

Vergaderjaar 1998–1999

**26 138**

## **Wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 met betrekking tot de afgifte en inname van kentekenplaten**

**Nr. 5**

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

Ontvangen 17 maart 1999

#### **ALGEMEEN**

##### **1. Inleiding**

Met genoegen stel ik vast dat het streven om fraude met kentekenplaten tegen te gaan brede steun ontmoet bij de aan het woord zijnde leden. Ook de voorgestelde maatregelen zijn niet onwelwillend ontvangen. De aan het woord zijnde leden hebben met belangstelling en, wat betreft de leden van de PvdA-fractie, met instemming kennisgenomen van de voorstellen. De leden van de CDA-fractie meenden dat het evenwel van groot belang is dat een goed inzicht bestaat in de effectiviteit, de kostenverhogende werking en de mogelijke bijeffecten van de voorgestelde maatregelen. Voorts vroegen alle aan het woord zijnde leden waarom geen verdergaande maatregelen worden voorgesteld. In het hiernavolgende zal daarop naar aanleiding van de specifieke vragen nader worden ingegaan.

De leden van de PvdA-fractie vroegen of het nader onderzoek van de Inspectie voor de Rechtshandhaving inmiddels is afgerond. Zal het onderzoek aanbevelingen doen en, zo ja, is het dan verstandig deze af te wachten alvorens tot wetwijziging over te gaan, zo vroegen deze leden. Ook de leden van de VVD-fractie vroegen of dit nader onderzoek is afgerond en of de regering, indien de onderzoeksresultaten daartoe aanleiding geven, overweegt met aanvullende maatregelen te komen. Zoals in de memorie van toelichting is aangegeven, zijn bij de opsporings- en handhavingsautoriteiten slechts beperkt gegevens beschikbaar omtrent het gebruik van valse of vervalste kentekenplaten. Op basis van onderzoek en een «beredeneerde analyse» kwam Coopers & Lybrand in zijn onderzoek van 1992 in opdracht van mijn departement tot een schatting van minstens 50 000 gevallen per jaar. De Inspectie voor Rechtshandhaving is omtrent een raming eveneens geraadpleegd. Na een eerste gesprek bleek dat de onderzoeksmethode die de Inspectie wilde gebruiken (m.n. interviews met alle betrokken partijen) in grote lijnen neerkwam op de methode die eerder ook al door Coopers & Lybrand was gebruikt. Gezien de hoge kosten en het ontbreken van een toegevoegde waarde is dan ook afgezien van dit (herhaald) onderzoek. Inmiddels heb ik

van het Centraal Justitieel Incasso Bureau (CJIB) alsnog cijfermatige overzichten ontvangen van door de politie bij staandhouding vastgestelde feiten met kentekenplaten over de jaren 1996, 1997 en een deel van 1998. De cijfers hebben betrekking op overtredingen bedoeld in artikel 41, eerste lid onder c en d, van de Wegenverkeerswet 1994 (het niet voeren van een kentekenplaat en het opzettelijk voeren van een onjuiste/onleesbare plaat) die door de politie en/of de douane zijn geconstateerd en terzake waarvan een proces-verbaal is opgemaakt. Zo blijkt uit deze overzichten dat in 1997 een aantal van 8163 overtredingen met kentekenplaten is geconstateerd. Indien dit aantal volgens de analyse- en rekenmethode, die in het eerdere onderzoek van Coopers & Lybrand is toegepast, zou worden geëxtrapoleerd naar het aantal werkelijke overtredingen, zou dit leiden tot een aantal van 250 000 à 300 000 overtredingen.

Door het CJIB zullen de aantallen overtredingen per jaar ook de komende jaren worden bijgehouden zodat het mogelijk wordt de thans gedane voorstellen op hun effectiviteit te toetsen.

Ik verwacht voorsnog niet dat binnen afzienbare termijn aanmerkelijk exactere gegevens over het werkelijke aantal fraudegevallen beschikbaar zullen zijn. Ik zie daarom ook geen aanleiding om in afwachting van nadere gegevens, zoals de leden van de PvdA-fractie vroegen, te wachten met deze voorstellen. Ook zie ik in de thans beschikbare gegevens geen aanleiding de voorstellen te wijzigen of aan te vullen, zoals de leden van de VVD-fractie vroegen.

De leden van de fracties van de PvdA en D66 vroegen naar de omvang van de schade door, respectievelijk de budgettaire gevolgen van de fraude met kentekenplaten.

Waar het gaat om de door deze leden bedoelde schade zijn ten minste drie partijen in het geding. Allereerst de onschuldige eigenaar/houder die wordt geconfronteerd met ten onrechte opgelegde verkeersboetes. Naast last en ergernis moet door deze categorie kosten, waaronder soms advocatenkosten en griffierechten, worden gemaakt. Er kan worden uitgegaan van een gemiddeld kostenbedrag van f 50,= per geval.

Voorts zijn er de verzekeringsmaatschappijen die direct worden geschaad door het missen van premies voor de wettelijke aansprakelijkheidsverzekering (WAM) en indirect vanwege de uitkering uit het Waarborgfonds WAM in geval van schades waarbij de veroorzaker niet is verzekerd en/of niet is te achterhalen. Per geval van onverzekerd rijden kan worden uitgegaan van een gemiddeld schadebedrag van f 1500,=. Tenslotte is er de overheid die de opbrengst van motorrijtuigenbelasting en verkeersboetes mist. Gezien de aard van de gebruikers van valse kentekenplaten wordt uitgegaan van een hoog bedrag aan verkeersboetes per fraudegeval, te weten f 1500. Wat betreft de Motorrijtuigenbelasting wordt uitgegaan van f 1000 per geval.

Het is niet mogelijk aan te geven om hoeveel gevallen het bij de verschillende soorten van schade als bovenbedoeld gaat. Immers bij fraude met kentekenplaten is er niet altijd sprake van al die schadesoorten tegelijk. Zo leidt het voeren van een kentekenplaat met een ander kenteken dan voor het betrokken motorrijtuig is geregistreerd, in het algemeen tot ontduiking van verkeersboetes, maar niet tot ontduiking van de motorrijtuigenbelasting en de WAM-premie. Deze belasting en premie worden immers opgelegd aan de houder van het geregistreerde kenteken. Ontduiking hiervan zal eerst mogelijk zijn indien voor het betrokken motorrijtuig ook geen kenteken is geregistreerd, bijvoorbeeld bij gestolen auto's. Verder zij opgemerkt dat in het bovenstaande geen rekening is gehouden met eventuele gederfde inkomsten in het kader van rekeningrijden als gevolg van fraude met kentekenplaten.

De leden van de PvdA-fractie wilden verder weten of de brancheorganisaties kunnen instemmen met het wetsvoorstel en zo neen, op welke onderdelen bij RAI en BOVAG bezwaren leven.

Het inhoud van het wetsvoorstel is opgesteld in samenwerking met RAI, afdeling Autovak en BOVAG. Beide brancheorganisaties stemmen in met het voorstel. Speciaal na bezwaren van de RAI – afdeling Personenauto's – en de BOVAG is in het aanvankelijke voorstel alsnog een bijzondere regeling getroffen voor de afgifte van kentekenplaten aan importeurs. De regeling houdt in dat bij de afgifte van kentekenplaten aan importeurs van personenvoertuigen kan worden volstaan met overlegging door de importeur/dealer van het nog niet tenaamgestelde kentekenbewijs deel 1. In de andere gevallen dient een tenaamgesteld kentekenbewijs deel 2 te worden overgelegd door degene die de kentekenplaat geleverd krijgt. Dit is de kentekenhouder of – hetgeen in de praktijk veel voorkomt – de dealer/garagehouder die daartoe is gemachtigd door de kentekenhouder en die zich daarbij ook zelf dient te legitimeren.

Een bezwaar dat bij de branche is blijven leven betreft het feit dat verzending van de kentekenplaten per post in het nieuwe systeem niet meer mogelijk is. Op dit punt zal specifiek nog worden ingegaan in paragraaf 5 naar aanleiding ook van een vraag van de leden van de CDA-fractie. Meer in het algemeen zij opgemerkt dat in de voorstellen terdege rekening is gehouden met de belangen van de branche, zoals bijvoorbeeld met betrekking tot de speciale regeling voor importeurs (zie hierboven), maar ook waar het gaat om het overlaten van de productie van de kentekenplaten aan de – erkende – marktpartijen, in plaats van monopolisering door de overheid. Op deze en andere punten is met de voorstellen van de branche meegegaan omdat dit mogelijk was onder handhaving van een aanvaardbaar niveau van fraudebestendigheid. Op andere punten, zoals het handhaven van de mogelijkheid van verzending van kentekenplaten per post, kon niet met de branche worden meegegaan omdat dit een te grote inbreuk op de fraudebestendigheid van het voorgestelde systeem zou betekenen.

Tenslotte wijs ik er nog op dat de tekst van het wetsvoorstel en van de betrokken uitvoeringsregelingen in een vroeg stadium voor inspraak is voorgelegd aan een groot aantal brancheorganisaties en overige organisaties. Met de ontvangen opmerkingen is rekening gehouden.

De leden van de D66-fractie wilden graag weten of en zo ja welke relatie gelegd kan worden tussen de in onderhavig wetsvoorstel voorgestelde maatregelen en het wetsvoorstel rekeningrijden. De leden van de CDA-fractie vroegen naar een nadere argumentatie van de fraude-toeneming met kentekenplaten die blijkens krantenberichten door Verkeer en Waterstaat als gevolg van rekeningrijden wordt verwacht.

De relatie tussen de voorgestelde maatregelen en rekeningrijden ligt in het feit dat door een afname van de fraude met kentekenplaten de handhaafbaarheid van rekeningrijden – zoals ook tal van andere aan het kenteken gekoppelde verplichtingen – kan worden verbeterd. In die zin zijn de voorstellen ondersteunend voor rekeningrijden.

In hoeverre de invoering van rekeningrijden zal leiden tot een toename van fraude met kentekenplaten valt thans niet te voorspellen.

Het ligt voor de hand aan te nemen dat, naarmate meer verplichtingen aan het kenteken worden gekoppeld, de druk groter zal zijn om aan die verplichtingen te ontkomen. De regering is echter van mening dat er vooralsnog voldoende maatregelen zijn getroffen en, zoals met deze voorstellen, zullen worden getroffen, om aan die druk weerstand te bieden

## **2. De voorgestelde maatregelen**

Door alle aan het woord zijnde leden is aandacht gevraagd voor de effectiviteit van de voorgestelde maatregelen. Daarbij wordt mede bedoeld op de vermelding in de memorie van toelichting dat de maatre-

gelen vooral zijn gericht op de «calculerende burger» en minder op de harde criminaliteit.

De leden van de PvdA-fractie vroegen in dit verband of inzicht bestaat in de mate waarin kan worden geknoeid met folie en laminaten, in de zin dat handel en productie plaats (gaan) vinden in het grijze en zwarte circuit. Bestaat hiervoor een internationale markt of worden deze technische specificaties alleen in Nederland gehanteerd? Ook vroegen zij een nadere toelichting op de keuze om de maatregelen te richten op de «calculerende burger», waarbij de zware, georganiseerde criminaliteit buiten schot blijft. Welke additionele maatregelen zouden noodzakelijk zijn om deze laatste groep wel zo veel mogelijk aan te pakken? De leden van de VVD-fractie vroegen waarom de regering niet meteen met een volledig pakket van maatregelen komt. De motivering om «mede gezien de kosten» hiervan af te zien, overtuigde hen niet echt, omdat de kosten immers voor de baat uit gaan. Eén en ander klemt volgens deze leden te meer, gezien de in de memorie van toelichting genoemde vermoedelijke aantallen fraudegevallen. De leden van de CDA-fractie vroegen waar in de productieketen van halffabrikaat naar kentekenplaat de kern van het fraudeprobleem is gelegen en welk deel van de gepleegde fraude wordt veroorzaakt door calculerende burgers. De regering zegt, aldus deze leden, dat op grond van opgedane ervaringen het pakket van maatregelen in een later stadium kan worden verzwakt. Is het dan echter niet te laat aanzien er dan ook van het nieuwe type kentekenplaten een groot aantal valse in omloop zullen zijn? Verdient het niet de voorkeur met een sluitend pakket van maatregelen te komen in plaats van nu reeds een mogelijke verdere verscherping van regels aan te kondigen, temeer nu de invoering van rekeningrijden een extra-impuls voor fraude zal betekenen? Zij vroegen in dat verband of het geen aanbeveling verdient dat bij de afgifte van de kentekenplaat eveneens wordt gecontroleerd of het overgelegde legitimatiebewijs en kentekenbewijs van de afnemer wel in orde is. De leden van de D66-fractie vroegen naar het te verwachten effect van de maatregelen, met name van de gecontroleerde afgifte van kentekenplaten, op de afname van het aantal fraudegevallen. Is het niet waarschijnlijk dat niet-legale platen met ander materiaal zullen worden geproduceerd? Ook vroegen zij naar het aandeel van de calculerende burger, resp. de harde criminaliteit in de huidige fraude. Daarbij vroegen zij ook aandacht voor het rijden met valse kentekenplaten en voor de belastingfraude, waarvan zij vroegen of deze door de maatregelen voldoende zal worden bestreden.

Naar aanleiding van deze vragen wil ik een nadere uiteenzetting geven van de voorgestelde maatregelen en de overwegingen die daarbij een rol hebben gespeeld. Daarmee hoop ik tevens de gestelde vragen te beantwoorden.

Alhoewel daarover geen harde cijfers beschikbaar zijn, wijst de beschikbare informatie erop dat het overgrote deel van de huidige fraude met kentekenplaten plaatsvindt door de groep, aan te duiden als de calculerende burger. Deze groep beoogt daarmee de betaling van motorrijtuigenbelasting, verkeersboetes en/of WAM-premie te ontlopen. De fraude wordt meestal gepleegd door het kopen en op het voertuig aanbrengen van kentekenplaten met een onjuist kenteken en daarnaast ook wel door het kenteken op de eigen kentekenplaat zelf te veranderen. De eerstgenoemde vorm van fraude is thans gemakkelijk omdat kentekenplaten met ieder door de koper gewenst kenteken in de handel vrij verkrijgbaar zijn. Hierin zit zoals de leden van de CDA dit aanduiden de kern van het fraudeprobleem. Bovendien is het huidige model kentekenplaat betrekkelijk gemakkelijk zelf aan te passen. De categorie fraudeurs, aan te duiden met: de zware criminaliteit, heeft op dit moment een beperkt belang bij het gebruik van onjuiste kentekenplaten. Dat belang ligt vooral bij de handel in gestolen auto's of het

tijdelijk onherkenbaar maken van auto's waarmee bijvoorbeeld een overval wordt gepleegd.

Ook deze fraude wordt thans vergemakkelijkt door de vrije verkrijgbaarheid van kentekenplaten met ieder gewenst kenteken.

De voorgestelde maatregelen behelzen enerzijds het beëindigen van de vrije verkrijgbaarheid van kentekenplaten en anderzijds de introductie van een nieuw model kentekenplaat met nieuwe technische specificaties voor de kentekenplaat zelf en de halffabrikaten. Zo zal de folie moeten zijn voorzien van het in de folie geïntegreerde Europese embleem met NL-teken en een – tijdens het lamineren aan te brengen – unieke code (de lamineercode). Deze extra echtheidskenmerken zullen tezamen met al bestaande keurmerken van de kentekenplaatfabrikant vervalsing minder gemakkelijk maken. Het beëindigen van de vrije verkrijgbaarheid van kentekenplaten en de nieuwe technische specificaties zullen de hierboven beschreven vormen van fraude onmogelijk maken resp. aanzienlijk bemoeilijken, met name voor de categorie van calculerende burgers, waaraan zoals gezegd thans het overgrote deel van de fraudegevallen moet worden toegerekend. Dit gegeven is voor de regering de eerste reden geweest om de maatregelen tot het voorgestelde pakket te beperken.

Een tweede reden is gelegen in het volgende.

Zoals ook al in de memorie van toelichting is gesteld, zal met name de harde criminaliteit zoeken naar alternatieve vormen van fraude met kentekenplaten.

Voorop zij gesteld dat vervalsing van kentekenplaten door criminelen, zoals ook de ervaring met waardedocumenten in het algemeen leert, technisch gesproken nooit volledig kan worden uitgesloten. Dat neemt echter niet weg dat de productie van valse kentekenplaten in het nieuwe systeem aanzienlijk wordt bemoeilijkt. In dat systeem zullen niet alleen de kentekenplaat als eindproduct, maar ook de halffabrikaten (folie en laminaat) ieder moeten zijn voorzien van hun eigen echtheidskenmerken. Bovendien zullen deze halffabrikaten evenals de kentekenplaat zelf, niet meer vrij verkrijgbaar zijn: de erkende fabrikant van folie, resp. laminaten, mag deze immers uitsluitend leveren aan een erkende fabrikant van laminaten, resp. van kentekenplaten. De productie van valse kentekenplaten zal daardoor slechts mogelijk zijn indien men kan beschikken over vervalste folie en vervalste laminaten. Dit maakt de productie naar verwachting tot een zodanig kostbare aangelegenheid dat het de vraag is of deze rendabel zal zijn. Daar komt nog bij dat de technische specificaties voor laminaten alleen voor Nederland gelden en er dus geen internationale markt bestaat voor vervalste laminaten volgens de Nederlandse specificaties. Hetzelfde geldt voor de folie, waarbij gedacht moet worden aan de specifiek voor Nederland voorgeschreven NL-indicatie daarop. Uiteraard is het denkbaar dat legale halffabrikaten worden ontvreemd bij de erkende producenten van halffabrikaten, zulks naar analogie van bijvoorbeeld de diefstal van blanco paspoorten. In het nieuwe systeem worden aan de bedrijfsvoering bij die producenten echter eisen gesteld en gecontroleerd die dit zoveel mogelijk moeten voorkomen. Daarbij moet worden bedacht dat er naar verwachting slechts 4 foliefabrikanten en 4 lamineerders voor erkenning in aanmerking zullen komen.

Een andere fraudemogelijkheid bestaat uit diefstal door beroeps-criminelen of andere burgers van legale kentekenplaten van andermans auto. De aantrekkelijkheid van deze fraudemogelijkheid wordt echter beperkt door het feit dat de bestolen auto-eigenaar aanstonds aangifte zal doen van de diefstal. Zijn kenteken alsmede de vervangende kentekenplaat zal worden voorzien van een aanvullend cijfer, de zgn. ophoogcode, waardoor de herkenbaarheid van de gestolen plaat bij wegcontroles (waaronder fotocontroles) en APK wordt vergroot. Als additionele maatregel tegen diefstal is overwogen een onlosmakelijke bevestiging van de kentekenplaat aan de auto voor te schrijven. Gebleken is echter dat

een dergelijke bevestiging technisch niet afdoende is te realiseren. Andere maatregelen tegen diefstal zijn vooralsnog niet te bedenken.

Voorts is in de memorie van toelichting genoemd de mogelijkheid van het verkrijgen van een legale kentekenplaat met een vervalst kentekenbewijs resp. legitimatiebewijs. Overwogen is in verband daarmee voor te schrijven dat ter verificatie van de echtheid van het overgelegde kentekenbewijs en legitimatiebewijs (meestal het rijbewijs), bij de afgifte van kentekenplaten via elektronische weg door de afgeevende fabrikant bij de Dienst Wegverkeer wordt nagegaan of deze documenten kloppen met de gegevens in het kenteken- en rijbewijzenregister. Uiteindelijk is hiervan afgezien, allereerst vanwege de geringe omvang van de (huidige) fraude met vervalste kentekenbewijzen. Tot 1 april 1998 werden jaarlijks 500 à 1000 gevallen van fraude met kentekenbewijzen geconstateerd. Vanaf die datum wordt echter een aanmerkelijk beter beveiligd kentekenbewijs afgegeven: er zijn sindsdien nog geen gevallen van vervalsing geconstateerd. Een tweede reden is gelegen in de kosten. Kentekenplaatfabrikanten, die daar nog niet van zijn voorzien, zouden immers een elektronische online-verbinding moeten onderhouden met de Dienst Wegverkeer terwijl ook die dienst investeringen in geautomatiseerde elektronische systemen zou moeten doen. Bovendien zou controle aan de hand van het kenteken- en rijbewijzenregister niet alle vormen van fraude met vervalste kentekenbewijzen en rijbewijzen kunnen opsporen, doch slechts de gevallen waarin een overgelegd kentekenbewijs of rijbewijs in de registers als geschorst, vervallen etc. staat vermeld. Vervalsing van deze documenten zonder zo'n vermelding in de registers wordt op deze wijze niet opgespoord. De kosten afwegende tegen de beperkte of onzekere baten, is vooralsnog niet voor deze maatregel gekozen. Mocht er na de invoering van de onderhavige voorstellen een toeneming van fraude met kenteken- en legitimatiebewijzen optreden, dan kan alsnog worden besloten tot het nemen van verdergaande maatregelen. Het voorgestelde systeem is zo opgezet dat dergelijke maatregelen in het systeem kunnen worden ingepast.

Tenslotte is in de memorie van toelichting vermeld de verhoogde kans op vlucht in de fraude met valse tenaamstelling van kentekens, zoals met behulp van katvangers. Deze problematiek heeft de aandacht van de regering. Er wordt thans door de betrokken departementen in samenwerking met politie en Openbaar Ministerie gewerkt aan de voorbereiding van maatregelen tegen katvangers.

De conclusie uit het bovenstaande is dat additionele maatregelen boven het voorgestelde pakket hetzij vooralsnog technisch niet beschikbaar zijn (zoals extra-maatregelen tegen de productie van valse kentekenplaten of diefstal van platen), hetzij te hoge kosten tegen te geringe of onzekere baten met zich brengen (zoals de verificatie langs geautomatiseerde weg van de echtheid van overgelegde kenteken- en legitimatiebewijzen). Deze conclusie blijft naar mijn mening gelden, ook al kan niet worden uitgesloten dat na de invoering van het voorgestelde systeem op grond van de dan opgedane ervaringen mogelijk aanvullende maatregelen bedacht en genomen zullen kunnen worden. Het feit dat, zoals meerdere aan het woord zijnde leden hebben betoogd, in die tussentijd valse kentekenplaten in omloop kunnen zijn gekomen, vormt een risico dat – zoals bij vervalsing van documenten in het algemeen – niet zonder meer en volledig valt uit te sluiten. De kans erop acht ik op basis van het voorgestelde pakket maatregelen vooralsnog echter niet onaanvaardbaar groot.

De leden van de CDA-fractie vroegen of het niet de voorkeur verdient om de productie en verkoop van de nieuwe lettersets wettelijk te regelen en hier een monopolie voor te doen gelden. Dit mede gelet op het advies van de Raad van State dat door het ontbreken van zo'n wettelijke regeling de invoering van een nieuw lettertype op de kentekenplaat niet zal leiden tot een vermindering van de in paragraaf 1 van de memorie van toelichting

vermelde fraude. Heeft de regering overwogen, zo vroegen de leden van de D66-fractie, om de productie en de verkoop van de nieuwe lettersets voor het nieuw model kentekenplaat wettelijk te reguleren teneinde de mogelijkheid tot het produceren van niet legale kentekenplaten verder te beperken? En waarom heeft de regering besloten geen wettelijke regeling voor de aanschaf en productie van nieuwe lettersets in dit voorstel op te nemen?

Er is inderdaad overwogen om de productie en afgifte van lettersets te regelen op dezelfde wijze als de productie en afgifte van kentekenplaten en halffabrikaten. Uiteindelijk is hiervan afgezien om de volgende redenen. Allereerst vergt de productie van lettersets door meerdere producenten een zodanig grote investering dat de rentabiliteit daarvan twijfelachtig is. Zo kent ons land op dit moment slechts één producent van lettersets. Een tweede reden is dat, ook indien men beschikt over lettersets, de productie van valse kentekenplaten daarmee nog niet wezenlijk gemakkelijker wordt gemaakt. Voor die productie dient men immers, zoals hierboven al uiteengezet, tevens te beschikken over legale halffabrikaten: deze mogen door de producenten daarvan echter uitsluitend worden geleverd aan erkende kentekenplaatfabrikanten. Een wettelijke regeling van de productie en afgifte van lettersets voegt naar mijn mening dan ook vooralsnog onvoldoende toe aan de bestrijding van de aanmaak van valse kentekenplaten.

De leden van de VVD-fractie vroegen naar de aanpak van de kentekenplaatfraude in de ons omringende landen. Met name Duitsland en Zwitserland zouden even praktische als effectieve maatregelen hebben doorgevoerd, aldus deze leden. De leden van de PvdA-fractie vroegen of is nagegaan welke landen beter scoren op het punt van fraudebestendigheid. De leden van de CDA-fractie vroegen naar de aanpak in de andere Europese landen en naar de wijze waarop het Nederlandse systeem daarbij aansluit.

De huidige aanpak in de ons omringende landen kan in het kort als volgt worden beschreven.

In België is de kentekenplaat een waardedocument dat rijkseigendom is en wordt geproduceerd door één erkende fabrikant. De plaat wordt slechts afgegeven aan degene die zich als de houder van het desbetreffende kenteken legitimeert. Een en ander geldt slechts voor de achterplaat. De voorplaat is vrij verkrijgbaar. In Luxemburg is de productie en afgifte van kentekenplaten vrij. Er gelden slechts technische eisen voor de platen. In Duitsland worden de kentekenplaten geproduceerd door meerdere erkende fabrikanten. Er is geen productiemonopolie. Afgifte vindt slechts plaats aan degene die zich als de houder van het kenteken legitimeert. Tweejaarlijks wordt de plaat van een sticker voorzien ten bewijze dat de APK-plicht is nagekomen en de verschuldigde wegenbelasting is voldaan. Een en ander geldt slechts voor de achterplaat. Zwitserland kent globaal eenzelfde systeem.

In Engeland worden de (kunststof)kentekenplaten gemaakt door één erkende fabrikant, doch zij zijn vrij op de markt verkrijgbaar. De verkrijger hoeft zich niet te legitimeren als de kentekenhouder.

In Frankrijk is de productie en afgifte van kentekenplaten – behoudens technische eisen – vrij. De achterplaat dient echter door de daartoe aangewezen overheidsinstantie door middel van verzegeling te worden bevestigd aan het voertuig. Dit gebeurt op verzoek van de kentekenhouder die zich daarbij als zodanig dient te identificeren.

In Zweden worden de (kunststof)kentekenplaten als waardedocument dat rijkseigendom is, geproduceerd van overheidswege. De platen zijn voorzien van voertuiggerelateerde echtheidskenmerken, zoals het chassisnummer en type van de auto en een unieke barcode. De afgifte vindt op verzoek plaats door toezending per post aan degene die in het

kentekenregister als houder van het desbetreffende kenteken is geregistreerd. Noorwegen kent een systeem dat aansluit bij dat in Zweden. Verder kan erop worden gewezen dat bijna alle Europese landen het nieuwe model kentekenplaat met Europees embleem hetzij reeds hebben ingevoerd, zoals Frankrijk, Duitsland, Engeland en Portugal, hetzij voornemens zijn dat te gaan doen.

Van bovengenoemde landen scoort Zweden goed wat betreft het aantal fraudegevallen. Duitsland en Zwitserland hebben eveneens een relatief fraudebestendig systeem. Frankrijk en Engeland hebben wat betreft de kentekenplaat een minder fraudebestendig systeem. Er worden daar echter ook minder verplichtingen gecontroleerd via de kentekenplaat. Als bewijs van de nakoming van een aantal verplichtingen wordt een vignet afgegeven dat, bevestigd op het motorrijtuig, dient als controlemiddel. Het thans voor Nederland voorgestelde systeem sluit op wezenlijke punten aan bij de aanpak in een aantal omringende landen. Dat geldt allereerst met betrekking tot de persoonsgebonden afgifte. Ook landen als België, Duitsland, Zwitserland, Zweden, Noorwegen en – indirect – Frankrijk kennen deze wijze van afgifte. Voorts sluit ook het in te voeren nieuwe model kentekenplaat aan bij de modellen die elders in Europa zijn of zullen worden ingevoerd. Ook dienen in meerdere landen de kentekenplaten, evenals in het Nederlandse systeem, te zijn voorzien van echtheidskenmerken. Zweden gaat daarin ver, andere landen minder ver. Enkele landen kennen een centrale productie van kentekenplaten, al dan niet als waardedocument (België, Engeland, Zweden). De andere landen, zoals Duitsland, Zwitserland, Frankrijk, kennen een vrije productie door meerdere, al dan niet erkende producenten. Bij deze laatste groep van landen wordt aangesloten in het Nederlandse systeem, dat uitgaat van productie door – erkende – marktpartijen en niet van monopolisering door de overheid.

Deze keuze is gemaakt omdat het ook bij zo'n productiewijze door de controle op de erkende bedrijven mogelijk is een aanvaardbaar niveau van fraudebestendigheid te bereiken. De productie door daartoe erkende marktpartijen heeft het voordeel van een grotere spreiding van producenten. De distributie van kentekenplaten zal daardoor minder problemen oproepen dan bij centrale aanmaak.

Naar de mening van de leden van de CDA-fractie dient de voorgestelde regeling met betrekking tot de inlevering van kentekenplaten bij sloop en export beter te worden dichtgetimmerd. Meldt een sloopbedrijf het ingenomen voertuig af bij de Rijksdienst en hoe wordt gecontroleerd of een bedrijf werkelijk een auto heeft gesloopt, met andere woorden de platen in zijn bezit heeft gehad?

Het sloop- of exportbedrijf moet op grond van de huidige regels de sloop, resp. export van een motorrijtuig melden aan de Dienst Wegverkeer hetgeen in de praktijk online geschiedt. De regels zullen in die zin worden aangevuld dat bij deze melding tevens het aantal ingeleverde kentekenplaten moet worden vermeld. Tevens zullen de ingeleverde platen moeten worden vernietigd. Denkbaar is dat bijvoorbeeld een sloopbedrijf een sloop met bijbehorende inname van een aantal kentekenplaten meldt, terwijl die sloop en/of die inname of de voorgeschreven vernietiging van de kentekenplaten in werkelijkheid niet heeft plaatsgevonden. Indien deze kentekenplaten echter weer op de weg komen zal dit bij staande houding en fotocontrole kunnen blijken, waarbij aan de hand van het kentekenregister kan worden nagegaan welk sloopbedrijf de onjuiste melding heeft gedaan. Dit bedrijf kan dan worden geconfronteerd met schorsing en/of intrekking van zijn erkenning. Op deze wijze vindt derhalve controle plaats op de juistheid van de melding door het sloopbedrijf.

Verder vroegen deze leden op welke wijze de eigenaar/houder bij het afgeven van het motorrijtuig voor sloop of export wordt gevrijwaard



terzake van de inlevering van de kentekenplaten. Wordt in het vrijwaringsbewijs bij sloop ook vermeld of de twee kentekenplaten zijn ingeleverd? Een motorrijtuigbezitter die zijn voertuig exporteert levert, zo meenden deze leden, zijn kentekenbewijs niet in, aangezien dit dient als exportdocument bij het voertuig. Wordt de houder in zo'n situatie gevrijwaard voor het inleveren van de kentekenplaten, vroegen zij. Zo ja, op welke wijze wordt deze vrijwaring dan vormgegeven?

De eigenaar/houder krijgt na inlevering van de auto en het kentekenbewijs een vrijwaringsbewijs waarop is aangetekend hoeveel platen bij de auto zijn ingeleverd. Ook in het kentekenregister wordt het aantal ingeleverde kentekenplaten geregistreerd. Op deze wijze wordt de eigenaar/houder gevrijwaard terzake van de door hem ingeleverde kentekenplaten. Ook bij export is dit het geval, aangezien – anders dan deze leden menen – ook bij export het kentekenbewijs moet worden ingeleverd: alleen het overschrijvingsbewijs blijft bij het voertuig.

Met betrekking tot de invoering van het nieuw model kentekenplaat zijn verschillende vragen gesteld. Alvorens daarop in te gaan merk ik het volgende op. In de memorie van toelichting is reeds uiteengezet dat nieuwe motorrijtuigen na de invoering van het nieuwe systeem reeds aanstonds moeten zijn voorzien van het nieuwe model. Motorrijtuigen die in gebruik zijn genomen voor de datum van invoering zullen – zoals nader te regelen in de desbetreffende uitvoeringsregeling – indien zij APK-plichtig zijn moeten zijn voorzien van de nieuwe plaat bij de eerste APK-keuring na 1 januari 2000. Op deze wijze zal de invoering van het nieuwe model voor de meeste bestaande motorrijtuigen vanaf 1 januari 2000 gefaseerd verlopen. Voorkomen wordt daardoor dat de kentekenplaten van de ca. 6 miljoen bestaande motorrijtuigen alle tegelijkertijd moeten worden omgewisseld.

De leden van de CDA-fractie vroegen wat het verwachte milieueffect is van deze operatie en of er een mogelijkheid tot recycling is.

Naar verwachting zal het milieu niet extra worden belast door de omwisselingsoperatie. Zoals ook nu al op basis van de geldende milieuregels krachtens de Wet Milieubeheer praktijk is, worden de oude platen verzameld door in oud-metaal gespecialiseerde bedrijven. Het aluminium wordt gesmolten en hergebruikt. De rookgassen van de kunststof die bij het smelten vrijkomen worden via filters opgevangen en blijven onder de daarvoor geldende grenswaarden. Het product is in de afvalfase geen gevaarlijk afval in de zin van het op de Wet Milieubeheer gebaseerde Besluit aanwijzing gevaarlijk afval.

Is het realistisch te stellen dat de afzet van fabrikanten van folie, gelamineerde platen en kentekenplaten naar verwachting «iets» (zie bladzijde 5 memorie van toelichting) zal toenemen door de substitutie, vroegen deze leden, die zich eveneens afvroegen hoe de uitdrukking «op vrijwillige basis overgaan tot de aanschaf van kentekenplaten van het nieuwe model» te rijmen is met de verplichte vervanging per 1 januari 2002. Met de door deze leden bedoelde zin uit de memorie van toelichting is bedoeld aan te geven dat gezien de ervaring veel eigenaren van bestaande motorrijtuigen al vóórdat zij daartoe zijn verplicht, op vrijwillige basis een nieuw model kentekenplaat zullen aanschaffen. De omzetting voor de fabrikanten als gevolg van de verplichte omwisseling van oude in nieuwe kentekenplaten zal zich daardoor gedeeltelijk al eerder kunnen voordoen dan volgens de verplichte omwisselingsdata. Overigens moet aan deze leden worden toegegeven dat de fabrikanten gedurende de overgangsfase van drie jaar (2000, 2001 en 2002) door de verplichte omwisseling zullen profiteren van een substantiële omzetting. Deze kan worden becijferd op ca 8,4 mln. kentekenplaten, zijnde 12 mln. (6 mln. bestaande auto's x 2 platen), verminderd met ca. 3,6 mln.

platen (30%) die naar de ervaring leert in die periode ook zonder invoering van een nieuw model plaat zouden worden verwisseld.

Uitgaande van een normale jaarproductie van ca. 2,4 mln. platen zal de jaarproductie gedurende de overgangsfase derhalve tijdelijk ruim verdubbelen tot ca. 5,4 mln.

De bovengeschetste omwisseling is overigens, zoals de leden van de PvdA-fractie vroegen, verplicht en niet vrijwillig. Zij vroegen of uit een oogpunt van fraudebestrijding voordelen zijn verbonden aan een verplichte invoering en welke nadelen zijn daaraan verbonden. Het voordeel van de verplichte invoering is dat de thans in omloop zijnde valse kentekenplaten volgens het huidige model van de weg verdwijnen. Nadeel vormen de extra kosten voor de eigenaar van een bestaand motorrijtuig die verplicht wordt tot de aanschaf van twee nieuwe kentekenplaten. Mede naar aanleiding van een vraag hierover van de leden van de D66-fractie wijs ik erop dat de huidige marktprijs van een kentekenplaat varieert van ca. f 5,- tot f 13,-. Dit betreft de prijs die de fabrikanten berekenen aan de autohandel (dealers/garagisten). De prijs die de particulier betaalt varieert van ca. f 17,- tot f ca. 28,- (incl. BTW). In de nieuwe situatie zal de productiekostprijs van een plaat als gevolg van de voorgestelde maatregelen ca. f 2,- stijgen. Onder rubriek 5 (De kosten van de voorgestelde maatregelen) zal op deze stijging van de kostprijs nog nader worden ingegaan.

Het nadeel voor de eigenaren van bestaande motorrijtuigen van de verplichte aanschaf van de nieuwe platen moet echter in tweeërlei zin worden gerelativeerd. Op de eerste plaats staat daar tegenover dat de betrokken eigenaren ook gebaat zijn bij de voorgestelde maatregelen. De kans dat zij boetes krijgen opgelegd voor verkeersovertredingen van anderen, en dat zij betrokken raken bij aanrijdingen met onverzekerde automobilisten, zal verminderen. Op de tweede plaats wijst ervaring in binnen- en buitenland uit dat bij invoering van een nieuw model kentekenplaat, veel automobilisten vrijwillig de nieuwe plaat aanschaffen ook indien omwisseling niet of nog niet verplicht is.

Kan overigens inzicht worden gegeven in actuele en mogelijk toekomstige ontwikkelingen in de Europese Unie met betrekking tot kentekenplaten en daarmee verwante onderwerpen, vroegen de leden van de PvdA-fractie. Binnen de EU zijn in het verleden pogingen gedaan om met betrekking tot kentekenplaten tot een richtlijn te komen. Verder dan aanbevelingen is het echter niet gekomen. Deze aanbevelingen betreffen de minimale maatvoering van plaat, cijfers en letters, de kleuren en het Europees embleem. Het in Nederland in te voeren nieuwe model kentekenplaat voldoet aan die aanbevelingen. Zoals hierboven al aangegeven, sluit Nederland hiermee ook aan bij het groeiend aantal Europese landen dat eveneens het nieuwe Europese model hanteert.

De leden van de D66-fractie merkten op dat nog veel oldtimer motorrijtuigen originele (blauwe) kentekenplaten voeren en bezitters van deze motorrijtuigen het op prijs stellen deze te behouden. Zij vroegen waarom er niet voor is gekozen een uitzondering te maken voor dergelijke oldtimer motorrijtuigen.

Naar aanleiding van deze vraag kan ik meedelen dat in de uitvoeringsregelingen een uitzondering zal worden gemaakt in die zin dat historische (blauwe) kentekenplaten niet hoeven te worden omgewisseld in platen volgens het nieuwe model.

### 3. Handhaving

De leden van de PvdA-fractie vroegen hoeveel menskracht beschikbaar moet zijn bij de Dienst Wegverkeer om effectief te controleren op de naleving van de nieuwe voorschriften door fabrikant, tussenhandel en sloopbedrijven en hoeveel menskracht nu beschikbaar is. Zij vragen of inzicht bestaat in de politiecapaciteit die werkelijk wordt ingezet voor «actieve controle op de weg». Zij hebben de indruk dat steeds minder sprake is van dergelijke controles en dat steeds meer wordt gecontroleerd via technische hulpmiddelen. Wat is de minimale capaciteit die voor een effectieve controle op kentekens zou moeten worden ingezet, anders gezegd: welk handhavingsplan hoort bij dit voorstel?

Een effectieve handhaving staat en valt met voldoende opsporings- en toezichthoudende capaciteit, vinden de leden van de VVD-fractie. De regering wijst in dezen op politieverkeerscontroles en steekproefsgewijze controles bij de erkende fabrikanten door ambtenaren van de Dienst Wegverkeer. Alleen al gelet op de genoemde aantallen erkende fabrikanten van folie, laminaten en kentekenplaten en daarnaast de sloop- en exportbedrijven, menen deze leden dat er een substantieel handhavingstekort zal optreden waardoor ondanks de thans voorgestelde maatregelen, de kentekenfraude onvoldoende zal worden aangepakt. Hier bovenop komen nog eens de niet erkende, dus illegale, producenten. Heeft de regering enig zicht op de omvang van deze groep? Heeft de regering het voornemen om ter bestrijding van fraude in het algemeen en kentekenfraude in het bijzonder meer opsporings- en toezichthoudende capaciteit vrij te maken?

Heeft de regering, ter ondersteuning van politie en Dienst Wegverkeer, met de brancheorganisaties RAI en BOVAG gesproken over enigerlei vorm van zelfregulering, van interne audits, om zo ook zelf toe te zien op de naleving van de voorschriften door de aangesloten leden?

In de gestelde vragen wordt allereerst aan de orde gesteld het toezicht op de erkende fabrikanten van kentekenplaten en halffabrikaten. Naar verwachting zal het daarbij volgens de meest recente inzichten gaan om 200 te erkennen fabrikanten van kentekenplaten, 4 fabrikanten van laminaten en 4 fabrikanten van folie. Voor het toezicht op deze bedrijven is bij de Dienst Wegverkeer gerekend met twee extra formatieplaatsen voor medewerkers die de desbetreffende bedrijven periodiek – gedacht wordt aan eenmaal per jaar – controleren. Wat betreft het toezicht op de sloop- en exportbedrijven, dit wordt ook thans reeds uitgeoefend door het Bureau Erkenningen en Toezicht van de Dienst Wegverkeer, dat is belast met het bestaande toezicht op onder meer de bedrijven met een erkenning bedrijfsvoorraad. Dit bureau beschikt daarvoor thans over 21 formatieplaatsen voor het directe toezicht en 14 formatieplaatsen voor de administratieve ondersteuning. Het toezicht op de sloop- en exportbedrijven in het kader van de inname van kentekenplaten kan in het kader van het bestaande toezicht op deze bedrijven worden meegenomen, en vereist naar verwachting geen extra menskracht. De regering verwacht – dit in antwoord op de gestelde vragen – dat hiermee voldoende capaciteit beschikbaar is voor een adequaat toezicht op de betrokken erkende bedrijven. Overigens zij erop gewezen dat er in het nieuwe systeem, waarin de levering van kentekenplaten is gereguleerd, geen tussenhandel meer zal plaats vinden in kentekenplaten. Op die bedrijfstak hoeft in dat kader dan ook geen toezicht te worden uitgeoefend.

De productie van kentekenplaten door illegale, niet-erkende bedrijven, die door de leden van de VVD-fractie werd aangestipt, is een strafbaar feit dat wordt opgespoord door de politie. De omvang van deze groep bedrijven moet thans minimaal worden geacht omdat het door de huidige vrije verkrijgbaarheid van kentekenplaten geen voordeel oplevert deze zonder de thans vereiste machtiging te produceren.

Met betrekking tot de door de leden van de VVD-fractie genoemde

zelfregulering kan ik melden dat de mogelijkheden op dit punt inderdaad zijn onderzocht in samenwerking met de RAI en de BOVAG. Gebleken is daarbij dat zelfregulering door de branche niet realiseerbaar is omdat niet alle bedrijven zijn aangesloten bij de branche-organisaties. Bovendien is het systeem van interne audits slechts toepasbaar op bedrijven die voldoen aan de desbetreffende ISO-normen en als zodanig zijn gecertificeerd, hetgeen alleen bij de grotere bedrijven het geval is. Zelfregulering zou in die omstandigheden onvoldoende zekerheid bieden dat alle betrokken bedrijven volgens dezelfde normen werken. Er is dan ook gekozen voor een toezicht van overheidswege aan de hand van in de ministeriële erkenningsregelingen te stellen normen.

Overigens moet worden verwacht dat ook toezicht door de eigen brancheorganisatie in geval van zelfregulering, voor de betrokken bedrijven niet gratis zal zijn.

Voorts hebben de gestelde vragen betrekking op de politiecapaciteit voor controle op de weg.

In de huidige politiepraktijk wordt bij wegcontroles door middel van staandehouding, zoals bijvoorbeeld alcoholcontroles, snelheidscontroles e.d., al dan niet tevens de kentekenplaat gecontroleerd. Er zijn geen cijfers beschikbaar over de aantallen wegcontroles waarbij dit het geval is en dus over de politiecapaciteit die specifiek daarvoor wordt ingezet. Ik heb overigens geen aanwijzingen dat er thans, ook in verhouding tot de inzet van capaciteit voor andere onderwerpen van wegcontrole (alcohol, snelheid etc.), sprake zou zijn van een wezenlijk onvoldoende inzet voor de controle van kentekenplaten. Wel wordt in het reguliere overleg tussen de Dienst Wegverkeer, het Openbaar Ministerie en de Raad van Hoofdc commissarissen onder meer de mogelijkheid bezien om bij de huidige wegcontroles in een groter aantal gevallen tevens de controle van kentekens en kentekenplaten, met terugkoppeling naar het kentekenregister, mee te nemen.

Wat betreft de controle met technische hulpmiddelen, waarover de leden van de PvdA-fractie een vraag stelden, merk ik het volgende op. Er is de laatste jaren inderdaad sprake van een toename van controle met technische hulpmiddelen. Te denken valt bijvoorbeeld aan de snelheidscontrole met radar. Ook wordt thans de APK-plicht en de WAM-verzekeringplicht bijna volledig gehandhaafd door vergelijking van het kentekenregister, het APK- en WAM-register, die alle drie door de Dienst Wegbeheer worden bijgehouden. Deze wijze van controle met technische hulpmiddelen vereist in het algemeen weinig inzet van politiecapaciteit. Uitbreiding van die controle heeft dan ook niet geleid tot vermindering van politie-inzet voor staandehoudingen.

In dit verband wil ik nog wijzen op een ontwikkeling die gaande is op met betrekking tot de elektronische voertuigidentificatie (EVI). In dat systeem wordt een voertuig, bij de fabricage of daarna, voorzien van een elektronische component waardoor het voertuig op redelijke afstand, ook rijdend, kan worden geïdentificeerd. In interdepartementaal verband worden sinds 1994 de technische, organisatorische, functionele en bestuurlijke mogelijkheden van EVI onderzocht. Uit dit onderzoek en na consultatie van de electronica- en auto-industrie is gebleken dat het systeem technisch mogelijk is en reeds wordt gebruikt in duurdere automodellen. Ik verwacht dat het op termijn mogelijk zal worden op afstand het chassisnummer uit te lezen waarna door middel van koppeling aan het kentekenregister de overige gegevens van het voertuig kunnen worden gelezen. Meer onderzoek is nodig ter zake van onder meer privacy-aspecten, internationale aspecten en technische standaards. Bij deze elektronische voertuigherkenning verliest de huidige kentekenplaat zijn functie bij de handhaving van de verschillende voertuiggebonden verplichtingen, maar niet zijn functie in het maatschappelijk verkeer. Het systeem van elektronische voertuigherkenning zal echter eerst op langere

termijn operationeel worden. Uitstel van de thans voorgestelde maatregelen met betrekking tot kentekenplaten is dan ook ongewenst.

Binnenkort zal ik de Kamer nader informeren over EVI.

Naar aanleiding van bovengenoemde vragen over de politiecontrole wil ik er tenslotte nog op wijzen dat de kentekenplaten, behalve door de politie op de weg, ook worden gecontroleerd tijdens de jaarlijkse APK-keuring.

De leden van de D66-fractie zeiden te hebben begrepen dat registratie door de erkende bedrijven van de afgifte van kentekenplaten van belang is voor de wegcontrole door de politie en dat een dergelijke controle bovendien het meest effectieve middel is om kentekenfraude te voorkomen. Zij vroegen een nadere toelichting waarom is gekozen voor steekproefsgewijze controle op de registratie door de erkende bedrijven. Is er niet een reële kans aanwezig, dat foutieve meldingen in de registratie als gevolg van de steekproefsgewijze controle kunnen insluipen waardoor de effectiviteit van de wegcontrole door de politie afneemt?

Deze leden vroegen hoe groot de regering de kans acht dat bij een steekproefsgewijze controle wordt achterhaald dat een fabrikant niet de juiste gegevens heeft geregistreerd.

De Dienst Wegverkeer heeft een jarenlange ervaring met steekproefsgewijze controle op onder meer de erkende APK-bedrijven. Het is gebleken dat deze wijze van controle de meest efficiënte en goedkoopste is. Méér controle betekent niet noodzakelijkerwijs een betere handhaving. De ervaring, zoals bij de controle van APK-bedrijven, leert dat alleen al de kans op sancties in de vorm van schorsing of intrekking van de erkenning na een bij steekproef gebleken onregelmatigheid, de betrokken bedrijven als regel ertoe brengt zich te houden aan de voorschriften terzake van juiste en nauwkeurige registratie en overige bedrijfsvoering. De door deze leden gesignaleerde kans op foutieve boekingen die aan de steekproefsgewijze controle ontsnappen wordt door mij dan ook niet onaanvaardbaar hoog geacht. Overigens wijs ik erop dat, indien onder foutieve boekingen worden verstaan het bij de afgifte van een kentekenplaat per abuis registreren van een afwijkend kenteken, er geen sprake is van fraude met de kentekenplaat indien daarop wél het juiste kenteken voorkomt en de plaat is afgegeven aan de rechthebbende op dat kenteken.

De leden van de VVD-fractie vroegen of de regering de huidige strafbedreiging adequaat acht en of daarvan een voldoende preventieve werking uitgaat.

Handhaving van de voorschriften die gelden voor de erkende fabrikanten van kentekenplaten en tussenproducten zal, zoals ook nu reeds bij de machtigingshouders het geval is, niet strafrechtelijk maar bestuursrechtelijk via schorsing en/of intrekking van de erkenning plaatsvinden. Deze wijze van handhaving blijkt in de praktijk zeer effectief te zijn, zoals onder meer blijkt uit het substantieel aantal gevallen waarin tegen schorsing/intrekking bezwaar en beroep wordt ingesteld. Illegale productie van kentekenplaten door niet-erkenninghouders is op grond van het voorgestelde artikel 70 a, tweede lid, in samenhang met het aangevulde artikel 177, eerste lid onder a, strafbaar (hechtenis resp. geldboete van ten hoogste 2 maanden resp. f 5000). Bovendien zijn op deze gevallen, wanneer sprake is van vervalsing of valselijk gebruik van merken, de strafbepalingen van de artikelen 219 en 220 Wetboek van Strafrecht van toepassing (gevangenisstraf, resp. geldboete van ten hoogste 2 jaar, resp. f 100 000). Deze commune strafbepalingen zijn gelet op het specifieke frauduleuze karakter daarvan, toepasbaar naast eerdergenoemde strafbepaling van artikel 177, eerste lid onder a, van de Wegenverkeerswet 1994 (er is dus geen sprake van een zgn. specialis/generalis-verhouding). Ik verwacht voldoende preventieve werking van dit samenstel van sancties.

Overigens zal illegale productie veelal aan het daglicht komen bij controle op de weg. Gaat het daarbij om een vervalste kentekenplaat dan is op grond van artikel 41 juncto 176, eerste lid, Wegenverkeerswet 1994 tevens de eigenaar/houder resp. de bestuurder van het betrokken motorrijtuig strafbaar (hechtenis, resp. geldboete van ten hoogste zes maanden resp. f 10 000). Deze laatste strafsanctie zal een extra rem zetten op het illegaal produceren van vervalste kentekenplaten. Het is echter niet mogelijk dit effect te kwantificeren.

#### **4. Bedrijfseffecten**

De onder deze rubriek door de leden van de PvdA-fractie gestelde vragen over de invoering van het nieuwe model kentekenplaat heb ik reeds beantwoord onder rubriek 2 (De voorgestelde maatregelen).

#### **5. De kosten van de voorgestelde maatregelen**

De leden van de PvdA-fractie vragen of de brancheorganisaties de gemaakte berekeningen onderschrijven en, zo neen, op welke punten zij afwijkende opvattingen hebben over de kosten en administratieve lasten die de voorstellen met zich meebrengen. Ik kan deze leden meedelen dat de RAI en de BOVAG bij de opzet betrokken zijn geweest en de berekening van de kosten hebben gecontroleerd. Zij stemmen in met de berekeningen.

De leden van de VVD-fractie constateerden dat de kosten van de Dienst Wegverkeer voor de behandeling van de erkenningaanvragen (f 1300 à f 1500 per aanvraag) en voor het toezicht op de naleving van de voorschriften, via een tariefheffing doorberekend worden aan de betrokken bedrijven, die deze kosten vervolgens doorberekenen aan de consument. Zij vroegen zich af of de behandeling van de aanvragen voor erkenning wel zo duur moet zijn. Kan niet worden volstaan met een simpele conversie van de gegevens ten aanzien van de bonafide bedrijven met een gelijktijdige actualiteitscontrole van de data, vroegen zij, en kunnen hierin nu juist de brancheorganisaties niet een belangrijke rol spelen? De verwachting lijkt volgens deze leden gerechtvaardigd dat hiermee de kosten kunnen worden gedrukt, zonder afbreuk te doen aan een kwalitatief hoogwaardige en betrouwbare opzet van het administratieve systeem van erkenningen. Wat de hoogte van de tarieven betreft kan ik meedelen dat de te verwachten bedragen inmiddels naar beneden zijn bijgesteld. Een eerste aanvraag zal nu naar verwachting f 980,- gaan kosten en het jaarlijkse toezicht f 630,-. Deze bedragen zijn gebaseerd op de te maken kosten door de Dienst Wegverkeer. Zo zullen bedrijven die een erkenning aanvragen enkele malen moeten worden bezocht door de betrokken medewerkers van de Dienst Wegverkeer. Daarnaast moeten de gegevens administratief worden verwerkt. Uiteraard zou – zoals deze leden vroegen – op deze kosten kunnen worden bespaard indien de reeds bij de Dienst Wegverkeer aanwezige gegevens over het betrokken bedrijf eenvoudig zouden kunnen worden geconverteerd met een gelijktijdige actualisering. Een dergelijke conversie is voor de nieuwe erkenning echter niet voldoende. Aan die erkenning worden immers extra eisen gesteld die tot nog toe niet golden voor het verkrijgen van een machtiging. Zo worden onder meer extra eisen gesteld aan de opzet van de bedrijfsadministratie in verband met het bijhouden van de gegevens omtrent de verwerkte halfproducten en de geproduceerde en afgegeven kentekenplaten. Daarnaast stelt ook het nieuwe model kentekenplaat aangepaste eisen aan de productie en de daarbij gebruikte hulpmiddelen (lettersets, stempels, etc). Een en ander maakt een controle ter plaatse bij het te erkennen bedrijf onvermijdelijk. Overigens blijkt uit signalen van de branche dat die controle door veel bedrijven ook positief wordt gewaar-

deerd omdat zij daarbij tevens instructie krijgen over de nieuwe bedrijfsvoering.

Wat betreft de tarieven zij nog opgemerkt dat zij jaarlijks zullen worden aangepast op basis van werkelijk gemaakte kosten. De minister dient de tarieven goed te keuren.

De leden van de VVD-fractie vonden de schatting van de met de invoering van de nieuwe maatregelen gepaarde meerkosten weinig gespecificeerd. Ook de leden van de CDA-fractie vroegen een nadere specificatie van de opbouw van de gepresenteerde meerkosten, dit inclusief de kostendoorrekningen van de extra handelingen die door de nieuwe regeling noodzakelijk worden. Deze leden vroegen of de kostenverhoging voor zowel producenten als gebruikers van de nieuwe kentekenplaten niet veel te optimistisch wordt beoordeeld Dit gevoelen wordt gesterkt door geluiden uit de hoek van de kentekenplaatfabrikanten die een behoorlijke kostprijsverhoging (ongeveer 50%) verwachten als gevolg van de grotere hoeveelheid te verrichten handelingen en de toegenomen materiaalkosten. De in het wetsvoorstel genoemde cijfers staan hiertoe in geen enkele verhouding.

Naar aanleiding van deze vragen wil ik allereerst hieronder een nadere specificatie geven van de in de memorie van toelichting genoemde f 1,50 à f 2,= waarmee de productiekostprijs per kentekenplaat als gevolg van de voorgestelde maatregelen zal stijgen:

– extra kosten van de foliefabrikant: aanbrengen van het geïntegreerde Europees embleem (volgens informatie van de foliefabrikanten)	f 1,=	
– extra kosten van de lamineerders: o.m. aanbrengen van de lamineercode (volgens informatie van de lamineerders)	0,25	
– extra kosten voor de fabrikanten van kentekenplaten:		
* afschrijving kosten aanvraag erkenning: 200 fabrikanten x f 980 : 3 (afschrijving) : 5,4 mln platen	f 0,03	
* kosten jaarlijks toezicht: 200 x f 630 : 2.4 mln platen	0,05	
* afschrijving kosten aanschaf nieuwe lettersets: 200 x 1,5 (gemiddeld aantal lettersets) x f 6 000 : 3 (afschrijving) : 5,4 mln platen	0,11	
* afschrijving kosten aanschaf stempel: 200 x f 6 000 : 3 (afschrijving) : 5,4 mln platen	0,07	
* extra personeelskosten i.v.m. extra handelingen wegens legitimatie en registratie.	0,45	0,71
		<hr/>
		f 1,96

Wat betreft het gehanteerde aantal kentekenplaten is er in deze specificatie mee gerekend dat de eerste drie jaar als gevolg van de verplichte omwisseling gemiddeld 5,4 mln platen per jaar zullen worden verkocht. Daarna zal dat aantal, behoudens wezenlijke veranderingen in de autoverkoop, weer terugvallen naar de gebruikelijke 2,4 mln per jaar. De extra personeelskosten voor de kentekenplaatfabrikanten i.v.m. extra handelingen (f 0,45) is een maximumbedrag. In werkelijkheid zal het lager liggen omdat veel fabrikanten thans op eigen initiatief reeds een systeem van gecontroleerde afgifte hanteren en de daarbij horende extra handelingen verrichten.

Naar mijn mening is bovenstaande kostenraming niet te optimistisch. De cijfers zijn immers enerzijds gebaseerd op directe informatie van de foliefabrikanten en de lamineerders en anderzijds, wat betreft de kosten van de kentekenplaatfabrikanten, op gegevens van de branche-

organisatie, de RAI-Autovak. Deze stemt ook in met de berekening. Dat geldt ook voor de extra handelingen die de kentekenplaatfabrikanten moeten gaan verrichten bij de afgifte van de platen, zoals het controleren van het overgelegde kentekenbewijs en legitimatiebewijs en het registreren van de gegevens daarvan. De door de leden van de CDA-fractie genoemde signalen uit de kring van kentekenplaatfabrikanten dat de kostprijs per plaat met ongeveer 50% zou toenemen, valt met het bovenstaande niet te rijmen. Ik ga er daarbij van uit dat de dealers/garagehouders geen extra-kosten maken. In de praktijk worden de kentekenplaten immers bij hen bezorgd door de kentekenplaatfabrikant.

De leden van de CDA-fractie wezen erop dat in de branche een grote bezorgdheid blijkt te bestaan over de verschijningsplicht van de verkrijger bij het bestellen dan wel afhalen van de kentekenplaten. In het bijzonder leveranciers die landelijk opereren lijken hierdoor in de problemen te komen. Wat is de visie van de regering hierop, vroegen zij.

Zoals ik ook hierboven al onder rubriek 1 (Inleiding) vermeld, is in de voorstellen in hoge mate rekening gehouden met de wensen en belangen van de branche, met name waar dit een aanvaardbaar niveau van fraudebestendigheid niet wezenlijk in de waagschaal stellen. Zo is tegemoet gekomen aan de wens van de importeurs om bij de afgifte van kentekenplaten aan importeurs te volstaan met overlegging van een nog niet tenaamgesteld kentekenbewijs. Het is mij echter, evenals deze leden, bekend dat sommige bedrijven bezwaren houden tegen het feit dat het in het nieuwe systeem niet meer mogelijk is de kentekenplaten per post te verzenden. Aan dit bezwaar is niet tegemoet gekomen. Het schrappen van de verschijningsplicht voor degene die de kentekenplaten geleverd krijgt, zou het voorgestelde systeem in zijn kern raken omdat in dat geval niet kan worden gecontroleerd of de verkrijger ook daadwerkelijk de rechthebbende is. De branche-organisaties die aan de voorbereiding van de voorstellen hebben deelgenomen, hebben zich om die reden ook kunnen vinden in het handhaven van de verschijningsplicht. Ik verwacht overigens dat het distributiesysteem van kentekenplaten zich in de praktijk op efficiënte wijze zal aanpassen aan de nieuwe regels. Daarbij moet worden bedacht dat de kentekenhouder ook zijn dealer/garagehouder kan machtigen de platen namens hem af te nemen onder overlegging van het kentekenbewijs deel 2 van de kentekenhouder, diens rijbewijs, de machtiging en de bedrijfsvoorraadpas van de dealer/garagehouder (vgl. de huidige machtigingsfiguur bij de aanvraag op het postkantoor van het kentekenbewijs deel 2).

## **6. De voorgestelde wettelijke regeling**

De leden van de PvdA-fractie wilden weten welke invoeringsproblemen de onderhavige wetswijziging kan oproepen. De leden van de VVD-fractie vroegen welke maatregelen de regering voor ogen staan om de invoering van het nieuwe model kentekenplaat zo probleemloos mogelijk te laten verlopen en op welke wijze de brancheorganisaties hierbij worden betrokken.

Voor de te erkennen bedrijven zal het nieuwe systeem, zoals gezegd, betekenen dat zij hun productie en de daarbij gebruikte hulpmiddelen moeten aanpassen in verband met het nieuwe model kentekenplaat. Ook hun bedrijfsadministratie moet worden aangevuld met de gegevens omtrent de te verwerken halfproducten en de aangemaakte en afgegeven kentekenplaten. Verder zullen de fabrikanten gedurende de overgangsfase van drie jaar, zoals hierboven al vermeld, te maken krijgen met een aanmerkelijk hogere vraag naar kentekenplaten. De sloop- en export-bedrijven zullen de ingenomen platen moeten gaan vernietigen en de inname en vernietiging moeten registreren. Deze aanpassingen zijn niet ingrijpend, omdat zij in het algemeen aansluiten bij de reeds bestaande



bedrijfsvoering en administratie van de betrokken bedrijven. Wel is het gewenst dat de branche voldoende wordt voorgelicht over de nieuwe regels. Die voorlichting vindt plaats via de branche-organisaties (die ook aan de voorbereiding van de plannen hebben deelgenomen) en rechtstreeks door de Dienst Wegverkeer. In dat kader is op 14 december 1998 reeds een voorlichtingsbijeenkomst met de kentekenplaatfabrikanten gehouden.

Verder zullen de eigenaren/houders van bestaande motorrijtuigen als regel bij hun eerste APK-keuring na 1 januari 2000 moeten beschikken over nieuwe platen. In de praktijk zal de keuringsinstantie de eigenaar/houder hierop wijzen en op diens verzoek de auto voorzien van de nieuwe platen. Naast de aanschafkosten van de platen zal dit voor de eigenaar/houder geen wezenlijke ongemakken met zich brengen. Ook bij sloop of export zal de eigenaar/houder door het betrokken sloop- of exportbedrijf worden gewezen op de verplichte inlevering van zijn platen. De Dienst Wegverkeer zelf zal voorlichting geven ten behoeve van autobezitters, onder meer door middel van op de postkantoren te deponeren folders, door informatie in huis-aan-huis-bladen en door informatie via «Postbus 51».

## **ARTIKELEN**

### **Artikel I**

#### *Onderdeel D*

##### Artikel 70a

De leden van de CDA-fractie merken op dat in dit artikel staat dat een kentekenbewijs wordt afgestempeld zodra het maximum aantal van twee kentekenplaten is afgeleverd. Hoe wordt voorkomen dat iemand meer dan twee maal één kentekenplaat afhaalt?

Indien voor een kenteken voor de eerste maal kentekenplaten volgens het nieuwe model worden afgegeven (in geval van ingebruikneming van nieuwe motorrijtuigen dan wel bij omwisseling van oude platen op bestaande motorrijtuigen), zullen op grond van de vast te stellen uitvoeringsregels niet alleen maximaal, maar ook minimaal twee platen moeten worden afgegeven onder afstempeling van het kentekenbewijs deel I. Op deze wijze zal het door deze leden overigens terecht gesignaleerde probleem zich niet kunnen voordoen. Het voorschrift van minimaal twee platen is mede ingegeven door de wenselijkheid in het kader van de handhaving, dat kentekenplaten voor en achter op het motorrijtuig ook bij bestaande motorrijtuigen van hetzelfde model zijn.

Deze leden vroegen ook hoe lang een gebruiker bij diefstal van zijn kentekenplaten in de nieuwe situatie moet wachten totdat hij wordt voorzien van vervangende platen.

Bij diefstal of vermissing van een of twee kentekenplaten doet de eigenaar/houder allereerst aangifte van vermissing of diefstal bij de politie. Vervolgens kan hij een set van twee tijdelijke platen krijgen bij een kentekenplaatfabrikant tegen overlegging van zijn (niet gestolen) kentekenbewijs en eventueel het bewijs van aangifte van vermissing of diefstal. Daarna dient hij het kentekenbewijs op te zenden naar de Dienst Wegverkeer. Aldaar wordt een aangepast kentekenbewijs aangemaakt voor hetzelfde kenteken doch voorzien van een aanvullend cijfer (de zgn. ophoogcode). Na ontvangst van het nieuwe kentekenbewijs kan de eigenaar/houder de nieuwe definitieve kentekenplaten (eveneens voorzien van de ophoogcode) bestellen.

De Registratiekamer heeft in haar advies over dit wetsvoorstel ingestemd met de registratie van persoonsgegevens als bedoeld in dit artikel, aldus de leden van de CDA-fractie. Zij wezen op de door de Registratiekamer geconstateerde raakvlak tussen de voorgestelde registratie van persoonsgegevens en de bescherming van de persoonlijke levenssfeer, zoals aan de orde is in artikel 8 EVRM.

Deze leden wezen terecht op de relatie met artikel 8 EVRM. De Registratiekamer constateert echter eveneens dat artikel 8 de mogelijkheid biedt inbreuk op de persoonlijke levenssfeer te maken indien daarvoor een maatschappelijke rechtvaardigheidsgrond bestaat. De wenselijkheid van bestrijding van kentekenfraude levert rechtvaardigheidsgrond als hier bedoeld op, aldus de Registratiekamer.

Wat betreft de privacygevoeligheid van de geregistreerde gegevens zij overigens nog het volgende opgemerkt. De geregistreerde gegevens, te weten het kenteken alsmede aard en nummer van het identiteitsbewijs (rijbewijs of paspoort), zijn weliswaar via het kentekenregister, het rijbewijsregister of de paspoortregistratie herleidbaar tot personen, maar informatie uit die registers is niet voor iedereen verkrijgbaar. Zo is de toegang tot die registers wettelijk beperkt tot met name uitvoeringsinstanties (bv. politie) en is deze voor particulieren in beginsel slechts mogelijk met toestemming van de geregistreerde.

Deze leden vroegen – bij gebreke van duidelijkheid hierover in het wetsvoorstel – op welke manier de kentekenplaatfabrikanten zullen omgaan met de bewaking van de door hen geregistreerde gegevens. Verwezen zij hier allereerst naar de wettelijke regels waaraan iedere houder van een persoonsregistratie is onderworpen, zoals neergelegd in de voorgestelde Wet Bescherming persoonsgegevens (WBP). Zo zal de houder op grond van artikel 13 van de WBP verplicht zijn tot het nemen van technische en organisatorische maatregelen om de persoonsgegevens te beveiligen tegen verlies of onrechtmatige verwerking. Deze maatregelen moeten gegeven de omstandigheden passend zijn. Als voorbeeld van technische beveiligingsmaatregelen noemt de toelichting de fysieke afscherming van randapparatuur die toegang geeft tot de beveiligde gegevens, zoals door middel van een «pass-word» of encryptie. Bezien zal nog worden of en zo ja welke nadere beveiligings-eisen kunnen worden opgenomen in de krachtens artikel 70 a, derde lid, vast te stellen ministeriële voorschriften voor de erkenninghouder. Verder zullen de kentekenplaatfabrikanten het feit dat zij een persoonsregistratie als bedoeld in het wetsvoorstel gaan houden, op grond van artikel 27 WBP tevoren moeten melden aan de Registratiekamer. Deze is tevens belast met het toezicht op de naleving van de WBP en de handhaving, zo nodig door middel van bestuursdwang of bestuurlijke boete.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
T. Netelenbos