

Vergaderjaar 2012–2013

**33 504**

## **Wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met de modernisering van de wijze van tenaamstelling van kentekenbewijzen en enkele andere wijzigingen van uiteenlopende aard**

**Nr. 6**

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

Ontvangen 2 mei 2013

Met belangstelling heb ik kennis genomen van het verslag van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu met betrekking tot het onderhavige wetsvoorstel. Hieronder ga ik in op de in het verslag gemaakte opmerkingen en gestelde vragen per onderwerp.

#### **Hoofdpijnen van het wetsvoorstel**

*Wijzigingen ten aanzien van wijze van tenaamstelling van voertuigen en invoering van een eendelig kentekenbewijs*

De leden van de SP-fractie vragen naar de reden voor het thans in het wetsvoorstel opnemen van de mogelijkheid tot het digitaliseren van de tenaamstelling van voertuigen, terwijl er nog geen veilig systeem is ontwikkeld. Tevens vragen zij op welke termijn een dergelijk systeem gerealiseerd kan worden. De leden van de D66-fractie stellen daarnaast dat het thans reeds opnemen van de mogelijkheid tot toekomstige digitalisering van de tenaamstelling, anders dan wat de regering stelt in de memorie van toelichting, niet leidt tot vermindering van regelgeving.

De reden voor het thans reeds opnemen van de mogelijkheid tot het digitaal wijzigingen van de tenaamstelling van kentekenbewijzen is dat het een voornemen van de regering is dit op termijn door te voeren in het kader van de vermindering van administratieve lasten voor burgers en bedrijven. De regering onderkent evenwel dat het daarvoor noodzakelijk is dat het digitaal te naam stellen voldoende beveiligd is, zodat fraude zoveel mogelijk wordt voorkomen. Immers, het handhavingssysteem met betrekking tot voertuigen (APK-plicht, verzekeringsplicht, motorrijtuigenbelasting en boetes voor verkeersovertredingen) is gebaseerd op kentekenaansprakelijkheid.

Zodra de mogelijkheid tot digitaal te naam stellen er is, is de regering voornemens dit zo snel mogelijk door te voeren. Om dit mogelijk te maken is een wetwijziging noodzakelijk. Teneinde, als het zover is, deze wijziging op zo kort mogelijke termijn door te kunnen voeren, is besloten de mogelijkheid op te nemen in onderhavig wetsvoorstel. Door deze

bepalingen thans al in het wetsvoorstel op te nemen kan niet alleen de wijziging snel worden doorgevoerd, maar is het tevens niet noodzakelijk om de bepalingen in een apart wetsvoorstel door te voeren en leidt dit daarmee tot vermindering van regelgeving.

De maatregel zal worden ingevoerd zodra er een digitaal identificatieproces is dat aan de vereiste veiligheidsstandaarden voldoet. Het is op dit moment onduidelijk op welke termijn dit zal zijn, maar de verwachting is dat dit binnen enkele jaren kan worden gerealiseerd.

De leden van de CDA-fractie vragen op welke wijze de regering ervoor zorg gaat dragen dat de handhavende instanties op tijd gereed zijn voor de nieuwe wijze van tenaamstelling van voertuigen, waarbij niet de aanvraag van het kentekenbewijs centraal staat, maar de aanvraag tot registratie in het kentekenregister.

De handhavende instanties zien toe op het juiste gebruik van de weg. Dit doen zij door middel van controle op het bezit van de juiste kentekenpapieren. Voor de uitvoering van de handhavende taken blijft deze wijze van controleren vooralsnog gehandhaafd (totdat de toonplicht van het kentekenbewijs komt te vervallen en controle zal plaatsvinden via registerbevraging). Slechts voor een periode van enkele dagen na de tenaamstelling wijzigt de taak van de handhavende instanties, omdat het kentekendocument nog niet voor handen is. In die tussenliggende periode dient het kentekenregister te worden geraadpleegd. De handhavende instanties zullen bij de implementatie worden voorgelicht over deze verandering. In een brief van 10 juni 2010 heeft de voorzitter van de Strategische Beleidsgroep Verkeer van het Politieberaad aangegeven akkoord te zijn met de opschorting van de toonplicht van het kentekenbewijs in de eerste dagen na een wijziging van een tenaamstelling en tevens met de werkwijze die dan moet worden gevolgd. Overigens betreft het hier geen grote wijziging in de handelwijze van de handhavende instanties. Ook op dit moment wordt al grotendeels gecontroleerd via registercontrole, bijvoorbeeld via Automatic Number Plate Recognition (ANPR).

#### *Delegatie van de schorsingstermijn van de geldigheid van een kentekenbewijs naar ministeriële regeling*

De leden van de VVD-fractie vragen waarom er voor schorsing van een voertuig betaald moet worden en of deze kosten kostendekkend zijn en of alleen de kosten van de met de schorsing gepaard gaande administratieve handelingen in het tarief zijn meegenomen.

Aan de schorsing van de tenaamstelling van een voertuig zijn kosten verbonden die met een tarief worden afgedekt. Het tarief is in dit geval evenwel meer dan kostendekkend. Met de schorsing van een voertuig wordt immers bereikt dat de voertuigverplichtingen (tijdelijk) niet gelden. Het voertuig hoeft niet verzekerd te zijn, heeft geen APK-plicht en er hoeft geen motorrijtuigenbelasting te worden betaald. Vooral vanwege het feit dat er geen motorrijtuigenbelasting hoeft te worden betaald voor een geschorst voertuig, is het tarief dat in rekening wordt gebracht hoger dan slechts de kosten van de administratieve afhandeling. Dit om te voorkomen dat voertuigen steeds voor korte termijn worden geschorst enkel en alleen om geen motorrijtuigenbelasting te hoeven betalen, bijvoorbeeld als men enkele weken op vakantie gaat en de auto thuis laat staan. De hoogte van het tarief is destijds afgestemd met het ministerie van Financiën. Het is een zogenoemd drempeltarief. Het feit dat dit tarief hoger is dan strikt noodzakelijk voor de administratieve afhandeling ervan heeft overigens tot gevolg dat andere tarieven die

zich binnen hetzelfde cluster bevinden lager zijn dan zij op basis van kostendekkendheid zouden moeten zijn. Het cluster als geheel is kostendekkend. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu ziet toe op de tarieven zoals die door de RDW worden vastgesteld en controleert daarbij of de tarieven niet hoger (of lager) zijn dan noodzakelijk.

De leden van de SP-fractie vragen of dit wetsvoorstel het mogelijk maakt om een voertuig te schorsen via een algemene notariële volmacht.

Nee, deze mogelijkheid bestaat op grond van de huidige regelgeving niet en zal ook met de onderhavige wijziging niet worden geïntroduceerd. Voertuigen kunnen worden geschorst bij de tenaamstellingskantoren (op dit moment zijn dat de grote postkantoren en de RDW locaties) of digitaal met gebruik van DigiD. Het voorstel zoals opgenomen in het onderhavige wetsvoorstel voorziet in de delegatie van het vaststellen van de schorsingstermijn (thans maximaal één jaar) naar lagere regelgeving, waarbij het mogelijk wordt de maximale schorsingstermijn te verlengen voor bepaalde categorieën van voertuigen. Het brengt geen wijziging met zich inzake de voorwaarden waaraan de aanvrager van de schorsing dient te voldoen.

#### *Afschaffing toonplicht kentekenbewijs*

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van de opmerking in de memorie van toelichting dat het kentekenbewijs op creditcardformaat het makkelijkst maakt voor burgers om dit bij zich te dragen. Daarnaast wordt in de memorie van toelichting gepleit voor afschaffing van de toonplicht van het kentekenbewijs, omdat dit zou leiden tot een tijdswinst voor burgers. De leden van de VVD-fractie vragen zich af of hier niet een tegenstrijdigheid in zit en of het werkelijk een groot tijdsverlies is om de kentekencard bij zich te dragen.

Ten tijde van het vervangen van het papieren rijbewijs door het nieuwe rijbewijsdocument op creditcardformaat is gebleken dat veel mensen een sterke voorkeur hadden voor de rijbewijscard boven het papieren rijbewijs. Vele rijbewijshouders hebben zelfs eerder een vervangend rijbewijs aangevraagd dan noodzakelijk op basis van de nog lopende geldigheidsduur, omdat men liever in het bezit was van de rijbewijscard. De verwachting is daarom dat dit ook zal gelden voor de kentekencard. Het is immers kleiner en minder kwetsbaar dan het papieren kentekenbewijs.

Het Adviescollege Toetsing Administratieve Lasten (hierna: Actal) heeft meerdere keren aangedrongen op afschaffing van de toonplicht van het kentekenbewijs vanwege de administratieve lasten die de toonplicht met zich brengt. Daarbij werd ervan uitgegaan dat een deel van de kentekenhouders telkens het kentekenbewijs uit de auto haalt als die wordt geparkeerd en dan weer wordt meegenomen bij de volgende reis. In de memorie van toelichting is de berekening van de hiermee gepaard gaande administratieve last in detail berekend. Zodra de toonplicht komt te vervallen, is als gevolg hiervan sprake van een vermindering van de administratieve last voor burgers en bedrijven. Tot die tijd, en ook als men zich in het buitenland bevindt, zal men het kentekenbewijs bij zich moeten hebben. In die gevallen wordt het als handiger gezien als men de kleinere en steviger kentekencard kan meenemen in plaats van het huidige papieren kentekenbewijs. Het kan als tegenstrijdig worden gezien dat aan de ene kant we het kentekenbewijs kleiner en handelbaarder maken en aan de andere kant de toonplicht gaan afschaffen. Echter, er zijn nog voldoende situaties waarin het kentekenbewijs (straks dus de kentekencard) zal moeten worden meegenomen, bijvoorbeeld bij een reis naar

het buitenland of in situaties waarin het voertuig opnieuw moet worden te naam gesteld of bij aanvraag van een schorsing.

### **Uitvoering en handhaving**

De leden van de VVD-fractie, de PvdA-fractie en de CDA-fractie vragen of de Dienst Wegverkeer (RDW) op 1 januari 2014 is ingericht om de kentekenbewijzen centraal aan te maken en om tenaamstellingen op de juiste wijze te registreren.

Ja, de RDW is op 1 januari 2014 klaar voor het centraal aanmaken van kentekencards en tevens om de nieuwe wijze van tenaamstelling te registreren. De aanbestedingen voor apparatuur en blanco kentekencards zijn achter de rug. Het exacte ontwerp staat vast. De blanco kentekencards hoeven straks enkel nog te worden gepersonaliseerd. De personalisatie zal de RDW, zoals gezegd, zelf in handen nemen. Voor wat betreft de registratie van tenaamstellingen zijn er geen ingrijpende veranderingen noodzakelijk in de wijze van registratie van de tenaamstellingen in het kentekenregister.

De leden van de VVD-fractie vragen daarnaast wanneer de benodigde wijzigingen in het Kentekenreglement zullen zijn doorgevoerd. Zij vragen of de nieuwe kentekenbewijzen persoonsgebonden worden of dat zij voertuiggebonden blijven. Daarnaast willen ze weten wat er gebeurt met het kentekenbewijs op creditcardformaat als een ander voertuig wordt aangeschaft. Tot slot vragen zij of er straks meerdere voertuigen op één kentekenbewijs kunnen staan.

De benodigde wijzigingen van het Kentekenreglement zullen tegelijk met het onderhavige wetsvoorstel in werking treden.

Het nieuwe kentekenbewijs zal voertuiggebonden blijven. In dat opzicht verandert er niks in de registratie van voertuigen en houdergegevens. Als de tenaamstelling van een voertuig wordt gewijzigd, dan wordt er een nieuw kentekenbewijs uitgegeven, net als thans het geval is. Het kentekenbewijs met de oude tenaamstelling wordt door uitgifte van de nieuwe kentekencard automatisch ongeldig. Ongeldig geworden oude kentekenbewijzen worden door daartoe erkende medewerkers ter plekke fysiek en visueel zichtbaar ontwaard. Er kunnen geen meerdere voertuigen op één kentekenbewijs worden gezet. Het systeem blijft gebaseerd op één kentekenbewijs per voertuig.

De leden van de PvdA-fractie vragen daarnaast of het kentekenregister op die datum volledig operationeel is.

Ja, het kentekenregister zal op de datum van inwerkingtreding van het onderhavige wetsvoorstel en de bijbehorende wijzigingen van de onderliggende regelgeving volledig operationeel zijn.

De leden van de CDA-fractie wijzen op het belang van een goede overgang naar het nieuwe systeem en het belang dat goede communicatie daarin speelt. Zij vragen of de regering een vloeiende overgang naar het nieuwe systeem kan garanderen.

De RDW, die de wijzigingen als uitvoeringsinstantie zal uitvoeren, zet in op een adequaat voorlichtingstraject voor alle doelgroepen. De voorlichting zal diverse vormen aannemen en wordt al een jaar voorbereid in samenwerking met ANWB, Bovag, Rai, Vereniging van Nederlandse Autoleasemaatschappijen en Transport en Logistiek Nederland. Met ingang van 21 maart 2013 zijn via internet animatiefilms beschikbaar gesteld over de kern van de voorgenomen veranderingen. Deze films

zullen worden getoond aan de branche en het publiek. Tientallen belangengroeperingen zijn tijdens de twee jaar durende ontwerpfasen periodiek geconsulteerd over de veranderingen. Er vinden komende maanden nog meer voorlichtingssessies plaats voor belangengroepen. Tevens is er in maart 2013 een themawebsite opgericht. Een maand voor de invoeringsdatum wordt een korte en krachtige publiekscampagne gevoerd.

De leden van de CDA-fractie vragen hoe lang de periode is tussen de aanvraag van een tenaamstelling en het ontvangen van het nieuwe kentekenbewijs. Tevens vragen zij de regering aan te geven wanneer de benodigde wijzigingen in het kentekenregister operationeel zullen zijn. Tot slot vragen de leden van de CDA-fractie de regering in te gaan op de kostenbesparing die samengaat met de centralisering van het aanmaken van het kentekenbewijs en de distributie ervan.

In de regel zal het zo zijn dat het kentekenbewijs de eerste bezorgdag die volgt op de dag waarop de wijziging van de tenaamstelling heeft plaatsgevonden door de kentekenhouders zal worden ontvangen. Aangezien niet elke dag van de week een bezorgdag is, zal dit in de regel enkele dagen betreffen, maar de verwachting is dat het in veel gevallen de volgende dag zal zijn.

De benodigde wijzigingen in het kentekenregister zullen operationeel zijn met ingang van de dag van inwerkingtreding van de nieuwe regelgeving. Met de centralisering van de aanmaak, vervallen de kosten voor distributie, decentrale opslag, decentrale beprinting van kentekenbewijs deel IB en de daaraan gerelateerde toezichtsaspecten op ruim 900 postkantoren en duizenden autobedrijven. Dit vertaalt zich door in directe en indirecte kostenbesparingen, zoals die op de vergoeding voor het kentekenloket dat de handeling uitvoert. Hieruit worden de meerkosten die de RDW moet maken voor investeringen in centrale apparatuur en verzendkosten gefinancierd.

## **Gevolgen**

### *Financieel*

De leden van de VVD-fractie, de SP-fractie en de CDA-fractie vragen de regering om inzicht in het tarief voor de eerste inschrijving voor de tenaamstelling van een kentekenbewijs. Zij vragen of het tarief voor de eerste inschrijving voor de tenaamstelling van het kentekenbewijs zullen stijgen en, zo ja, met hoeveel en waarom.

Het tarief voor zowel de eerste inschrijving voor een tenaamstelling als ook het tarief voor alle volgende tenaamstellingen zullen als gevolg van de maatregelen opgenomen in het onderhavige wetsvoorstel per 1 januari 2014 niet toenemen. Het huidige tarief (€ 9,70, gecorrigeerd voor prijspeil 2014) zal als plafond gelden. In het nieuwe stelsel mogen erkenninghouders tenaamstelling dus maximaal dit tarief in rekening brengen bij de klant. Wel zijn zij leges verschuldigd aan de RDW voor een wijziging tenaamstelling. Deze leges zijn kostendekkend voor de RDW. Het verschil tussen het tarief dat de klant is verschuldigd en de te betalen leges is de marge voor de erkenninghouders. Hier dienen zij hun eigen kosten mee terug te verdienen. Het is hiermee mogelijk dat erkenninghouders een lager tarief aan de klant berekenen dan het maximum tarief, als zij bijvoorbeeld de dienst tegen zeer lage kosten kunnen uitvoeren. De formele goedkeuring van het maximale tarief en het bedrag van de leges voor 2014 vindt eind 2013 plaats.

De leden van de PvdA-fractie vragen de regering om inzicht te geven in de inkomstenderving van het Rijk als gevolg van het meerjarig schorsen van kentekenbewijzen en hoe deze derving zal worden opgevangen.

Het verlies aan inkomsten als gevolg van het meerjarig kunnen schorsen van voertuigen wordt omgeslagen naar de tarieven die in rekening worden gebracht voor het schorsen. Dit betekent dat voor langere schorsingsperiodes het tarief hoger zal zijn dan voor een kortere schorsing. Hierbij zullen de tarieven evenwel iets minder stijgen dan op basis van puur de inkomstenderving, aangezien minder schorsingen ook leidt tot lagere afhandelingskosten. Als geheel zullen de tarieven binnen het cluster schorsingen van de RDW kostendekkend zijn. Zoals al eerder hierboven aangegeven ziet het ministerie van Infrastructuur en Milieu toe op de hoogte van de tarieven en de kostendekkendheid.

De leden van de CDA-fractie vragen tevens op welke wijze wordt ingezet op kostenreductie, binnen de kaders van de noodzakelijke veiligheid- en certificatenverseisten.

Bij de aanbesteding voor de fabricage van de halffabrikaten (de lege kentekencards) en de aanbesteding voor het leveren van de apparatuur die nodig is voor het personaliseren van deze halffabrikaten door de RDW is er binnen de beschikbare middelen gekozen voor de beste prijs-kwaliteitsverhouding. Hierbij is uitgegaan van een uitgebreide en deels Europees voorgeschreven set veiligheidseisen waaraan fabrikanten tenminste moesten voldoen.

#### *Voorlichting*

De leden van de VVD-fractie en de CDA-fractie vragen hoeveel de voorlichting rondom de invoering van een nieuw kentekenbewijs gaat kosten.

Voor dit jaar (2013) is daartoe € 550.000 op de projectbegroting gereserveerd.

De leden van de CDA-fractie benadrukken dat voorlichting essentieel is voor het wetslagen van de onderhavige wetswijziging en vragen eveneens naar de kosten van de voorlichting. Zij vragen de regering om meer duidelijkheid over de visie van de regering op de noodzaak van een goed communicatieplan en wensen hierop een uitgebreide toelichting, met name waar het gaat om de loketten waarbij de burger terecht kan voor wijzigingen in de tenaamstelling van kentekenbewijzen. Hoe wordt voorkomen dat niet-erkende organisaties zich richting de burger ten onrechte voordoen als organisaties die tenaamstellingshandelingen kunnen verrichten?

Voor de implementatie van dit wetsvoorstel en de daarbij behorende onderliggende regelgeving is een uitvoerig voorlichtingsplan opgesteld. Hierboven is al nader ingegaan op wat er in het kader van de voorlichting wordt gedaan.

Het zich ten onrechte voordoen als tenaamstellingsloket wordt niet voorzien, aangezien de opbrengsten voor de betreffende partij die het loket aanbiedt zeer gering zijn ten opzichte van de risico's. Het zich ten onrechte voordoen als een tenaamstellingsloket is een strafbaar feit. Op de website van de RDW zal een link komen te staan naar alle partijen die erkend zijn voor het doen van wijzigingen in de tenaamstelling. Via het invoeren van adres of postcode kan worden gezocht naar het dichtstbijzijnde erkende tenaamstellingsloket. Tot slot heeft de aanvrager van een wijziging van een tenaamstelling ook nog de mogelijkheid om het register

zelf direct te raadplegen via de RDW website, waarop in realtime de gewijzigde tenaamstelling kan worden geraadpleegd, indien men twijfels heeft over het feit of de tenaamstelling op de juiste wijze is doorgevoerd.

### **Consultatie**

De leden van de VVD-fractie vragen hoe de Nederlandse politie is geïnformeerd over de onderhavige wetswijziging en met name over het voornemen om de toonplicht van het kentekenbewijs af te schaffen. Hoe heeft de politie gereageerd op het wetsvoorstel?

De leden van de CDA-fractie onderstrepen de belangrijke rol van de Nederlandse politie bij de controle en naleving. Zij vragen de regering aan te geven of de politie is geconsulteerd over het onderhavige wetsvoorstel en, zo niet, waarom niet? Volgens de leden van de CDA-fractie is het juist de politie die op de hoogte zou moeten zijn van de wettelijke bepalingen en kan de politie de regering informeren over de praktijk van handhaving en controles.

De politie is vanaf het moment dat de onderhavige wijziging in de wijze van tenaamstelling werd voorbereid betrokken geweest. In deze voorbereidende fase heeft met de politie, evenals andere belanghebbende partijen, overleg plaatsgevonden. Deze overleggen vonden plaats via operationeel contact (onder andere met de expertgroep handhaving) en via de accountmanager van de RDW die verantwoordelijk is voor afstemming met de politie. Daarnaast is het wetsvoorstel in het kader van de wetgevingskwaliteitstoets afgestemd met het ministerie van Veiligheid en Justitie. In de hierboven eerder genoemde brief van 10 juni 2010 heeft de voorzitter van de Strategische Beleidsgroep Verkeer van het Politie-beraad aangegeven akkoord te zijn met de opschorting van de toonplicht van het kentekenbewijs voor de termijn die nodig is voor aanmaak en toezending van het kentekenbewijs. Tot een totale afschaffing van de toonplicht kan niet worden overgegaan zolang niet al het blauw op straat geacht kan worden online toegang te hebben tot het kentekenregister.

### **Inwerkingtreding**

De leden van de PvdA-fractie alsmede de CDA-fractie vragen de regering om een onderbouwing van de verwachting dat controlerende instanties vanaf 2015 over de technische hulpmiddelen beschikking om bij controles ter plekke, online en te allen tijde, het kentekenregister te raadplegen. De leden van de CDA-fractie vragen daarbij meer informatie over wat er moet gebeuren om dit mogelijk te maken. Daarbij verzoeken zij de regering tevens aan te geven hoe de Kamer op dit punt zal worden geïnformeerd, aangezien er nu al een mogelijkheid wordt gecreëerd in de regelgeving.

Het ministerie van Veiligheid en Justitie heeft budget beschikbaar gesteld voor de uitvoering van het projectplan Mobiel effectief op straat, fase II (MEOS fase II). Dit projectplan voorziet in de landelijke implementatie van mobiel werken bij de politie door middel van een smartphone. Hiermee wordt het mogelijk om op straat ondermeer het kentekenregister te raadplegen. Onderdeel van het project is dat minstens 25.000 agenten, werkzaam in de basispolitiezorg, begin 2014 zijn voorzien van een mobiele werkplek inclusief de benodigde randapparatuur voor de aanvullende toepassingen. Het is nog niet aan te geven wanneer alle agenten zijn voorzien van een mobiele werkplek. Via de halfjaarlijkse rapportages over de voortgang van het Aanvalsprogramma Informatievoorziening Politie wordt de Tweede Kamer geïnformeerd over de uitvoering van het projectplan MEOS fase II door de minister van Veiligheid en Justitie.



De leden van de CDA-fractie en de D66-fractie vragen de regering om de Kamer te informeren over de uitwerking van het onderhavige wetsvoorstel in lagere regelgeving en daarbij aan te geven hoe de regering van plan is deze informatie aan de Kamer te verstrekken, alsmede of de Kamer zeggenschap heeft over de uitwerking bij lagere regelgeving.

De benodigde wijziging van het Kentekenreglement (een algemene maatregel van bestuur) zal bij de Eerste en Tweede Kamer worden voorgehangen. Dit is een verplichting die is neergelegd in artikel 2b van de Wegenverkeerswet 1994. In het kader van de voorhangprocedure, die plaats vindt voordat de wijziging van het Kentekenreglement ter advies wordt voorgelegd aan de Raad van State, kunnen de leden van de Eerste en Tweede Kamer opmerkingen maken ten aanzien van de voorgenomen wijziging van het Kentekenreglement.

Wat betreft de wijzigingen in de diverse ministeriële regelingen die onder de Wegenverkeerswet 1994 en het Kentekenreglement hangen is door de wetgever niet voorzien in zeggenschap door het parlement.

De leden van de D66-fractie vragen hoe en onder welke voorwaarden wordt bepaald dat de benodigde beveiliging voor fraudebestendige identificatie voldoende is, zodat de bepalingen in onderhavige wetswijziging zijn opgenomen ten aanzien van digitalisering van de wijziging van tenaamstelling in werking kunnen treden. Zij vragen of de Kamer wordt betrokken bij dat oordeel. Zij vragen de regering tevens om aan te geven hoe de bepalingen in onderhavig wetsvoorstel zich verhouden tot andere dossiers en processen waarbij gebruik wordt gemaakt van een identificatiesysteem.

Ten aanzien van de vraag wanneer de beveiliging als voldoende wordt geacht om de identificatie bij digitaal overschrijven in voldoende mate fraudebestendig te achten wordt gebruik gemaakt van algemeen en internationaal aanvaarde beveiligingsklassen. Op dit moment is er nog geen veiligheidsstandaard ontwikkeld die aan die eisen kan voldoen. Het is onvoldoende duidelijk op welke termijn deze zal worden ontwikkeld, mede omdat we hier afhankelijk zijn van de technische vooruitgang. Het betreft hier technische materie op uitvoeringsniveau, dat nader zal worden geregeld op niveau van een ministeriële regeling.

### **Artikelsgewijze toelichting; Artikel I, onderdeel E**

De leden van de VVD-fractie vragen hoe de regering voornemens is ook de bestuurder, naast de eigenaar of houder van een voertuig, aansprakelijk te stellen, indien een voertuig niet is goedgekeurd voor gebruik op de openbare weg. Zij vragen of die aansprakelijkheid ook gaat gelden voor bestuurders van huur- of bedrijfsvoertuigen.

De reden om thans de bestuurder van een voertuig dat niet is goedgekeurd voor gebruik op de weg tevens aansprakelijk te kunnen stellen is tweeledig. In de eerste plaats past het in het systeem van de Wegenverkeerswet 1994, aangezien ook elders in de regelgeving naast de tenaamgestelde of eigenaar de bestuurder aansprakelijk wordt gesteld (als voorbeelden kunnen worden genoemd: de kentekenplicht (36, zesde lid, onderdeel a, WvW 1994), de APK-plicht (artikel 72, derde lid, onderdeel a, WvW 1994) en de technische eisen uit de Regeling Voertuigen (artikel 5.1.1 eerste en tweede lid, Regeling Voertuigen). In die zin is er sprake van herstel van een omissie. In de tweede plaats doen de moeilijkheden op het gebied van de handhaving van deze vorm van aansprakelijkheid zich het meest voor bij voertuigen die niet goedgekeurd zijn voor gebruik op de weg en om die reden dan ook niet gekentekend zijn. Het betreft hier



bijvoorbeeld cross- en racemotoren en minibikes. Omdat deze voertuigen niet gekentekend zijn, is vaak lastig te achterhalen wie de eigenaar van dit soort voertuigen is. In dat geval is het op zijn plaats om de bestuurder aan te spreken op de overtreding. Omdat huur- en bedrijfsvoertuigen in principe allemaal gekentekend zijn, zal in geval van overtredingen waar dit soort voertuigen bij betrokken zijn niet in eerste instantie de bestuurder worden aangesproken, maar de eigenaar of tenaamgestelde, want die is namelijk bekend en staat geregistreerd in het kentekenregister. Met andere woorden, deze aansprakelijkheid gaat wel gelden voor bestuurders van huur- en bedrijfsvoertuigen, maar in de praktijk zullen die daar niet of nauwelijks op worden aangesproken, zo is de verwachting.

De minister van Infrastructuur en Milieu,  
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus