

Vergaderjaar 2005–2006

30 476

Wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 en enkele verwante wetten op een aantal punten van uiteenlopende aard

Nr. 3

MEMORIE VAN TOELICHTING

ALGEMEEN

Het onderhavige wetsvoorstel voorziet in een wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 (hierna: Wvw 1994) en enkele verwante wetten op een groot aantal punten van uiteenlopende aard. Afgezien van een aantal meer (wets)technische, weinig beleidsinhoudelijke punten bevat dit wetsvoorstel ook een aantal meer substantiële punten die hier aandacht verdienen.

Verkeersregelaars

Een van de onderwerpen wordt gevormd door de verkeersregelaars. In 2000 is de Regeling verkeersregelaars in werking getreden. Inmiddels is een aantal jaren ervaring opgedaan met deze regeling en is gekeken naar de werking van de regeling. Daarbij is gekeken naar het geheel van de regelgeving terzake, derhalve de toepasselijke wetsartikelen, de toepasselijke bepalingen uit het RVV 1990 en het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) en de Regeling verkeersregelaars. Ten aanzien van een aantal punten is verduidelijking of nadere regeling noodzakelijk gebleken. Als voorbeelden kunnen worden genoemd de wenselijkheid een verduidelijking aan te brengen in de categorieën verkeersregelaars en de noodzaak nadere regels te stellen aan de opleiding en examinering van deze verschillende categorieën verkeersregelaars. Enkele van de wenselijk dan wel noodzakelijk geachte aanpassingen vergen wetswijziging (zie Artikel I, onderdeel D, onder 2). Van de gelegenheid is verder gebruik gemaakt om een enkele tekstuele onduidelijkheid in de wet te herstellen. Het betreft hier de mogelijkheid dat in de huidige redactie van artikel 12, eerste lid, zou kunnen worden gelezen dat de «andere personen» telkens individueel bij algemene maatregel van bestuur worden aangewezen. In de artikelsgewijze toelichting wordt op deze punten nader ingegaan.

Typegoedkeuring

In het voorgestelde nieuwe artikel 22a wordt voorzien in de bevoegdheid voor de Dienst Wegverkeer om voertuigen en voertuigonderdelen (goed) te keuren als type aan de hand van internationale typegoedkeuringsvoorschriften, zonder dat deze voorschriften verplicht zijn gesteld in het kader van de toelating tot de weg in Nederland. In dat verband wordt tevens voorgesteld om de titel van hoofdstuk 3, alsmede artikel 2, artikel 4b, eerste lid, en artikel 22, tweede lid, aan te passen. De voorgestelde wijziging van artikel 75, eerste lid, onder a, maakt het mogelijk om bij de verplichte periodieke keuring niet op alle op grond van artikel 71 gestelde eisen te controleren.

Goedkeuring productieprocessen

De implementatie van bepaalde internationale voorschriften maakt het noodzakelijk in Hoofdstuk III van de Wvw 1994 naast de artikelen die zien op «toelating» tot de weg, op basis van een typegoedkeuring of een individuele toelating, een paragraaf op te nemen waarin de «toelating» tot de weg wordt geregeld van bepaalde voertuigen, voertuigonderdelen, uitrustingsstukken en voorzieningen ter bescherming van weggebruikers en passagiers die zijn vervaardigd volgens een goedgekeurd *productieproces*. Met een wijziging van artikel 21 en toevoeging van de artikelen 25a tot en met 25d is in deze behoefte voorzien. Laatstgenoemde artikelen zijn in belangrijke mate ontleend aan artikelen 22 tot en met 25.

Goedkeuring voor gebruik buiten de weg

De implementatie van bepaalde internationale voorschriften maakt het noodzakelijk in Hoofdstuk III van de Wvw 1994 naast de artikelen die zien op «toelating» tot de weg, op basis van een typegoedkeuring of een individuele toelating en naast de artikelen die de «toelating» tot de weg regelen van bepaalde voertuigen en voertuigonderdelen die zijn vervaardigd volgens een goedgekeurd productieproces ook een bepaling op te nemen die ziet op de goedkeuring van bepaalde voertuigen, voertuigonderdelen, uitrustingsstukken en voorzieningen ter bescherming van weggebruikers en passagiers voor gebruik *buiten de weg*. Momenteel speelt deze problematiek in het bijzonder ten aanzien van land- en bosbouwtrekkers die in sommige gevallen ook bij gebruik buiten de weg moeten voldoen aan bepaalde internationale (typegoedkeurings)voorschriften. Met de toevoeging van artikel 35a is in deze behoefte voorzien.

Toezichthouders

Het huidige samenstel van bepalingen in de artikelen 158 en 159 leidt ertoe dat degenen die belast zijn met het toezicht op de naleving van de Wegenverkeerswetgeving en degenen die belast zijn met de opsporing van strafbare feiten in dat kader (vrijwel) steeds identiek moeten zijn. Deze dwingend voorgeschreven koppeling is niet wenselijk als het gaat om het toezicht op de naleving. De Minister van Verkeer en Waterstaat dient naar het oordeel van de regering te beschikken over de mogelijkheid om met het toezicht op de naleving ook personen te belasten die niet tevens met de opsporing van strafbare feiten zijn belast zijn. Dit zou meer dan nu de mogelijkheid bieden om op deelreinen het toezicht op de naleving van bepaalde regels toe te delen aan de Dienst Wegverkeer, het CBR of andere gespecialiseerde toezichthouders.

Experimenteerbepaling

Tevens wordt door de invoeging van een nieuw artikel 186 voorzien in de mogelijkheid om op een beperkt aantal, met name aangeduide, terreinen te experimenteren met de bestaande regels. De experimenten kunnen zich bewegen op het terrein van:

- verkeerstekens en maatregelen op of aan de weg;
- de eisen ten aanzien van voertuigen waarmee over de weg wordt gereden of voertuigen die op de weg staan;
- de eisen ten aanzien van rijvaardigheid en rijbevoegdheid.

Bij experimenten van de eerste categorie kan gedacht worden aan een proefperiode bij de introductie van nieuwe verkeersborden. Bij de experimenten met de eisen ten aanzien van rijvaardigheid of rijbevoegdheid kan gedacht worden de voornemens om voor personen van ten minste 17 jaar die niet in het bezit zijn van een rijbewijs B het rijden in een auto onder begeleiding van een ervaren bestuurder mogelijk te maken (zie ook Kamerstukken II 29 398, nr. 1).

De algemene experimenteerperiode is beperkt tot ten hoogste zes jaren. Dit is een algemeen maximum. In de praktijk kan de experimenteerperiode korter zijn. Zo wordt bij het begeleid rijden bijvoorbeeld gedacht aan een experiment voor de duur van één of twee jaar.

Registratiesysteem van motorrijtuigen en aanhangwagens

Voorts bevat het voorstel enkele wijzigingen in de bepalingen die betrekking hebben op het registratiesysteem van motorrijtuigen en aanhangwagens. Deze wijzigingen zijn in de praktijk noodzakelijk gebleken; zij komen met name voort uit de ervaringen van handhavingsautoriteiten alsmede de Dienst Wegverkeer (RDW). De volgende punten kunnen hier genoemd worden:

1. Het wordt mogelijk gemaakt dat voor voertuigen die door een erkend bedrijf ten behoeve van een ander erkend bedrijf in consignatie zijn genomen, de handelaarskentekenplaat van eerstbedoeld bedrijf mag worden gebruikt.

Het in consignatie geven van voertuigen komt steeds meer voor. Voertuigen die in bedrijfsvoorraad staan geregistreerd en eigendom zijn van een erkend bedrijf worden daarbij op het terrein gestald van een ander erkend bedrijf, met als doel dat dit bedrijf er een koper voor zal vinden.

Om met het voertuig een proefrit te kunnen maken, moet gebruik worden gemaakt van een handelaarskenteken. Op grond van artikel 37, derde lid, van de Wvw 1994 en artikel 44, derde lid, van het Kentekenreglement kan dat echter alleen met het handelaarskenteken van de consignatiegever. Dit is in de praktijk slecht uitvoerbaar. Volledigheids-halve: de desbetreffende voertuigen kunnen niet in de bedrijfsvoorraad van de consignatienemer worden opgenomen, omdat deze voertuigen niet het eigendom zijn van de consignatienemer (om een voertuig in zijn bedrijfsvoorraad te kunnen opnemen moet het bedrijf eigenaar van dat voertuig zijn).

Teneinde het geschetste probleem op te lossen is gekozen voor een voorziening waarbij er met de voertuigen die in consignatie zijn gegeven gebruik kan worden gemaakt van het handelaarskenteken van de consignatienemer. Aan zodanig gebruik kunnen nadere voorwaarden worden gesteld. Hierbij moet bijvoorbeeld gedacht worden aan het door de consignatienemer en consignatiegever – ten behoeve van controle instanties – opstellen van een verklaring, waaruit blijkt dat het om een voertuig gaat dat in consignatie is gegeven.

2. Enkele voorschriften met betrekking tot het voeren van kentekenplaten worden aangevuld dan wel aangepast teneinde betere mogelijkheden tot handhaving te verkrijgen. Het gaat er daarbij met name om beter te kunnen optreden tegen manieren om de herkenbaarheid van het kenteken tegen te gaan. Zo wordt in een toenemend aantal gevallen ten onrechte gebruik gemaakt van handelaarskentekens en buitenlandse kentekens. Weliswaar kan hier in beginsel tegen opgetreden worden in het kader van de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften, maar vergelijkbare feiten zoals het aanbrengen van een andere Nederlandse kentekenplaat, zijn op dit moment reeds als misdrijf strafbaar gesteld. Vandaar dat wordt voorgesteld ook eerdergenoemde feiten in artikel 41 op te nemen en daarmee als misdrijf te kwalificeren. Het belang van het voeren van de juiste kentekenplaten wordt immers steeds groter.
3. De mogelijkheid wordt gecreëerd om bij algemene maatregel van bestuur voorschriften vast te stellen inzake het herleven van de tenaamstelling in het kentekenregister.

Delegatiebepalingen

Ten slotte voorziet het wetsvoorstel ten aanzien van een beperkt terrein in een wijziging van de daarop betrekking hebbende delegatiebepalingen. Dat terrein omvat een aantal voorschriften die gelden bij toelating van voertuigen tot de weg. Meer bepaald wijzigt het wetsvoorstel de in artikel 22, eerste lid (typegoedkeuring), artikel 25a, eerste lid (goedkeuring van productieprocessen van voertuigen en voertuigonderdelen), artikel 26, eerste lid (individuele goedkeuring), artikel 34, eerste lid (verkoopverboden), artikel 71 (toelatings- en inrichtingseisen) en artikel 98 (constructiewijzigingen in voertuigen) van de Wvw 1994 opgenomen delegatiebepalingen. De huidige delegatiebepalingen voorzien (vrijwel) steeds in het stellen van (nadere) regels bij algemene maatregel van bestuur, (veelal) zonder de mogelijkheid van subdelegatie naar het niveau van de ministeriële regeling, terwijl evenmin wordt voorzien in rechtstreekse delegatie van regelgevende bevoegdheden aan de Minister. Dit is in een aantal gevallen bezwaarlijk, enerzijds omdat gelet op de relatief geringe beleidsgevoeligheid, het hoge ordeningskarakter, de beperkte normatieve waarde en de mate van detaillering van de betrokken bepalingen regeling op het niveau van de ministeriële regeling aangewezen kan zijn, anderzijds omdat door vereiste van regeling bij algemene maatregel van bestuur de gewenste flexibiliteit en de te betrachten spoed onnodig belemmerd worden. Dit kan met name bij de implementatie van regels vanuit de Europese Unie bijzonder klemmend zijn.

In het voorjaar van 2004 is het Ministerie van Verkeer en Waterstaat gestart met het programma Beter Geregeld (Kamerstukken II 2004/2005, 29 515, nr. 4). Met dit programma wordt uitvoering gegeven aan de kabinetsdoelstelling «Minder en anders regelen». De doelstelling is de regelgeving van V&W te moderniseren en vereenvoudigen, de regeldruk te verminderen en de daaraan gekoppelde lasten voor bedrijven en burgers te verlagen. In dit kader is de V&W wetgeving opgedeeld in tien domeinen, die achtereenvolgens worden doorgelicht. Voor de resultaten betreffende de reeds doorgelichte domeinen wordt verwezen naar de brief van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 22 juni 2005 (Kamerstukken II 2004/2005, 29 515, nr. 86).

Ook het domein wegenverkeerswetgeving zal in het kader van Beter Geregeld worden doorgelicht. Eén van de onderdelen van dit domein is de voertuigreglementering neergelegd in het Voertuigreglement en de daarop gebaseerde regelingen. De hiervoor genoemde wijziging in de delegatiebepalingen opgenomen in de artikelen 22, eerste lid, 26, eerste

lid, 34, eerste lid, 71 en 98 maakt het eenvoudiger dat de hierop berustende bepalingen, welke zijn neergelegd in het Voertuigreglement, worden herzien, met als streven de doelstellingen van Beter Geregeld met betrekking tot deze wetgeving te realiseren.

Administratieve lasten

Uit het onderhavige voorstel van wet vloeien voor het bedrijfsleven geen (nieuwe) administratieve lasten voort. Het voorziet namelijk niet in (nieuwe) informatieverplichtingen voor het bedrijfsleven. Het Adviescollege toetsing administratieve lasten heeft dan ook laten weten dit wetsvoorstel niet te selecteren voor een toets op de gevolgen voor de administratieve lasten voor het bedrijfsleven.

ARTIKELN

Artikel I

A

Met de wijziging van artikel 1, eerste lid, onderdeel h, wordt de omschrijving van het begrip «kentekenbewijs» uitgebreid tot de zogenoemde handelaarskentekenbewijzen. Deze worden afgegeven ter zake van de opgave van een handelaarskenteken en behoren niet bij één bepaald voertuig. Het handelaarskenteken is afzonderlijk genoemd in de begripsomschrijving van «kenteken». Voor wat betreft de begripsomschrijving van «kentekenbewijs» wordt hier nu bij aangesloten. In onderdeel s wordt de goedkeuring van productieprocessen van voertuigen en voertuigonderdelen gedefinieerd. De verdere uitwerking van die goedkeuring is geregeld in artikel 21 en de artikelen 25a tot en met 25d.

B

De opsomming van de nevenbelangen wordt in artikel 2, derde lid, onderdeel c, uitgebreid met «de regeling van positie, inrichting en werkwijze, alsmede het uitoefenen van toezicht op zelfstandige bestuursorganen die taken verrichten op het terrein van deze wet». Hiermee wordt recht gedaan aan het feit dat de Wvw 1994 in de hoofdstukken IA, respectievelijk IB al geruime tijd bepalingen bevat over zelfstandige bestuursorganen als de Dienst Wegverkeer en het CBR. Voorts wordt in artikel 41 van het bij de Tweede Kamer aanhangige voorstel voor een Metrologiewet (Kamerstukken II 2004/2005, 30 208, nr. 1 e.v.) voorgesteld een nieuw hoofdstuk IC in de Wvw 1994 in te voegen, dat ook betrekking heeft op zelfstandige bestuursorganen.

De wijziging onder 2 houdt onder andere verband met de invoeging van artikel 22a. Bij de toelichting op de onderdelen C en D wordt hierop nader ingegaan. Het slot van het nieuwe vierde lid hangt samen met het ingevoegde artikel 35a (Goedkeuring voor gebruik buiten de weg).

C en E

In verband met de invoeging van de artikelen 22a en 25a tot en met 25d wordt tevens voorgesteld om de titel van hoofdstuk 3 aan te passen. Ook de wijzigingen van artikel 2, artikel 4b, eerste lid, en artikel 22, tweede lid, houden ondermeer hiermee verband. Artikel 2 dient te worden aangepast, omdat het verstrekken van typegoedkeuringsbewijzen, zonder dat deze een rol spelen in de toelating tot het verkeer op de weg, niet verenigbaar is met de in het huidige artikel 2 opgenomen strekking van de Wvw 1994.

Artikel 4b dient te worden aangepast opdat de in artikel 22a omschreven bevoegdheid ook in de taakstelling van de Dienst Wegverkeer wordt opgenomen. Artikel 22 ten slotte dient te worden aangepast, zodat een op grond van artikel 22a verkregen typegoedkeuring ook kan worden gehanteerd bij de toelating.

D

De formulering van artikel 12, eerste lid, van de Wvw 1994, zoals die thans luidt, zou strikt genomen kunnen leiden tot discussie over de vraag of de «andere personen» met naam en toenaam bij algemene maatregel van bestuur moeten worden aangewezen. Dit is uiteraard niet de bedoeling. De in het eerste onderdeel van dit artikel voorgestelde wijziging van het eerste lid heeft tot doel zeker te stellen dat, conform staande praktijk, alleen categorieën van personen bij algemene maatregel van bestuur worden aangewezen. Als voorbeelden kunnen worden genoemd de verkeersregelaars en de verkeersbrigadiers, genoemd in artikel 82 van het RVV 1990. De aanstelling van de personen als verkeersregelaar geschiedt vervolgens, indien is voldaan aan nader te bepalen voorwaarden, in een individuele beschikking of, voor de categorie evenementenverkeersregelaars aangewezen voor één evenement, in een verzamelbeschikking met als bijlage het overzicht van de voor dat evenement aan te stellen verkeersregelaars.

Zoals in het algemeen deel van de memorie van toelichting is aangegeven is ervoor gekozen de onderwerpen waarover bij algemene maatregel van bestuur regels kunnen worden gesteld, zo veel mogelijk concreet in de wet te noemen. Het voorgestelde derde lid voorziet hierin. Onder uitrusting wordt niet alleen kleding verstaan maar ook eisen aan voertuigen die de verkeersregelaar gebruikt die optreedt ter begeleiding van een transport dat, in overeenstemming met een ten behoeve van dat transport door het bevoegd gezag verleende ontheffing als bedoeld in artikel 149, eerste lid, van de Wvw 1994, onder bij die ontheffing verleende voorwaarden gebruik mag maken van de weg.

F en G

Deze aanpassingen houden verband met de invoeging van de artikelen 25a tot en met 25d. Deze artikelen zijn toegelicht in onderdeel L.

H

Met de voorgestelde wijziging van artikel 22, eerste lid, wordt het mogelijk om de eisen die worden gehanteerd bij de toelating tot de weg van voertuigen of onderdelen van deze voertuigen door middel van een zogenaamde typegoedkeuring bij ministeriële regeling vast te stellen.

De eerste toelating tot de weg kan geschieden op grond van een typegoedkeuring of een individuele goedkeuring. Hierop zien respectievelijk de artikelen 22 en 26 (zie onderdeel M), waar in de huidige tekst wordt bepaald dat de keuringseisen bij algemene maatregel van bestuur dienen te worden vastgesteld. Op de toelating tot de weg na een wijziging van de constructie van een voertuig ziet artikel 98 (zien onderdeel Ae). Ook daarin staat dat de voor de toelating te hanteren keuringseisen bij algemene maatregel van bestuur dienen te worden vastgesteld.

De eisen die krachtens artikel 22, eerste lid, zijn gesteld om in aanmerking te komen voor een typegoedkeuring, vinden hun oorsprong in de communautaire besluitvorming binnen de Europese Unie (EU), die leidt tot het op communautair niveau stellen van gedetailleerde technische voorschriften in de vorm van richtlijnen. Daarnaast vindt een groot deel

van de besluitvorming op dit terrein plaats binnen de Europese Commissie voor Europa van de Verenigde Naties, waarbij ook de Europese Commissie namens de lidstaten partij bij is. Technische voorschriften die in laatstgenoemd kader worden ontwikkeld vinden uiteindelijk meestal en doorgaans integraal hun voortzetting binnen de communautaire voertuigeisen van de Europese Unie. De gedetailleerde technische voorschriften voor het verkrijgen van een typegoedkeuring, die overigens met zeer grote regelmaat worden aangepast, dienen te worden omgezet in nationale regelgeving. Daarbij resteert nauwelijks of geen nationale ruimte om van de internationale normstelling af te wijken. De werkelijke besluitvorming voor het stellen van deze eisen geschiedt dan ook op internationaal en niet meer op nationaal niveau. Dit in acht genomen is er geen toegevoegde waarde meer om de verwerking van deze internationale eisen nog op het niveau van een algemene maatregel van bestuur vorm te doen geven, vandaar het voorstel om te voorzien in de mogelijkheid om deze eisen in een ministeriële regeling op te nemen. Dit maakt ook een veel snellere verwerking mogelijk, waarmee het risico sterk wordt verminderd dat een te late verwerking plaatsvindt. Dat laatste kan leiden tot de ongewenste situatie waarbij Nederland door het Hof van de Europese Unie wordt veroordeeld.

I

Met het voorstel voor artikel 22a wordt voorzien in de bevoegdheid voor de Dienst Wegverkeer om voertuigen en voertuigonderdelen (goed) te keuren als type aan de hand van internationale typegoedkeuringsvoorschriften, zonder dat deze voorschriften verplicht zijn gesteld in het kader van de toelating tot de weg. In de praktijk van het verwerken van de internationale voorschriften inzake typegoedkeuring is namelijk gebleken dat sommige van deze voorschriften dit vereisen. In voorkomende gevallen dient een fabrikant voor een voertuig of voertuigonderdeel een typegoedkeuring te verkrijgen als dat voertuig of onderdeel voldoet aan de nieuwe typegoedkeuringsvoorschriften, terwijl die nieuwe voorschriften nog niet mogen worden gesteld in het kader van de toelating tot het verkeer op de weg. Aldus beogen deze richtlijnen een periode in het leven te roepen waarbinnen een fabrikant naar keuze voor de oude of de nieuwe typegoedkeuringsvoorschriften kan kiezen. Het huidige systeem zoals neergelegd in de Wvw 1994 maakt evenwel geen onderscheid tussen typegoedkeuringseisen en toelatingseisen. De Dienst Wegverkeer mag als goedkeuringsautoriteit alleen typegoedkeuringen verlenen indien de eisen zijn opgenomen in het toelatingsregime. Daarom is het noodzakelijk om ter uitvoering aan de internationale typegoedkeuringsvoorschriften de in artikel 22a voorgestelde mogelijkheid te introduceren. Daarnaast wordt met deze voorgestelde wijziging van artikel 22a de bevoegdheid voor de Dienst Wegverkeer gecreëerd om op verzoek van een fabrikant, ten behoeve van de export, een voertuigonderdeel (goed) te keuren op basis van internationale voorschriften zonder dat deze voorschriften verplicht zijn gesteld in het kader van de toelating tot de weg.

J

Bij het verwerken van de internationale voorschriften inzake typegoedkeuring is tevens gebleken dat de tekst van het huidige artikel 24 zich niet goed meer verhoudt tot de eisen uit de genoemde internationale voorschriften. In de huidige opzet is bepaald dat een verleende typegoedkeuring van rechtswege vervalt met ingang van de datum waarop zwaardere eisen van kracht worden voor de toelating tot het verkeer op de weg, tenzij dit bij algemene maatregel van bestuur anders is bepaald. In het Voertuigreglement is in dat verband in artikel 2.3 bepaald dat nader omschreven restantvoorraden nog mogen worden toegelaten gedurende

een jaar na het tijdstip waarop de zwaardere eisen van kracht worden. De internationale typegoedkeuringsvoorschriften vereisen meestal evenwel niet dat de typegoedkeuring vervalt bij het van kracht worden van zwaardere eisen. Het moment waarop dit wel dient te gebeuren is zelfs sterk variabel. Om dit adequaat in de nationale eisen om te zetten kan het vaststellen van het moment waarop de typegoedkeuring vervalt het beste op het niveau van een ministeriële regeling worden gedaan. Aangezien het moment waarop de typegoedkeuring dient te vervallen niet meer nationaal kan worden bepaald, maar dient te worden overgenomen uit de internationale voorschriften, voegt het vaststellen hiervan op het niveau van een maatregel van bestuur bovendien ook niets toe. Daarom wordt voorgesteld om het moment waarop een typegoedkeuring vervalt te laten bepalen bij ministeriële regeling.

K, N en P

De wijzigingen in de artikel 25, tweede lid, 28, tweede lid, en 35 houden verband met de invoering van de goedkeuring van voertuigen, voertuigonderdelen, uitrustingsstukken en voorzieningen ter bescherming van weggebruikers en passagiers voor gebruik buiten de weg, zoals geregeld in het ingevoegde artikel 35a.

L

In eerste instantie speelt het goedkeuren van productieprocessen naar verwachting in het bijzonder op het terrein van de productie van coverbanden. In 1998 heeft Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties technische voorschriften aangenomen op het gebied van deze banden (reglementen nr. 108 en 109). Deze reglementen beschrijven de eisen waaraan het productieproces van loopvlakvernieuwde banden voor bedrijfsvoertuigen en aanhangwagens daarvan moet voldoen. De Europese Gemeenschap is tot die reglementen toegetreden door middel van de Raadsbesluiten 2001/507/EG en 2001/509/EG (PbEU L 183). Deze toetreding gaat concurrentievervalsing binnen de EU tegen. Tevens verhoogt het de verkeersveiligheid binnen de EU. Naar verwachting zullen in een later stadium ook andere productieprocessen onder de werking van de artikelen 22b tot en met 22e vallen. De productieprocessen kunnen worden aangewezen bij algemene maatregel van bestuur (artikel 21, derde lid).

M

Met de voorgestelde wijziging van artikel 26, eerste lid wordt het mogelijk om de eisen die worden gehanteerd bij de toelating tot de weg van voertuigen of onderdelen van deze voertuigen door middel van een zogenaamde individuele goedkeuring bij ministeriële regeling vast te stellen. In verhouding tot het aantal voertuigen dat wordt toegelaten tot het verkeer op de weg via een typegoedkeuring is het aantal voertuigen dat via een individuele goedkeuring wordt toegelaten, beperkt. Vanwege de geringe omvang van deze toelatingen in combinatie met het gegeven dat uit het oogpunt van verkeersveiligheid zoveel mogelijk direct wordt verwezen naar de internationale voorschriften die in het kader van de typegoedkeuring worden gebruikt, wordt voorgesteld om te voorzien in de mogelijkheid om de eisen voor deze individuele goedkeuring op het niveau van ministeriële regeling vast te doen stellen.

O

Door middel van de voorgestelde wijziging van artikel 34, eerste lid, worden ook voertuigen, voertuigonderdelen, uitrustingsstukken en voorzieningen ter bescherming van weggebruikers en passagiers die niet overeenkomstig een goedgekeurd productieproces tot stand zijn gekomen onder het bereik van deze verbodsbepaling gebracht.

De invoeging van een nieuw tweede lid in artikel 34 maakt het mogelijk om de verkoopverboden voor niet – nationaal of Europees – goedgekeurde voertuigen, voertuigonderdelen, uitrustingsstukken en voorzieningen ter bescherming van weggebruikers en passagiers, bij ministeriële regeling vast te stellen. De huidige verkoopverboden betreffen, behoudens het verkoopverbod voor radardetectoren, allen niet in het kader van de Europese Gemeenschappen goedgekeurde voertuigen, voertuigonderdelen of technische eenheden. Deze verkoopverboden zijn opgenomen omdat een verplichting daartoe direct voortvloeit uit Europese typegoedkeuringsrichtlijnen. Omdat voor het stellen van deze verkoopverboden geen nationale beleidsruimte aanwezig is, wordt voorgesteld om via genoemde aanpassing van artikel 34 de mogelijkheid te scheppen om de verkoopverboden die rechtstreeks uit communautaire normen voortvloeien, bij ministeriële regeling vast te doen stellen.

Q

Artikel 35a is reeds toegelicht in het algemeen deel van de toelichting (Goedkeuring voor gebruik buiten de weg).

R

In richtlijn nr. 2003/37/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 26 mei 2003 betreffende de typegoedkeuring van landbouw- of bosbouwtrekkers en aanhangwagens, verwisselbare getrokken machines, systemen, onderdelen en technische eenheden daarvan en tot intrekking van richtlijn 74/150/EEG van de Raad (PbEU L 171; hierna: richtlijn 2003/37/EG) wordt anders dan tot nu toe gebruikelijk in de Nederlandse wetgeving gesproken van landbouw- of bosbouwtrekkers in plaats van uitsluitend landbouwtrekkers. Deze richtlijn noopt strikt genomen niet tot aanpassing van de Nederlandse wetgeving, omdat er geen inhoudelijke consequenties uit voortvloeien. Nochtans achten wij het uit een oogpunt van harmonisatie en eenduidigheid in terminologie gewenst om mee te gaan met deze terminologische ontwikkeling in de Europese regelgeving. Derhalve wordt in de Wvw 1994 het begrip «landbouwtrekkers» telkens vervangen door landbouw- of bosbouwtrekkers. Dit betreft in de eerste plaats artikel 37, eerste lid, onderdeel a, onder 2°. De andere plaatsen zijn de artikelen 108, eerste lid, en 110, tweede lid, van de Wvw 1994.

De wijziging in het derde lid van artikel 37 betreft het gebruik van het handelaarskenteken voor voertuigen die in consignatie zijn gegeven aan een ander erkend bedrijf. Teneinde zodanig gebruik door de consignatienemer mogelijk te maken, is artikel 37, derde lid, aangepast. De omstandigheid van consignatie is hierin nu uitdrukkelijk opgenomen.

S

In het algemeen deel van de toelichting is reeds aangegeven dat het oneigenlijk gebruik van handelaarskentekens en buitenlandse kentekenplaten beter dient te worden tegengegaan, met name door de betrokken feiten op te nemen in artikel 41 en daarmee te kenmerken als misdrijven. In verband hiermee is de formulering van artikel 41, eerste lid, onderdelen c en d, aangepast.

Ook een ander onwenselijk verschijnsel steekt steeds meer de kop op, namelijk het op een buitenlandse auto voeren van een vals buitenlands kenteken. Het gaat daarbij om voertuigen die in de zin van de internationale verkeersverdragen (het op 19 september 1949 te Genève tot stand gekomen Verdrag nopens het wegverkeer, Trb. 1951, 81 en het op 8 november 1968 te Wenen tot stand gekomen Verdrag inzake het wegverkeer, Trb. 1974, 35) in het internationaal verkeer zijn, maar vanwege het feit dat zij zijn voorzien van valse platen, niet voldoen aan de daarvoor gestelde voorwaarden. In feite zouden zij derhalve een Nederlandse kentekenplaat moeten voeren. Het feit dat zij dit niet doen, is echter slechts een overtreding. Ook hier wordt het van belang geacht het feit zwaarder te kwalificeren. Dit kan geschieden door aanvulling van artikel 41, eerste lid. Onderdeel e betreft het aanbrengen van de desbetreffende platen, terwijl onderdeel f het op de weg laten staan en het op de weg rijden met deze platen verbiedt. Een en ander naar analogie met de onderdelen c en d.

In verband met het voorgaande is het tweede lid van artikel 41, dat de aansprakelijke personen betreft, aangepast. Voor wat betreft onderdeel e behoefde dit niet te geschieden, zulks gezien het feit dat uit de formulering van de desbetreffende verbodsbepaling reeds blijkt wie als aansprakelijke persoon moet worden beschouwd (evenals bij de huidige onderdelen a en c).

T

Ter gelegenheid van de totstandbrenging van de Wet bereikbaarheid en mobiliteit in 2002 is onder meer een aantal technische wijzigingen in de Wvw 1994 doorgevoerd. Bij één van die wijzigingen is abusievelijk een verwijzing naar de Wet bereikbaarheid en mobiliteit ingevoegd in artikel 42, tweede lid, onderdeel b, van de Wvw 1994 in plaats van in het derde lid van hetzelfde artikel. Deze misslag wordt door de voorgestelde wijziging hersteld.

U

De aanvrager van een kentekenbewijs (voor motorrijtuigen in het algemeen) hoeft niet persoonlijk te verschijnen bij de daartoe aangewezen instantie (het postkantoor), indien de aanvraag namens hem wordt ingediend door een zogenoemd erkend bedrijf en voldoende zekerheid is verkregen over de identiteit van de aanvrager. Daartoe dient de aanvrager over te leggen: een document als bedoeld in artikel 2, eerste lid, van de Paspoortwet, een geldig rijbewijs als bedoeld in artikel 107 van de Wvw 1994 dan wel een rijbewijs als bedoeld in artikel 108, eerste lid, onderdeel h, van die wet voor zover de aldaar bedoelde registratie heeft plaatsgevonden. Deze documenten zijn tot nu toe als zodanig in artikel 50, eerste lid, onder a, van de Wvw 1994 opgenomen. Dit artikel heeft om meerdere redenen aanpassing.

De in artikel 108, eerste lid, onderdeel h, van de Wvw 1994 bedoelde registratie is inmiddels vervallen. Daarnaast is gebleken dat het aantal legitimatiemiddelen dat in de hiervoor beschreven situatie kan worden gebruikt, uitbreiding heeft. Het gaat hierbij met name om een buitenlands nationaal paspoort, een dienstpaspoot, een diplomatiek paspoort, een reisdocument voor vluchtelingen of vreemdelingen, een identiteitskaart en een NATO-identiteitsbewijs.

Deze documenten worden nu reeds gebruikt bij de aanvraag van een kentekenbewijs in het kader waarvan de machtigingsregeling niet wordt toegepast. Regeling op het niveau van ministeriële regeling verdient de voorkeur om praktische redenen, waarbij nog kan worden vermeld dat geen documenten zullen worden aangewezen die niet tevens in het kader van de Wet op de identificatieplicht zijn aangewezen als document voor

de vaststelling van de identiteit van personen. Echter zullen niet alle documenten die in de Wet op de identificatieplicht zijn aangewezen ook in het kader van de Wvw 1994 worden aangewezen. In de Wet op de identificatieplicht worden ook rijbewijzen die zijn afgegeven door het daartoe bevoegde gezag in een andere lidstaat van de Europese Gemeenschappen of in een andere staat die partij is bij de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte aangewezen als identificatiedocument. Deze rijbewijzen worden voor de procedure betreffende de aanvraag en afgifte van kentekenbewijzen niet als identificatiedocument geaccepteerd. Het merendeel van rijbewijzen van andere lidstaten van de Europese Unie of andere staten die partij zijn bij de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte is geen identificatiedocument in het land van herkomst. Hiervan is dan ook onvoldoende bekend of de betrokken documenten voldoen aan de eisen die aan een identificatiedocument worden gesteld. Bovendien hebben sommige huidige rijbewijzen van andere lidstaten een lange geldigheidstermijn waardoor de pasfoto slecht gebruikt kan worden om de identiteit vast te stellen.

V

De in onderdeel V voorgestelde wijziging houdt verband met het volgende. Er wordt een koppeling van het kentekenregister aan de landelijk raadpleegbare deelverzameling van de gemeentelijke basisadministratie gelegd. Daarmee is gewaarborgd dat bij de tenaamstelling over de juiste gegevens van de aanvrager beschikt kan worden. De aanvrager van een kentekenbewijs hoeft dan ook geen uittreksel uit de basisadministratie persoonsgegevens meer te overleggen. Omdat nog niet helemaal zeker is wanneer deze aansluiting gerealiseerd zal worden, is dit wijzigingsvoorstel in een eigen onderdeel opgenomen zodat de inwerkingtreding voor dit onderdeel apart geregeld kan worden.

W

De voorgestelde wijziging strekt ertoe een wettelijke basis te geven voor de afgifte van kentekenbewijzen in geval van vermissing van de bijbehorende kentekenplaten. Het onderhavige voorstel hangt samen met het systeem van gecontroleerde afgifte en inname van kentekenplaten (GAIK) dat per 1 februari 2000 is ingevoerd om fraude met kentekenplaten en gebruik van valse kentekenplaten tegen te gaan. Verwezen zij naar de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel GAIK (Kamerstukken II 1997/98, 26 138, nr. 3) waar het systeem geschetst wordt. Kentekenbewijs en kentekenplaat vormen in dit systeem één geheel. Conform artikel 21 van de Erkenningsregeling fabrikanten kentekenplaten is het aantal af te geven kentekenplaten gelimiteerd tot twee per motorrijtuig op meer dan drie wielen en één per motorrijtuig op twee of drie wielen en één per aanhangwagen. Gelijktijdig met de afgifte wordt het kentekenbewijs deel I A dan wel deel I afgestempeld overeenkomstig artikel 20, vierde lid, van de Erkenningsregeling fabrikanten kentekenplaten. Op de kentekenplaat staat een duplicaatcode die ook op het kentekenbewijs wordt vermeld (artikel 20, zesde lid, van de Erkenningsregeling fabrikanten kentekenplaten). Deze koppeling heeft gevolgen voor het geval dat een kentekenbewijs beschadigd of vermist raakt dan wel dat een kentekenplaat vermist raakt.

Indien een kentekenbewijs versleten, geheel of ten dele onleesbaar, verloren geraakt of teniet is gegaan, bepaalt artikel 55, eerste lid, van de Wvw 1994 dat de Dienst Wegverkeer op aanvraag een nieuw kentekenbewijs afgeeft.

Voor het geval dat een kentekenplaat beschadigd is, voorziet artikel 22 van de Erkenningsregeling fabrikanten kentekenplaten in vervanging. Het eerste lid bepaalt: «Indien deel I A dan wel deel I van het kentekenbewijs

is voorzien van een stempel of een indicatie als bedoeld in artikel 20, vijfde lid, mogen in afwijking van dat lid kentekenplaten worden afgegeven ingeval van vervanging van beschadigde kentekenplaten met hetzelfde kenteken en, indien aanwezig, dezelfde duplicaatcode.»

Er is geen wettelijke regeling voor het geval dat kentekenplaten vermist worden. De praktijk is als volgt. Op aanvraag van de houder van het voertuig geeft de Dienst Wegverkeer een vervangend kentekenbewijs met verhoogde duplicaatcode af. Na ontvangst van het vervangende kentekenbewijs kunnen bij een erkende kentekenplaatfabrikant twee nieuwe kentekenplaten respectievelijk voor motorfietsen, driewielige motorrijtuigen en aanhangers één plaat worden aangeschaft waarop dezelfde duplicaatcode is vermeld als op het vervangende kentekenbewijs. De voorgestelde wijziging strekt ertoe de wettelijke basis voor deze praktijk te geven. Vooruitlopend op de voorgestelde wetwijziging is met een wijziging van de Regeling taken Dienst Wegverkeer de taak opgedragen aan de Dienst Wegverkeer vervangende kentekenbewijzen af te geven in geval van vermissing van de bijbehorende kentekenplaten. Na inwerkingtreding van de voorgestelde wijziging kan de Regeling taken Dienst Wegverkeer weer worden gewijzigd.

Onder vermissing vallen onder meer verlies en diefstal. Met «bijbehorende» kentekenplaten worden de kentekenplaten bedoeld die voor het in het kentekenbewijs genoemde voertuig met het voor het voertuig opgegeven kenteken zijn afgegeven.

X

In artikel 59 van de Wvw 1994 is bepaald dat de tenaamstelling in het kentekenregister vervalt zodra het kentekenbewijs ongeldig is verklaard. In bepaalde gevallen kan het echter wenselijk zijn om een vervallen tenaamstelling weer te laten herleven. Daarbij kan met name worden gedacht aan de omstandigheid dat de tenaamstelling is vervallen omdat het betrokken voertuig is gestolen of verduisterd (zie artikel 58, tweede lid, onderdeel e, van de Wvw 1994) en het voertuig weer is teruggevonden. In dat geval moet de tenaamstelling op de rechtmatige eigenaar weer kunnen herleven. De onderhavige bepaling verschaft de basis om dit bij algemene maatregel van bestuur te kunnen regelen.

Y

In navolging van de wijziging ten aanzien van artikel 22 inzake de typegoedkeuringseisen voor voertuigen en artikel 26 inzake de individuele goedkeuringseisen voor voertuigen wordt een gelijke wijziging van artikel 71 inzake de toelatings- en inrichtingseisen voor voertuigen voorgesteld. Ook hier geldt dat die eisen vrijwel steeds hun oorsprong vinden oorsprong in de communautaire besluitvorming binnen de EU, die leidt tot het op communautair niveau stellen van gedetailleerde technische voorschriften in de vorm van richtlijnen. Deze gedetailleerde richtlijnen, die met grote regelmaat worden aangepast, dienen te worden omgezet in nationale regelgeving. Daarbij resteert nauwelijks of geen nationale ruimte om van de internationale normstelling af te wijken. De werkelijke besluitvorming voor het stellen van deze eisen geschiedt met andere woorden op internationaal niveau en niet meer op nationaal niveau. Gezien deze omstandigheid heeft het geen toegevoegde waarde meer om de verwerking van deze internationale eisen nog op het niveau van een algemene maatregel van bestuur vorm te doen geven, vandaar het voorstel om te voorzien in de mogelijkheid om deze eisen in een ministeriële regeling op te nemen. Dit maakt ook een veel snellere verwerking mogelijk, waarmee het risico sterk wordt vermindert dat een te late verwerking plaatsvindt.

Z

De voorgestelde wijziging van artikel 75, eerste lid, onder a, maakt het mogelijk om bij de verplichte periodieke keuring niet op alle op grond van artikel 71 gestelde eisen te controleren. Laatstgenoemde eisen staan in hoofdstuk 5 van het Voertuigreglement en betreffen het gebruik op de weg. Deze eisen vormen een afgeleid geheel van de toelatingseisen die in hoofdstuk 3 van het Voertuigreglement staan. Alhoewel het de bedoeling was om alle eisen voor het gebruik op de weg in het kader van de periodieke keuring na te lopen, is in de keuringspraktijk gebleken dat niet alle gestelde eisen zich hier voor lenen. Een voorbeeld is de in artikel 5.2.11, vijfde lid, van het Voertuigreglement opgenomen eis inzake het geluidsniveau. Controle van naleving van deze eis neemt relatief veel tijd in beslag en kan alleen geschieden met zeer kostbare apparatuur. Daar komt bij dat een te hoog geluidsniveau van het uitlaatsysteem van personenauto's in de meeste gevallen veroorzaakt wordt door een defect. Een dergelijk defect wordt reeds opgespoord bij de bij de verplichte periodieke keuring te verrichten controle van de gasdichtheid van het uitlaatsysteem.

Aa

Met de wet van 11 november 1999, houdende wijziging van de Wvw 1994 met betrekking tot de Algemene Periodieke Keuring, in werking getreden op 1 maart 2000, is een aantal wijzigingen doorgevoerd met het doel de kwaliteit van de algemene periodieke keuring (APK) te verbeteren. Artikel II van de Wet van 11 november 1999 bevat een evaluatiebepaling op grond waarvan de Minister van Verkeer en Waterstaat binnen vier jaar na inwerkingtreding aan de Staten-Generaal een verslag moet zenden in zake de doeltreffendheid van de bepalingen in de Wvw 1994 over de periodieke keuring.

De evaluatie is in opdracht van de Minister van Verkeer en Waterstaat uitgevoerd door het bureau Atos KPMG Consulting (verder AKC genoemd). De rapportages van AKC zijn aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal gezonden (zie Kamerstukken II 2003/04, 29 467, nr. 1). In het Algemeen Overleg met de Vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat uit de Tweede Kamer op 25 mei 2004 (zie Kamerstukken II 2003/04, 29 467, 29 200 XII, nr. 3) is de rapportage behandeld. Daarbij is ook ingegaan op de keuringsfrequentie voor historische voertuigen.

Richtlijn 96/96/EG van de Raad van 20 december 1996 betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de Lid-Staten inzake de technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens (hierna «richtlijn 96/96/EG») stelt regels over de frequentie en de inhoud van de technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens. Deze richtlijn schrijft voor dat personenauto's vier jaar na ingebruikneming en vervolgens om de twee jaar gekeurd worden. Deze keuringsfrequentie geldt ook voor motorvoertuigen die normaal dienen voor het vervoer van goederen met een toegestane maximummassa van niet meer dan 3500 kg. Voor een aantal andere categorieën voertuigen schrijft richtlijn 96/96/EG de jaarlijkse keuring voor. Tot nu toe worden alle voertuigen in Nederland elk jaar gekeurd. Met het onderhavige voorstel wordt de mogelijkheid geopend om bij algemene maatregel van bestuur bepaalde categorieën voertuigen aan te wijzen die minder vaak gekeurd hoeven worden en daarmee de ruimte te benutten die richtlijn 96/96/EG biedt. Te denken valt hierbij aan historische voertuigen.

Ab

Met de toevoeging van een volzin aan artikel 85a, derde lid, wordt beoogd

een expliciete grondslag te geven aan het in artikel 24 e.v. van de Erkenningsregeling APK opgenomen voorschrift dat de Dienst Wegverkeer bepaalt aan welke voorwaarden moet worden voldaan alvorens deelgenomen kan worden aan het examen keurmeester periodieke keuring. Voor het opnemen van een duidelijke basis in de formele wet is gekozen omdat kan worden gesteld dat het bij deze voorwaarden gaat om algemeen verbindende voorschriften die derhalve een basis in de wet behoeven. De keuze om de regelgevende bevoegdheid bij de Dienst Wegverkeer te leggen in plaats van bij de minister is ingegeven door het feit dat het dusdanig technische onderwerpen betreft dat voor wat betreft deze attributie aansluiting is gezocht bij degene die ter zake de deskundigheid bezit en dat is hier de eerstgenoemde.

De toevoeging van artikel 85, zesde lid, heeft betrekking op de goedkeuring van de tarieven die worden gehanteerd voor het afleggen van de examens voor APK-keurmeesters. Deze examens worden afgenomen overeenkomstig een door de Stichting VAM vastgesteld reglement dat door de Dienst Wegverkeer is goedgekeurd. In de enkele jaren geleden vastgestelde Toezichtvisie van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat op de publieke taakuitoefening door de Innovam Groep is geconcludeerd dat het wenselijk is de tarieven voor de APK-examens door de minister te laten goedkeuren, zodat hij zijn verantwoordelijkheid voor het tariefbeleid op het gebied van de APK examinering kan waarmaken¹. Met deze wijziging is aan dat voornemen uitvoering gegeven.

Ac

De onderhavige wijziging is van formele aard. Met het opnemen van een nieuw vijfde lid in artikel 86 wordt beoogd een omissie weg te nemen. In het kader van de erkenningsregeling periodieke keuring wordt nu een gelijksoortige toezichtsbepaling opgenomen als bij andere erkenningsregelingen.

Ad

Het betreft hier het aanpassen van een verwijzing in verband met het opnemen van een nieuw vijfde lid in artikel 86.

Ae

Met de voorgestelde wijziging van artikel 98 wordt het mogelijk om – evenals bij een eerste toelating tot de weg van voertuigen ingevolge de artikelen 22 en 26 – bij een hernieuwde toelating na een wijziging van de constructie van een voertuig de eisen die daarbij worden gehanteerd bij ministeriële regeling vast te stellen.

Af en Ag

Voor de achtergronden om te komen tot deze terminologische wijziging (landbouwtrekker wordt vervangen door landbouw- en bosbouwtrekkers) zij korthedshalve verwezen naar het eerste tekstblok bij onderdeel R.

Ah en Ai

De artikelen 146 en 147 van de Wvw 1994 geven de Minister van Verkeer en Waterstaat de bevoegdheid om vrijstelling te verlenen van wettelijke bepalingen inzake het gebruik van de weg ten behoeve van openbare of daarmee gelijk te stellen diensten. Deze bevoegdheid is wettelijk ongeclausuleerd en zou daarmee theoretisch bestuurlijk de mogelijkheid openen om vrijstelling te verlenen ook in die gevallen waarin dat strijdig zou zijn met het internationaal publiekrecht of het EU-recht. Dat wordt

¹ Toezichtvisie van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat op de publieke taakuitoefening door de Innovam Groep; vastgesteld op 3 juli 2002 door de Minister van Verkeer en Waterstaat en de algemeen directeur van de Innovam Groep, blz. 11. Innovam te Nieuwegein is het opleidings- en examen-centrum van en voor de mobiliteitsbranche. Het is een samenwerkingsverband tussen de stichting VAM en de stichting BEVAM.

uiteraard niet beoogd, reden waarom nu de beperking wordt aangebracht dat van de bevoegdheid gebruik mag worden gemaakt met inachtneming van verdragen en van besluiten van volkenrechtelijke organisaties of van één of meer instellingen van de Europese Unie, al dan niet gezamenlijk.

Aj

Met het oog op het bereiken van consistentie tussen de formulering van artikel 149b, derde lid, en de formulering van artikel 149b, vierde lid, wordt voorgesteld in artikel 149b, derde lid, een zinsdeel te vervangen.

Ak

Zoals eerder in het algemeen deel van deze toelichting is opgemerkt leidt het huidige samenstel van bepalingen in de artikelen 158 en 159 ertoe dat degenen die belast zijn met het toezicht op de naleving van de Wegenverkeerswetgeving en degenen die belast zijn met de opsporing van strafbare feiten in dat kader (vrijwel) steeds identiek moeten zijn. Deze dwingend voorgeschreven koppeling is echter niet altijd wenselijk als het gaat om het toezicht op de naleving. De Minister van Verkeer en Waterstaat dient naar het oordeel van de regering te beschikken over de mogelijkheid om met het toezicht op de naleving ook personen te belasten die niet tevens met de opsporing van strafbare feiten zijn belast. Dit zou meer dan nu de mogelijkheid bieden om op deelterreinen het toezicht op de naleving van bepaalde regels toe te delen aan de Dienst Wegverkeer, het CBR of andere gespecialiseerde toezichthouders. Van de mogelijkheid personen uitsluitend met toezichtstaken te belasten, zal in beperkte mate en passend bij het reguliere takenpakket van deze personen gebruik worden gemaakt. Er moet daarbij bijvoorbeeld worden gedacht aan de omstandigheid dat voor het ter uitvoering van communautaire regelgeving verrichten van controles van voertuigen langs de weg ambtenaren van de Dienst Wegverkeer worden ingeschakeld. Voor het onder eigen verantwoordelijkheid uitvoeren van deze controlewerkzaamheden behoeven deze personen slechts te beschikken over toezichtbevoegdheden. Het is daarbij niet nodig dat zij tevens over opsporingsbevoegdheden beschikken. Van een fundamentele wijziging in de verhouding tussen (personen belast met) het toezicht op de naleving van de wegenverkeerswetgeving en de opsporing van de overtreding daarvan is dan ook geen sprake. Uit het hiervoor gestelde moge blijken dat het niet de bedoeling is toezichthouders door de Minister van Verkeer en Waterstaat aan te doen wijzen, wier werkzaamheden aan de strafrechtelijke of bestuursrechtelijke handhaving van de wegenverkeerswetgeving raken.

De toekenning van de in artikel 12 Wvw 1994 bedoelde bevoegdheid tot het geven van verkeersaanwijzingen aan de bij besluit van de Minister van Verkeer en Waterstaat aangewezen toezichthouders niet noodzakelijk is. De bevoegdheid verkeersaanwijzingen als bedoeld in artikel 12 Wvw 1994 te geven aan weggebruikers is weliswaar wél toegekend aan die toezichthouders die op grond van artikel 159 Wvw 1994 tevens zijn belast met de opsporing, doch het betreft een bevoegdheid die destijds niet specifiek voor opsporings- of toezichtdoeleinden in het leven is geroepen. Al sinds 1935 bestaat in de wegenverkeerswetgeving de mogelijkheid om aan weggebruikers verkeersaanwijzingen te geven met het oog op een limitatief aantal belangen, zoals die thans zijn opgesomd in artikel 12, tweede lid, Wvw 1994. De kring van personen die bevoegd is dergelijke aanwijzingen te geven loopt sinds die tijd om wetgevingstechnische redenen parallel met de kring van personen die belast is met de opsporing van feiten strafbaar gesteld bij de wegenverkeerswetgeving. Van een directe inhoudelijke connexiteit tussen de bevoegdheid verkeersaanwijzingen te geven en de opsporingsbevoegdheid is evenwel geen sprake. Uit voor-

gaande moge blijken dat met de verwijzing in artikel 158 Wvw 1994 naar de in artikel 159 Wvw 1994 bedoelde personen nimmer is bedoeld dat die personen hun bevoegdheid om verkeersaanwijzingen als bedoeld in artikel 12 Wvw 1994 te geven in het bijzonder dienen te gebruiken bij de uitoefening van hun toezichthoudende taak.

Als uitgangspunt bij de uitoefening van de toezichthoudende taak gelden de algemeen geregelde bevoegdheden in het kader van het toezicht op de naleving in de Algemene wet bestuursrecht. De in artikel 5:20, eerste lid, Awb geregelde medewerkingsplicht heeft betrekking op de uitoefening van alle bevoegdheden die aan de toezichthouder in kwestie zijn toegekend. Dat zijn in eerste plaats de aan hem krachtens de Awb toekomende bevoegdheden – mogelijk beperkt krachtens artikel 5:14 Awb – en in de tweede plaats eventuele aanvullende bevoegdheden krachtens de bijzondere wet.

In artikel 158, tweede lid, tweede volzin, Wvw 1994, is uiteengezet over welke specifieke aanvullende bevoegdheden de toezichthouders in dit verband bij de uitoefening van hun taak beschikken.

Nu de bevoegdheid verkeersaanwijzingen te geven niet relevant is voor de uitoefening van de toezichthoudende taak ontbreekt derhalve de noodzaak die bevoegdheid ook toe te kennen aan de in artikel 158, eerste lid, bedoelde personen die bij besluit van de minister worden aangewezen als toezichthouder.

Al

Door middel van aanpassing van de artikelen 176 (misdrijven) en 177 (overtredingen) wordt voorzien in de strafbaarstelling van de daarvoor in aanmerking komende bepalingen. Het rijden met valse kentekenplaten wordt als een dermate ernstig strafbaar feit beschouwd dat is gekozen voor strafbaarstelling als misdrijf.

Am

Zoals in het algemene deel van deze toelichting reeds uiteengezet is wordt door de voorgestelde invoeging van een nieuw artikel 186 voorzien in de mogelijkheid om op een beperkt aantal, met name aangeduide, terreinen te experimenteren met de bestaande regels. De experimenten kunnen zich bewegen op het terrein van:

- verkeerstekens en maatregelen op of aan de weg;
- de eisen ten aanzien van voertuigen waarmee over de weg wordt gereden of voertuigen die op de weg staan;
- de eisen ten aanzien van rijvaardigheid en rijbevoegdheid.

Bij experimenten van de eerste categorie kan gedacht worden aan een proefperiode bij de introductie van nieuwe verkeersborden. Bij de experimenten met de eisen ten aanzien van rijvaardigheid of rijbevoegdheid kan gedacht worden de voornemens om voor personen van ten minste 17 jaar die niet in het bezit zijn van een rijbewijs B het rijden in een auto onder begeleiding van een ervaren bestuurder mogelijk te maken.

De plaatsing van de experimenteerbepaling in artikel 186 is mogelijk, omdat de huidige bepaling een uitgewerkte overgangsbepaling is, die kan worden geschrapt. Ter verruiming van de parlementaire betrokkenheid bij de experimenten is aan artikel 186 een evaluatiebepaling toegevoegd. In verband met de toevoeging van de evaluatiebepaling is in het tweede lid, onder andere toegevoegd dat in de algemene maatregelen van bestuur waarin nadere regels inzake de experimenten worden gesteld in elk geval wordt bepaald welke resultaten daarmee worden beoogd. In het derde lid is aangegeven hoe de evaluatie van de experimentele regelingen dient plaats te vinden.

Artikel II

Deze wijziging strekt ertoe de Wet rijonderricht motorrijtuigen 1993 af te stemmen op de bij de wet van 18 april 2002 (Stb. 250) voorziene attributie – met ingang van 15 mei 2004 – van de uitvoering van de met de toepassing van de z.g. vorderingsprocedure verband houdende taken aan het CBR.

Artikel III

A

De omvang van het aantal Nederlandse internationale rijbewijzen zal naar verwachting na de inwerkingtreding van de wijziging van artikel 117 van de Wvw 1994, zoals opgenomen in de wet van 18 april 2002 (Stb. 250), teruglopen tengevolge van de strengere afgiftecriteria. Daar de burgemeesters in de praktijk al geruime tijd niet meer optreden als afgifteautoriteit voor internationale rijbewijzen, maar de afgifte van deze documenten echter bij uitstek een taak is die past binnen het publieke domein is besloten naast de in artikel 117, tweede lid, Wvw 1994 genoemde «besturen van verenigingen met volledige rechtsbevoegdheid, die behartiging van verkeersbelangen ten doel hebben» de RDW de bevoegdheid te geven internationale rijbewijzen af te geven. In verband hiermee wordt in het eerste lid de burgemeester als afgifteautoriteit geschrapt en vervangen door de Dienst Wegverkeer. De RDW biedt de mogelijkheid om deze taak op termijn efficiënter uit te voeren door schaalvoordelen en digitalisering.

B

De toevoeging aan artikel 117, derde lid, opent de mogelijkheid om, zodra Nederland zal zijn toegetreden tot het op 8 november 1968 te Wenen tot stand gekomen Verdrag inzake het wegverkeer (Trb. 1974, 35), de uit te geven Nederlandse internationale rijbewijzen op het punt van de inrichting en uitvoering te laten voldoen aan de eisen van dat verdrag. In het verkeer tussen Nederland en de landen die geen partij zijn bij het Weense verdrag is hetzij het op 19 september 1949 te Genève tot stand gekomen Verdrag nopens het wegverkeer (Trb. 1951, 81), hetzij – indien het landen betreft die geen partij zijn bij laatstgenoemd verdrag – het op 24 april 1926 te Parijs tot stand gekomen internationaal verdrag betreffende het verkeer met motorrijtuigen (Stb. 1928, 291) nog steeds van kracht. In verband hiermede is aan het af te geven Nederlandse internationaal rijbewijs de eis verbonden dat het rijbewijs hetzij aan de eisen van het Verdrag van Genève van 1949, hetzij aan de eisen van het Verdrag van Parijs van 1926, hetzij aan de eisen van het Verdrag van Wenen van 1968 dient te voldoen. Nieuw is dat het Weense verdrag – in tegenstelling tot de andere in artikel 117, derde lid, vermelde verdragen – voor het internationale rijbewijs uitgaat van een ruimere geldigheidsduur. Volgens bijlage 7 bij het Weense verdrag is het internationale rijbewijs geldig tot uiterlijk drie jaar na datum van afgifte van het internationale rijbewijs of tot de datum waarop het nationale rijbewijs zijn geldigheid verliest, naar gelang welke datum eerder valt. Deze wijziging van artikel 117, derde lid, zal eerst in werking treden na toetreding tot het Weense verdrag.

C

Volgens artikel 6, eerste lid, onder c, van richtlijn 91/439/EEG geldt voor de rijbewijscategorieën D, D + E en de subcategorieën D1, D1 + E een leeftijdvereiste van 21 jaar. Dit vereiste geldt met deze wijziging van artikel 117, vierde lid, ook voor internationale rijbewijzen.

Artikel IV

In verband met het feit dat de in de Wvw 1994 voorziene mogelijkheid tot het laten registreren van EU- en EER-rijbewijzen naar aanleiding van het door het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen op 10 juli 2003 gewezen arrest in zaak C-246/00 is afgeschaft – een wijziging van de Wvw opgenomen in Stb. 2004, 687 – kunnen de onderdelen Q en R van artikel I van de wet van 18 april 2002 (Stb. 250), die voorzien in wijziging van een aantal op de af te schaffen registratieregeling betrekking hebbende bepalingen, vervallen. Onderdeel PP, dat voorziet in wijziging van artikel 170, eerste lid, van de Wvw 1994, kan vervallen in verband met het feit dat die wijziging inmiddels is achterhaald door de met ingang van 1 januari 2002 in werking getreden wet van 21 februari 1997, Stb. 190 (wijziging wegsleepregeling).

Artikel V

In het algemeen deel van de memorie van toelichting en in de toelichting op artikel I, onderdeel D, is uiteengezet waarom op enkele punten verduidelijking of nadere regeling noodzakelijk was van in het bijzonder de regelgeving inzake de figuur van de verkeersregelaar. Tot de inwerkingtreding van deze wet was de regelgeving inzake verkeersregelaars en verkeersbrigadiers gebaseerd op artikel 13 van de Wvw 1994. Die bepaling heeft echter betrekking op het gedrag van verkeersdeelnemers en is daardoor bij nader inzien niet de meest aangewezen basis voor de bepalingen uit het RVV 1990 en het BABW die betrekking hebben op verkeersregelaars en verkeersbrigadiers, alsmede de op die besluiten gebaseerde uitvoeringsregelingen.

Met de wijziging van artikel 12 (artikel I, onderdeel D) krijgen de verkeersregelaar en de verkeersbrigadier een duidelijke plaats in de Wvw 1994. Beide categorieën functionarissen worden gepositioneerd in een bepaling die beter aansluit bij hun kerntaak, namelijk het geven van aanwijzingen aan weggebruikers. Artikel V strekt er toe de reeds bestaande uitvoeringsregelgeving voor beide categorieën functionarissen te koppelen aan de gewijzigde wettelijke basis.

Artikel VI

Dit artikel bevat een samenloopbepaling met betrekking tot het voorstel van wet tot wijziging van de Wvw 1994 in verband met de invoering van een bestuurlijke boete voor overtreding van een aantal voorschriften betreffende het laten stilstaan en parkeren van voertuigen, en voor andere lichte verkeersovertredingen (Wet bestuurlijke boete fout parkeren en andere lichte verkeersovertredingen; Kamerstukken II 2004/05, 30 098).

Artikel VII

Bij de keuze voor de inwerkingtredingsbepaling is rekening gehouden met de mogelijkheid van inwerking van de diverse artikelen en de onderdelen daarvan op uiteenlopende tijdstippen.

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

De Minister van Justitie,
J. P. H. Donner