994 een één-op-één relatie. Sterker nog, er bestaat geen afzonderlijke «belasting-schorsing». Reeds doordat iemand de geldigheid van zijn kentekenbewijs schorst, is hij ontheven van zijn belastingplicht over tijdvakken die aanvangen tijdens de schorsing. Met de schorsing van de verzekeringsplicht op grond van de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen (WAM) ligt dit iets gecompliceerder. De koppeling tussen WVV- en WAM-schorsing is beperkt tot een afhankelijkheid van de WAM-schorsing van de WVV-schorsing: men kan pas schorsen voor de WAM nadat men heeft geschorst voor de Wegenverkeerswet 1994. Dit is vastgelegd in artikel 8 van het onderhavige wetsvoorstel, waar onderdeel B artikel 2, derde lid, van de WAM wordt gewijzigd. Anders dan de houderschapsbelasting, is de aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen grotendeels privaatrechtelijk geregeld. Het verzekeren van voertuigen geschiedt op basis van een overeenkomst met een verzekeringsmaatschappij, veelal door tussenkomst van een tussenpersoon. De verzekeringsmaatschappij heeft met betrekking tot die verzekeringsovereenkomst een meldingsplicht richting de Rijksdienst voor het Wegverkeer en kan ook de schorsing aan- en afmelden. Schorsing van de verzekering zal altijd via de verzekeringsmaatschappij moeten lopen, omdat het schorsen direct gevolgen heeft voor de tussen de partijen gesloten overeenkomst, de betaalde premie etc. Een verdergaande koppeling tussen WAM- en WVV-schorsing wordt gezien het vorenstaande niet mogelijk geacht.

De leden van de PvdA-fractie zeiden klachten te krijgen over de onbillijke effecten van de nieuwe wet inzake de motorrijtuigenbelasting op het verenigingsvervoer, zoals het vervoer met busjes door sportverenigingen tijdens de weekends. Deze leden menen dat voor die situaties de faciliteit van een dertig-dagenkaart beschikbaar moet zijn. Zij vragen naar de voor- en nadelen die daaraan zouden zijn verbonden.

Mede namens de Staatssecretaris van Financiën merken wij hierbij het volgende op. Het in de nieuwe wet inzake de motorrijtuigenbelasting neergelegde houderschapsstelsel grijpt aan bij het ingeschreven staan van een auto in het kentekenregister. Het creëren van een faciliteit zoals een dertig-dagenkaart ten behoeve van de door deze leden bedoelde gevallen – ook onder de huidige wetgeving wordt daarvoor geen uitzondering gemaakt – zou niet sporen met de voor zo'n houderschapsbelasting gemaakte principiële keuze. Voorts pleegt het door deze leden bedoelde gebruik van busjes door verenigingen in de praktijk op economische gronden veelal plaats te vinden met busjes die zijn gehuurd of die eigendom zijn van leden, zodat het gebruik ervan slechts zeer ten dele betrekking heeft op weekends.

### **3. Uitsstel inwerkingtreding hoofdstuk VI**

Het gegeven dat de invoering van een nieuw model rijbewijs niet op een zodanig tijdstip mogelijk is dat de Wegenverkeerswet 1994 integraal kan worden ingevoerd per 1 januari 1995, betekent – de leden van de SGP-fractie informeerden daarnaar – dat hoofdstuk VI Rijvaardigheid en rijbevoegdheid van de Wegenverkeerswet 1994 en de daarop gebaseerde uitvoeringsvoorschriften eerst per 1 januari 1996 zullen worden ingevoerd. Voor het overige zal de Wegenverkeerswet 1994 met ingang van 1 januari 1995 in werking treden.

### **4. Puntenstelsel**

Naar aanleiding van de vraag van de leden van de SGP-fractie wanneer indiening van het wetsvoorstel met betrekking tot het puntenstelsel voor verkeersdelicten is voorzien, delen wij mede dat het nader rapport aan de Koningin naar aanleiding van het door de Raad van State uitgebrachte advies thans wordt voorbereid, zodat indiening in het najaar kan plaatsvinden.

## **II. ARTIKELEN**

### **Artikel 2, onderdeel LL**

De leden van de VVD-fractie vroegen of de minister kan aangeven met welke derde landen afspraken zijn gemaakt en hoe het nu staat met de voorlichting ter zake aan de nieuwkomers. Voorts vroegen deze leden of de vreemdelingenpolitie hiervan op de hoogte is.

Bij regeling van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 29 september 1993 (Stcrt. 194) zijn als rijbewijzen die ingevolge artikel 114, derde lid, van het Wegenverkeersreglement voor omwisseling in aanmerking komen, aangewezen de rijbewijzen die zijn afgegeven door het daartoe bevoegde gezag in Chinees Taipei (categorie B personenauto), Finland (alle categorieën), Israël (categorie B personenauto), Japan (non-professional-carrying drivers: private car and motorcycle), Liechtenstein (alle categorieën), Noorwegen (alle categorieën), Oostenrijk (alle categorieën), IJsland (alle categorieën), Zweden (alle categorieën) en Zwitserland (alle categorieën). Over de mogelijkheid tot omwisseling van buitenlandse rijbewijzen wordt op dit moment geen actieve voorlichting aan nieuwkomers gegeven. In de praktijk verwijst de vreemdelingenpolitie voor informatie op dit punt naar de Rijksdienst voor het Wegverkeer of naar de gemeenten.

### **Artikel 2, onderdeel MM**

De leden van de VVD-fractie vroegen om meer opheldering over de geldigheidsduur van de in het buitenland afgegeven rijbewijzen.

In Nederland woonachtige personen die in het bezit zijn van een buitenlands rijbewijs, afgegeven door een andere Lid-Staat van de Europese Unie of een andere staat die partij is bij de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte, kunnen dit als erkend laten registreren of omwisselen. In ieder geval moeten dergelijke documenten aan het einde van hun geldigheidsduur worden omgewisseld. Voor ouderen boven de 70 jaar geldt dit eveneens. Daartoe is een geneeskundige verklaring nodig. Anders zou er immers sprake zijn van rechtsongelijkheid ten opzichte van houders van Nederlandse rijbewijzen.

## Artikel 38

Met de leden van de fractie van de PvdA zijn wij van mening dat de Wegenverkeerswet 1994 geen regelingen mag bevatten die zich niet verdragen met het Europees recht. Nu ontwikkelingen op het vlak van de erkenningsregelingen in Europees verband uitblijven, dient – zoals in de memorie van toelichting reeds aangekondigd – een definitieve beslissing te worden genomen over de erkenningsregelingen. In de tegelijkertijd met deze nota aangeboden nota van wijziging wordt zowel de erkenningsregeling op het gebied van de toelating van voertuigen tot de weg (artikel 29 e.v. Wegenverkeerswet 1994) als de erkenningsregeling inzake het gekwalificeerd onderhoud in het kader van de APK (artikel 92 e.v.) geschrapt. Dit betekent dat het bepaalde in artikel 38 van de Invoeringswet Wegenverkeerswet 1994 alleen nog betrekking zal hebben op de in de artikel 100 e.v. voorziene erkenningsregeling inzake wijziging van de constructie van voertuigen. Op het gebied van deze erkenningsregeling doet zich geen strijdigheid met het Europees recht voor.

## Artikelen 65 tot en met 67

De leden van de PvdA-fractie vroegen door welke omstandigheden de invoeringsdatum van 1 januari 1995 voor het onderdeel Rijvaardigheid en rijbevoegdheid niet haalbaar is.

Zoals is uiteengezet in de bij het wetsvoorstel behorende memorie van toelichting, is het in verband met een noodzakelijk gebleken verbetering met betrekking tot de beveiliging van het nieuwe rijbewijs noodzakelijk gebleken dat nieuwe model alsnog te onderwerpen aan een Europese aanbestedingsprocedure. In verband daarmee zou het model van het nieuwe rijbewijs beschikbaar kunnen zijn per medio 1995. Aanvankelijk is overwogen in verband hiermede de bepalingen van het hoofdstuk Rijvaardigheid en rijbevoegdheid van de Wegenverkeerswet 1994, die verband houden met het model van het nieuwe rijbewijs, medio 1995 in werking te laten treden, en de overige, niet met het model verband houdende bepalingen, reeds per 1 januari 1995. Zoals eveneens in de memorie van toelichting is gesteld, zou een zodanige gesplitste inwerkingtreding leiden tot het binnen een betrekkelijk korte termijn tweemaal verrichten van kostbare aanpassingen van het Centraal Register Rijbewijzen en van de applicaties van gemeenten, politie en justitie. Om deze reden hebben wij ten tijde van de indiening van het wetsvoorstel Invoeringswet Wegenverkeerswet 1994 bij de Tweede Kamer besloten hoofdstuk VI van de Wegenverkeerswet 1994 in zijn geheel later in werking te laten treden. De aanneming in de memorie van toelichting, dat het nieuwe model rijbewijs medio 1995 beschikbaar zou kunnen zijn, is overigens inmiddels achterhaald. Het nieuwe model zal eerst eind 1995 beschikbaar zijn.

Met de leden van de PvdA-fractie betreuren wij het dat als gevolg van de beslissing om de inwerkingtreding van hoofdstuk VI van de Wegenverkeerswet 1994 uit te stellen, eerst per 1 januari 1996 uitvoering zal kunnen worden gegeven aan de mogelijkheid om in het kader van het leerlingstelsel praktijk-rijonderricht te geven aan 17-jarigen. Met die leden zijn wij van mening dat het hier in maatschappelijk opzicht gaat om een nuttige voorziening. De zienswijze van de leden van de PvdA-fractie dat de Stichting Vakopleiding Wegvervoer de dupe wordt van problemen die rond het rijbewijs optreden en dat zulks onredelijk lijkt, kunnen wij echter niet delen. Het wetsvoorstel Invoeringswet Wegenverkeerswet 1994 met bijbehorende memorie van toelichting, waarin het uitstel van de inwerkingtreding van het integrale hoofdstuk VI is aangekondigd, is op 25 maart 1994 bij de Tweede Kamer de Staten-Generaal ingediend, derhalve nog

vóórdat het wetsvoorstel Wegenverkeerswet 1994 – op 19 april 1994 – door de Eerste Kamer werd aanvaard. De Stichting Vakopleiding Wegvervoer was derhalve vroegtijdig met dat uitstel bekend en heeft daarmee bij het treffen van de inmiddels door haar in gang gezette voorbereidingen rekening kunnen houden.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
A. Jorritsma-Lebbink

De Minister van Justitie,  
W. Sorgdrager