

---

## 82

### **Besluit van 6 februari 2001, houdende wijziging van het Kentekenreglement (weigering afgifte kentekenbewijs en enkele andere wijzigingen)**

---

Wij Beatrix, bij de gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 13 oktober 2000, nr. CDJZ/WBI/2000-823, Centrale Directie Juridische Zaken;

Gelet op de artikelen 42, derde lid, 43, derde lid, 44, 46, 49, eerste lid, onderdeel d, 50, vijfde lid, en 58, van de Wegenverkeerswet 1994;

De Raad van State gehoord (advies van 6 december 2000, nr. W09.00.0481/V);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 29 januari 2001, nr. CDJZ/WBI/2000-1580, Centrale Directie Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

#### **ARTIKEL I**

Het Kentekenreglement<sup>1</sup> wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 6, eerste lid, wordt als volgt gewijzigd:

1. In onderdeel k wordt «gegevens omtrent de heffing van de motorrijtuigenbelasting» vervangen door: gegevens ten behoeve van de heffing van de motorrijtuigenbelasting.

2. Aan het eind van onderdeel q wordt «, en» vervangen door een puntkomma.

3. Onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel r door een puntkomma, worden twee onderdelen toegevoegd, luidende:

s. het gegeven dat degene aan wie een kenteken is opgegeven, is overleden, en

t. het gegeven dat ten aanzien van een voertuig waarvoor een kenteken is opgegeven, niet is voldaan aan de verplichting tot het betalen van

motorrijtuigenbelasting als bedoeld in de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994, of de verplichtingen inzake opgelegde administratieve sancties als bedoeld in de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften.

B

Artikel 9, onderdeel b, komt te luiden:

b. door Onze Minister of, in geval van verstrekking van gegevens omtrent de aangifte van diefstal of verduistering van een voertuig, door Onze Minister en Onze Minister van Justitie gezamenlijk dan wel, in geval van verstrekking van gegevens omtrent de verplichtingen, bedoeld in artikel 19a, eerste lid, onderdeel a, respectievelijk onderdeel b, door Onze Minister en Onze Minister van Financiën, respectievelijk Onze Minister en Onze Minister van Justitie, gezamenlijk aangewezen beroepsbeoefenaren of categorieën van beroepsbeoefenaren, .

C

In artikel 18, tweede lid, wordt na «artikel» ingevoegd: 34, vierde lid, .

D

Na artikel 19 wordt ingevoegd artikel 19a, dat luidt:

#### **Artikel 19a Weigering afgifte kentekenbewijs**

1. De afgifte van een kentekenbewijs wordt geweigerd indien uit het kentekenregister blijkt dat de aanvrager ten aanzien van een of meer voertuigen waarvan het kenteken aan hem is dan wel was opgegeven, niet voldoet aan:

- a. de verplichting tot het betalen van motorrijtuigenbelasting als bedoeld in de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994, of
- b. de verplichtingen inzake opgelegde administratieve sancties als bedoeld in de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften.

2. De in het eerste lid bedoelde weigering vindt slechts plaats indien onherroepelijk vaststaat dat de aanvrager tenminste vijf maal niet aan een of meer van de in dat lid bedoelde verplichtingen heeft voldaan.

E

Aan artikel 34 wordt een lid toegevoegd, dat luidt:

4. De Dienst Wegverkeer geeft voor een deel I dat wordt ingeleverd bij een door Onze Minister aangewezen instantie in verband met een wijziging aan het voertuig die niet behoeft te worden goedgekeurd ingevolge artikel 98 van de wet, een ontvangstbewijs af.

F

In artikel 37, vijfde lid, wordt na «bedrijf» ingevoegd: dat de bevoegdheid, bedoeld in artikel 46, tweede lid, onderdeel d, heeft verkregen.

G

In artikel 38, eerste lid, wordt «indien niet wordt voldaan» vervangen door: indien naar het oordeel van deze dienst niet wordt voldaan.

<sup>1</sup> Stb. 1994, 760, laatstelijk gewijzigd bij besluit van 28 januari 2000, Stb. 66.

Het advies van de Raad van State is openbaar gemaakt door terinzagelegging bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Tevens zal het advies met de daarbij ter inzage gelegde stukken worden opgenomen in het bijvoegsel bij de Staatscourant van 13 maart 2001, nr. 51.

## ARTIKEL II

Dit besluit treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin het wordt geplaatst.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

's-Gravenhage, 6 februari 2001

Beatrix

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
T. Netelenbos

Uitgegeven de *twintigste* februari 2001

De Minister van Justitie,  
A. H. Korthals

# NOTA VAN TOELICHTING

## ALGEMEEN

### Inleiding

Met het onderhavige besluit wordt een aantal wijzigingen aangebracht in het Kentekenreglement. De belangrijkste wijziging betreft een voorziening om het verschijnsel «katvanger» tegen te gaan. De voorziening houdt in dat de afgifte van een kentekenbewijs wordt geweigerd indien is vastgesteld dat er niet aan bepaalde voertuigverplichtingen is voldaan (zie artikel I, onderdeel D). In het onderstaande is een uitgebreide toelichting terzake opgenomen.

Voorts is een aantal kleinere wijzigingen aangebracht. Voor een toelichting hierop moge worden verwezen naar de toelichting op de afzonderlijke artikelen.

#### *De katvangerproblematiek*

Degene op wiens naam een kenteken voor een motorrijtuig is gesteld, is in beginsel aansprakelijk voor een aantal verplichtingen. Het betreft dan met name de verplichting tot het betalen van motorrijtuigenbelasting, de verzekeringsplicht, de verplichting tot periodieke keuring (APK) en de aansprakelijkheid in het kader van administratieve sancties bij verkeers-overtredingen. De controle op de naleving van dergelijke verplichtingen geschiedt steeds vaker geautomatiseerd (met behulp van camera's) en door middel van registercontroles. De controle door middel van staandehouding heeft door de jaren heen steeds meer een aanvullend karakter gekregen. Dit systeem maakt een efficiënte en effectieve handhaving mogelijk. De keerzijde hiervan is dat in toenemende mate de neiging ontstaat om zich aan registratie in het kentekenregister te onttrekken, teneinde aan de aansprakelijkheden als hiervoor geschetst, te ontkomen. De kans dat men bij controle op de weg door middel van staande houding door de mand valt, wordt in de praktijk als gering ervaren.

Om zoveel mogelijk een einde te maken aan de mogelijkheid zich aan genoemde aansprakelijkheden te onttrekken, zijn op twee punten maatregelen voorzien. Het betreft enerzijds het tegengaan van het gebruik van valse kentekenplaten en anderzijds het voorkomen dat voertuigen op naam van zogenaemde «katvangers» worden geregistreerd. Om het gebruik van valse kentekenplaten tegen te gaan zijn inmiddels maatregelen in werking gesteld. Het onderhavige voorstel tot wijziging van het Kentekenreglement betreft het tweede punt, te weten het tegengaan van het verschijnsel «katvanger».

#### *Aard en omvang van de katvangerproblematiek*

Een katvanger is een natuurlijke persoon of een rechtspersoon die – in het algemeen tegen vergoeding – één of meer kentekens op zijn naam heeft staan, terwijl hij geen eigenaar of houder van het desbetreffende voertuig is. Deze constructie is gericht op het verhullen van de identiteit van de feitelijke eigenaar of houder van het voertuig, zodat deze niet kan worden aangesproken op de naleving van de verplichtingen die verbonden zijn aan de registratie van het voertuig. De katvanger is veelal moeilijk vindbaar en biedt, indien toch gevonden, geen of onvoldoende verhaal.

Door deze constructie wordt de zuiverheid van het kentekenregister aangetast. Als gevolg hiervan wordt de handhaving van de wettelijke voorschriften rond motorrijtuigen, maar ook de opsporing en handhaving van andere strafbare feiten, sterk bemoeilijkt.

Bovendien derft de overheid als gevolg van de katvangerconstructie een

substantieel bedrag aan inkomsten, omdat boetes niet kunnen worden geïnd en belastingen niet worden voldaan.

Uit een inventarisatie bij de Belastingdienst en het Centraal Justitieel Incassobureau blijkt dat er ongeveer 850 katvangers bekend zijn, die samen ongeveer 35 000 voertuigen op hun naam hebben. Alleen al aan niet betaalde motorrijtuigenbelasting loopt de schatkist hierdoor ongeveer f 25 miljoen per jaar mis.

In september 1996 heeft een ambtelijke werkgroep een rapport uitgebracht over de aanpak van de katvangersproblematiek. In dat rapport is een aantal maatregelen voorgesteld om het verschijnsel katvanger zo veel mogelijk uit te bannen. Het betreft:

- a. de signalering (registratie) van katvangers in het kentekenregister;
- b. deze signalering moet on-line opvraagbaar zijn voor opsporingsinstanties;
- c. verbetering van de controle op de weg;
- d. het weigeren van nieuwe tenaamstellingen op naam van een katvanger;
- e. het invoeren van een uitgebreid bijzonder verhaalsrecht voor voertuigen op naam van een katvanger.

In de ministerraad is besloten dat de punten a tot en met d ten uitvoer gebracht moeten worden; met betrekking tot punt e zou nog nader overleg tussen de betrokken departementen moeten plaatsvinden. Inmiddels is door het Ministerie van Financiën een bijzonder verhaalsrecht ingevoerd voor voertuigen op naam van een katvanger voor wat betreft naheffingsaanslagen motorrijtuigenbelasting.

In het kader van de uitwerking en realisering van de punten a tot en met d heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat de projectgroep katvangers in het leven geroepen. Aan deze projectgroep wordt deelgenomen door vertegenwoordigers van de Ministeries van Verkeer en Waterstaat, Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, Justitie (de Verkeerscommissie Openbaar Ministerie en het Centraal Justitieel Incassobureau) en Financiën (het Centraal Bureau Motorrijtuigenbelasting), alsmede door de Dienst Wegverkeer en de politie.

#### *De bevindingen van de projectgroep*

Bij het aanmerken van iemand als katvanger kunnen de volgende criteria worden gehanteerd:

- de natuurlijke persoon of rechtspersoon in kwestie heeft niet de feitelijke beschikking over de op zijn naam geregistreerde voertuigen en hij maakt niet aannemelijk dat hij de eigenaar of houder van de op zijn naam geregistreerde voertuigen is,
- hij is niet te traceren of biedt onvoldoende verhaal,
- ten aanzien van de op zijn naam geregistreerde voertuigen wordt stelselmatig niet aan een of meer aan de registratie verbonden verplichtingen voldaan.

Inmiddels is komen vast te staan dat het hanteren van het eerste criterium in de praktijk grote problemen oplevert. Met name het vaststellen van het feit dat iemand niet de werkelijke eigenaar of houder van het betrokken voertuig is, stuit veelal op moeilijkheden. In veel gevallen vergt dit ook tijdrovend onderzoek. Bovendien zou het iemand als katvanger aanmerken een voor beroep vatbare beschikking opleveren, zodat de Algemene wet bestuursrecht met de daarin opgenomen procedures hierop van toepassing zou zijn. Daar komt nog bij dat in bepaalde gevallen een katvanger naar verwachting met succes een beroep kan doen op het feit dat niet hij, maar de werkelijke eigenaar of houder van het voertuig aansprakelijk is voor de desbetreffende overtre-

dingen, zulks op grond van de desbetreffende wetsbepalingen. Voorts zitten er uiteraard ook privacy-aspecten aan het iemand aanmerken als katvanger, zodat ook hier zorgvuldig mee moet worden omgegaan.

Een en ander heeft tot gevolg dat zowel in het totstandkomingstraject als bij de implementatie van de beoogde maatregelen een grote inspanning geleverd zou moeten worden, niet alleen op het gebied van wet- en regelgeving maar ook met betrekking tot beleids- en uitvoeringsaspecten. Daar komt overigens nog bij dat de inhoud van het juridische begrip «eigenaar» uiteindelijk eerst door de rechter zal kunnen worden vastgesteld, zodat het risico van tijdrovende procedures op de loer ligt als dit begrip als kernbegrip van de katvangermaatregelen zou worden gehanteerd.

Een en ander zou betekenen dat de aanpak van het katvangerprobleem daardoor op zijn minst ernstig zou worden vertraagd, als het al mogelijk zou zijn om uiteindelijk tot een verantwoorde oplossing te komen. Er is dan ook gezocht naar een andere aanpak om het probleem met betrekking tot de katvangers op te lossen. Daarbij is vastgesteld dat de invoering van het begrip katvanger niet noodzakelijk is om de katvangerconstructie aan te pakken. Het feit dat voor een bepaald voertuig niet aan een of meer verplichtingen wordt voldaan wordt op zichzelf al voldoende geacht om op te kunnen treden.

### *Het verplichtingssignaal*

In het Kentekenreglement wordt dan ook een voorziening opgenomen, die – kort samengevat – inhoudt dat de afgifte van een kentekenbewijs wordt geweigerd indien ter zake van een of meer voertuigen die op naam van de aanvrager staan of gestaan hebben, nog bepaalde vorderingen openstaan. In plaats van het beoogde katvangersignaal zal daartoe bij de betrokken voertuigen in het kentekenregister een zogenoemd verplichtingssignaal worden geplaatst. Door deze signalering wordt een meer effectieve bestrijding van de katvangerconstructie mogelijk gemaakt.

Tevens wordt hiermee echter de mogelijkheid geboden om het signaal een ruimer toepassingsgebied te geven.

Het plaatsen van een dergelijk signaal in het kentekenregister biedt immers technisch mogelijkheden om de naleving van de voertuigverplichtingen ook in andere gevallen dan die van de bekende katvangers te bevorderen.

Afhankelijk van het beoogde toepassingsbereik zal alsdan immers tot weigering van de tenaamstelling kunnen worden overgegaan, ook in gevallen dat de geregistreerde wel zelf de feitelijke eigenaar of houder van het voertuig is, maar hij niet heeft voldaan aan een of meer aan de registratie verbonden verplichtingen. Naar het inzicht van de ondergetekende vereist deze toepassing echter nog het nodige onderzoek, alsmede naar verwachting een regeling op formeel-wettelijk niveau.

Begonnen wordt dan ook – overigens mede op praktische gronden – met de plaatsing van het signaal bij katvangers die op dit moment bij de Belastingdienst bekend zijn.

Bovendien wordt eerst tot weigering van een nieuwe tenaamstelling overgegaan indien er in minimaal vijf gevallen sprake is van niet-nakoming van verplichtingen. Eventuele verdere stappen zullen in nauw overleg met de direct betrokken instanties worden ondernomen, waarbij uiteraard telkens de vraag aan de orde is of dit kan op basis van de huidige wetgeving of dat er nieuwe wetgeving benodigd is.

Instanties die het kentekenregister on-line bevragen, zoals de politie en de Belastingdienst, ontvangen in de huidige situatie een standaard set gegevens met betrekking tot het voertuig. Aan deze set gegevens zal ten behoeve van eventuele vervolgactiviteiten van deze instanties, bijvoorbeeld het achterhalen van de werkelijke eigenaar of houder van het

voertuig, het hiervoor bedoelde «verplichtingssignaal» worden toegevoegd.

Voor wat betreft de vraag of ook andere personen of instanties de beschikking moeten kunnen krijgen over dit signaal, kan worden opgemerkt dat hiermee naar dezerzijds oordeel terughoudend moet worden omgegaan. In het onderhavige besluit is hiervoor een afzonderlijke voorziening opgenomen (artikel I, onderdeel B). Daarbij is aangehaakt bij de regeling zoals die op dit moment bestaat inzake het ter beschikking stellen van het signaal dat een voertuig is gestolen.

Ten behoeve van de handhavings- en opsporingsinstanties zullen beschrijvingen worden opgesteld van de controleactiviteiten die zij kunnen uitvoeren wanneer een voertuig wordt aangetroffen ten aanzien waarvan in het kentekenregister een verplichtingssignaal is geplaatst. De beschrijvingen zullen resulteren in gestandaardiseerde werkinstructies ten aanzien van de opsporing en afhandeling van katvangeractiviteiten.

Vanaf het moment van plaatsing van het verplichtingssignaal in het kentekenregister kan de desbetreffende persoon geen nieuwe tenaamstellingen meer plegen. Dit wordt als volgt gerealiseerd.

De tenaamstelling van voertuigen vindt plaats via de – grotere – postkantoren, zulks onder verantwoordelijkheid van de Dienst Wegverkeer. Onderdeel van de tenaamstellingsprocedure is dat op het postkantoor bepaalde gegevens uit de door de aanvrager aangeboden legitimatie- en voertuigdocumenten in het geautomatiseerde systeem worden ingevoerd. Binnen de registers van de Dienst Wegverkeer wordt hierop een geautomatiseerde controle uitgevoerd. Indien hierbij onregelmatigheden worden aangetroffen (bijvoorbeeld omdat sprake is van een gestolen rijbewijs of een ongeldig voertuigdocument), wordt het afgifteproces van het kentekenbewijs door de Dienst Wegverkeer geblokkeerd. Het postkantoor kan in die gevallen geen nieuw kentekenbewijs aanmaken en afgeven. Aan deze bestaande controle wordt nu de controle op het verplichtingssignaal toegevoegd. De eventuele blokkade zal hierdoor geautomatiseerd plaatsvinden, buiten de invloedssfeer van degene die de tenaamstelling feitelijk uitvoert. Indien de aanvrager van de tenaamstelling nadere informatie wenst over de reden van de weigering, wordt hij verwezen naar de Dienst Wegverkeer.

De Dienst Wegverkeer beslist op de aanvraag, op welke beslissing de gebruikelijke Awb-rechtsmiddelen van bezwaar en beroep van toepassing zijn.

#### *De geautomatiseerde systemen*

In het voertuigregistratiesysteem van de Dienst Wegverkeer worden aanpassingen aangebracht ten einde het verplichtingssignaal in het kentekenregister te kunnen plaatsen. Voorts wordt de blokkade in het geautomatiseerde proces voor de tenaamstelling opgenomen en worden de programma's voor de informatieverstrekking zowel bij de Dienst Wegverkeer als bij de opsporingsinstanties aangepast.

Voor het selecteren van de katvangers zijn bestaande systemen voorhanden. In de huidige opzet zal het vullen van het kentekenregister met de signalen op een simpele – handmatige – wijze worden gerealiseerd. Indien naar aanleiding van nog uit te voeren nader onderzoek wordt besloten tot toepassing van het verplichtingssignaal voor andere gevallen dan de bekende katvangers, moet rekening worden gehouden met de noodzaak om hiervoor de geautomatiseerde systemen van met name opsporings- en handhavingsinstanties ingrijpend aan te passen. In afwachting van de uitkomst van dit onderzoek worden de openstaande vorderingen van het Centraal Justitieel Incassobureau (CJIB) nog niet

betrokken bij het plaatsen van het verplichtingssignaal in het kentekenregister.

#### *Interim-maatregelen*

Vanwege de doorlooptijden bij de voorbereiding en invoering van de beoogde regelgeving zal de invoering van de onderhavige maatregelen naar verwachting pas begin 2001 effect hebben. Er is daarom gezocht naar maatregelen die – binnen de bestaande regelgeving – al voor die tijd kunnen bijdragen aan het oplossen van het probleem van de katvangerconstructie. Gezien de omvang van de door de staat gederfde inkomsten, komt het verantwoord voor om hierin tot op zekere hoogte te investeren, zulks vooruitlopend op de invoering van de maatregelen die hiervoor zijn beschreven. Uit onderzoek van het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties blijkt dat het mogelijk is de geautomatiseerde systemen bij de politie zodanig aan te passen, dat reeds op korte termijn de verplichtingssignalen bij de kentekenbevraging zichtbaar kunnen worden gemaakt. Inmiddels is een en ander in de praktijk gerealiseerd.

Hoewel hiermee nog niet de mogelijkheid wordt geopend om de tenaamstelling op bekende katvangers ook te blokkeren, kan met deze voorziening toch een bijdrage worden geleverd aan het opsporen van voertuigen die op naam van een katvanger zijn geregistreerd.

#### *Verdergaande maatregelen*

Eerder is reeds aangegeven dat de invoering van een zogenoemd verplichtingssignaal verdergaande mogelijkheden biedt dan thans ten aanzien van katvangers wordt gerealiseerd. Hierbij valt bijvoorbeeld te denken aan personen die zich in de gemeentelijke basisadministratie wel hebben laten uitschrijven uit een bepaalde woonplaats, maar zich niet hebben laten inschrijven in een andere plaats; deze staan bij de RDW en bij de Belastingdienst geregistreerd als «vertrokken met onbekende bestemming». Dit zijn overigens niet per definitie katvangers, maar op deze wijze kan men zich wel degelijk proberen te onttrekken aan verplichtingen zoals belasting, verzekering en boetes. Doorgaande op deze lijn, zou er toe overgegaan kunnen worden om bij elke persoon of bij elk voertuig ten aanzien waarvan aan een of meer verplichtingen niet is voldaan, in het kentekenregister een signaal te plaatsen, zodat de betrokken persoon gemakkelijker kan worden getraceerd en het tenaamstellen van nieuwe voertuigen zonder dat eerst aan de verplichtingen is voldaan, kan worden voorkomen. Dit vereist echter wel een regeling bij wet in formele zin. Voorbereidingen daartoe worden inmiddels getroffen.

#### *Financiële aspecten*

Er moet worden geïnvesteerd in de aanpassing van – geautomatiseerde – systemen. Bij de RDW zijn de aanpassingen het meest ingrijpend; bij deze dienst bedragen de initiële kosten ongeveer f 1 miljoen. Bij de overige betrokken diensten zal de initiële investering naar verwachting aanzienlijk lager zijn. De kosten voor de RDW zullen worden gedekt uit – de opslag op – het tarief voor deel 1 van het kentekenbewijs.

Bij de Belastingdienst behoeven geen geautomatiseerde systemen te worden aangepast.

De operationele kosten voor het selecteren, registreren, opsporen en vervolgen van katvangers en degenen die van de diensten van katvangers gebruik maken, zullen ten laste van de bij die activiteiten betrokken diensten komen. Afhankelijk van de mate waarin aan de onderhavige problematiek bij de opsporing en vervolging prioriteit wordt gegeven, zullen de kosten hoger of lager zijn. Voor de Belastingdienst worden de



mogelijk extra operationele kosten binnen de bestaande budgetten opgevangen.

#### *Uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid alsmede bedrijfseffecten*

In het kader van de toetsing van voorgenomen regelgeving op aspecten van uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid zijn de voorgenomen maatregelen met betrekking tot de bestrijding van de katvangerproblematiek op deze punten bezien. Daarbij is het volgende gebleken.

Een aantal doelgroepen wordt met de effecten van de voorgenomen regelgeving geconfronteerd; genoemd kunnen worden uiteraard de groep katvangers zelf, daarnaast politie en justitie die meer mogelijkheden krijgen op het gebied van opsporing en handhaving. Afgeleide effecten zijn er voor de burgers die profiteren van een zuiverder register en de overheid die meer belasting- (en boete-)opbrengsten binnenkrijgt.

Door het voorkomen van nieuwe tenaamstellingen op katvangers kan de handhavings- en opsporingsinzet meer gericht worden op het achterhalen van degene die van de diensten van de bekende katvangers gebruik maken (de verschuilers). Bovendien is een zeker effect te verwachten ten aanzien van de handhavingsinspanning in het algemeen, zulks vanwege het feit dat een vermindering van het verschijnsel katvangers ook op de andere vormen van criminaliteit naar verwachting gunstige effecten zal hebben. Dit geldt dan met name voor situaties waarin bij het plegen van strafbare feiten gebruik wordt gemaakt van «katvangerauto's». Een en ander zal naar verwachting ook tot gevolg hebben dat de belasting van de rechterlijke macht naar evenredigheid zal verminderen.

Bij de uitvoering van de maatregelen zijn vooral de volgende organisaties betrokken: de RDW voor wat betreft de registratieaspecten, alsmede de Belastingdienst en – op termijn – het CJIB voor wat betreft de gegevens over het niet voldoen aan de betrokken voertuigverplichtingen. In de projectgroep katvangers, waar deze instanties deel van uitmaken, hebben zij te kennen gegeven een positief oordeel te hebben over de voorgestelde maatregelen.

Tenslotte zijn er indirecte bedrijfseffecten te verwachten met name voor de verzekeringsbranche. Omdat aangenomen mag worden dat auto's op naam van katvangers veelal niet verzekerd zijn, lopen verzekeringsmaatschappijen hierdoor premies mis en wordt tevens het Waarborgfonds bij schade aangesproken. Exacte cijfers zijn hierover niet te geven, maar voor wat betreft gedeelde premies gaat het toch al gauw om ongeveer f 17 miljoen per jaar, uitgaande van een gemiddeld WA-premiebedrag.

#### *Notificatie*

De wijzigingen zijn getoetst aan de relevante, in internationaal verband geldende, notificatievoorschriften. Daaruit blijkt dat de voorschriften niet behoeven te worden genotificeerd bij de Commissie van de Europese Gemeenschappen of een ander orgaan van een volkenrechtelijke organisatie.

### **ARTIKELN**

#### *Artikel I, onderdeel A*

De onderhavige wijzigingen hebben betrekking op artikel 6, eerste lid, van het Kentekenreglement, waarin is bepaald welke categorieën van gegevens in het kentekenregister zijn opgenomen.

Ten eerste wordt de formulering «gegevens omtrent de heffing van de motorrijtuigenbelasting» vervangen door: gegevens ten behoeve van de

motorrijtuigenbelasting. Hiermee wordt beter aangesloten bij het karakter van de desbetreffende gegevens in het register. Het gaat immers veelal niet zozeer om gegevens inzake de belastingheffing zelf, maar om (voertuig-)gegevens die ten dienste staan aan de belastingheffing, zoals gegevens met betrekking tot bepaalde voertuigcategorieën.

In de tweede plaats wordt een onderdeel aan het eerste lid toegevoegd. Het betreft hier het gegeven dat een kentekenhouder is overleden. Dit gegeven is nu structureel beschikbaar, met name vanwege het feit dat de RDW afnemer is van de gegevens uit de Gemeentelijke basisadministratie persoonsgegevens. Door het onderhavige gegeven in het kentekenregister op te nemen, wordt voorkomen dat er nieuwe tenaamstellingen op de overleden persoon plaatsvinden en kan worden bevorderd dat wordt voldaan aan de verplichting om het kenteken op naam te stellen van de erfgenamen.

Ten slotte wordt in het kader van de bestrijding van de katvangerproblematiek voorzien in een basis om het zogenoemde verplichtingensignaal in het kentekenregister op te nemen. Het gaat daarbij om het gegeven dat in voorkomend geval niet is voldaan aan een van de verplichtingen als bedoeld in het nieuw opgenomen artikel 19a.

#### *Artikel I, onderdeel B*

De onderhavige wijziging van artikel 9, onderdeel b, betreft het opnemen van een voorziening inzake de verstrekking aan derden van het in het kentekenregister opgenomen gegeven dat niet is voldaan aan een van de verplichtingen in artikel 19a. In dit kader wordt aangesloten bij de regeling omtrent het verstrekken van het gegeven dat een voertuig is gestolen. Dit uitgangspunt leidt tot de noodzaak om onderdeel b aan te vullen. Het gaat hier om de verstrekking aan zogeheten beroepsbeoefenaren (bijvoorbeeld verzekeringsmaatschappijen, advocaten, importeurs van motorrijtuigen). Verstrekking aan deze categorie belanghebbenden vindt slechts plaats indien zij door de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Financiën tezamen dan wel door de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Justitie tezamen als zodanig zijn aangewezen. In het eerste geval gaat het om het niet hebben voldaan aan belastingverplichtingen, terwijl het tweede geval betrekking heeft op het niet betalen van een administratieve sanctie. De verstrekking van het verplichtingensignaal aan andere categorieën belanghebbenden vindt onder het bestaande regiem plaats. Dat houdt in dat verstrekking aan particulieren niet dan met uitdrukkelijke toestemming van de geregistreerde plaatsvindt (behalve indien het voertuig is betrokken bij een verkeersongeval), dat verstrekking aan personen of instanties met een publiekrechtelijke taak plaatsvindt overeenkomstig artikel 12 van het Kentekenreglement en dat verstrekking aan de autobranche niet aan de orde is.

#### *Artikel I, onderdeel C*

Deze wijziging van artikel 18, tweede lid, is een gevolg van de wijziging van artikel 34 (zie onderdeel E).

#### *Artikel I, onderdeel D*

In artikel 49, eerste lid, onderdeel d, van de Wegenverkeerswet 1994 is de mogelijkheid opgenomen dat, in aanvulling op de in de wet zelf opgenomen weigeringsgronden, bij algemene maatregel van bestuur andere gevallen worden vastgesteld, waarin de afgifte van een kentekenbewijs wordt geweigerd. Van deze mogelijkheid wordt gebruik gemaakt om in het Kentekenreglement nu als weigeringsgrond op te nemen het feit dat uit het kentekenregister blijkt dat door de aanvrager ten aanzien

van een of meer voertuigen die op zijn naam staan of gestaan hebben, niet is voldaan aan de verplichting tot het betalen van motorrijtuigenbelasting dan wel de verplichting tot het betalen van een administratieve sanctie in de zin van de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften.

Ook als de verplichting voortvloeit uit een eerdere – inmiddels beëindigde – registratie wordt tot weigering van de tenaamstelling overgegaan. Als dit niet zou gebeuren, zou het wel heel gemakkelijk zijn om onder de onderhavige maatregel uit te komen.

Het wordt niet opportuun geacht om hier ook de verzekeringsplicht en de APK-plicht op te nemen. Het niet naleven van de APK-plicht leidt uiteindelijk immers ook tot een administratieve sanctie, zodat het apart opnemen van deze verplichting in dit kader niet noodzakelijk wordt geacht. Om over te kunnen gaan tot het opnemen van het niet voldoen aan de verzekeringsplicht als weigeringsgrond, is naar de mening van de ondergetekende een wijziging in de systematiek van de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen noodzakelijk. Hiernaar zal nader onderzoek worden verricht.

Het tweede lid van artikel 19a bevat het voorschrift dat alleen tot weigering van de tenaamstelling wordt overgegaan als er sprake is van een verplichting die onherroepelijk vaststaat, dat wil zeggen dat de beroepsmogelijkheden zijn uitgeput. Bovendien moet het gaan om het herhaaldelijk niet-nakomen van de betrokken verplichtingen, te weten in elk geval in vijf gevallen. Dit aantal is afgestemd op de praktijk van de Belastingdienst, waarbij de situatie over een bepaalde periode – in het algemeen over de afgelopen vijf jaar – wordt beoordeeld.

#### *Artikel I, onderdeel E*

Indien aan een voertuig een technische wijziging wordt aangebracht die niet hoeft te worden goedgekeurd door de RDW, moet toch in een aantal gevallen het kentekenbewijs worden aangepast (bijvoorbeeld bij kleurwijziging). Het kentekenbewijs dient hiertoe te worden ingeleverd bij de RDW. Gedurende de periode dat het bewijs is ingeleverd, mag er formeel niet van de weg gebruik worden gemaakt. In deze situatie is er behoefte aan een officieel ontvangstbewijs. Bij de onderhavige wijziging wordt dit geïntroduceerd.

#### *Artikel I, onderdeel F*

Op grond van artikel 37 van het Kentekenreglement is het toegestaan om onder meer zware bedrijfsvoertuigen in eigen beheer te slopen. Er hoeft dan geen sloopmelding door een erkend bedrijf – dat een zogenaamde sloopbevoegdheid heeft – aan de RDW plaats te vinden. De tot nu toe geldende tekst maakte het echter onmogelijk dat een bedrijf dat wel een erkenning bedrijfsvoorraad had, maar geen bevoegdheid tot het melden van sloop, tot het melden van sloop in eigen beheer overging. De onderhavige wijziging strekt er toe dit mogelijk te maken, zulks in overeenstemming met de bedoeling van de regeling.

#### *Artikel I, onderdeel G*

De onderhavige wijziging beoogt buiten twijfel te stellen dat het oordeel of een kentekenbewijs voor het rijden over de weg ongeldig verklaard moet worden, aan de RDW toekomt. In de praktijk conformeert de RDW zich overigens veelal aan het oordeel van de politie (over het niet voldoen

aan de technische eisen) dan wel aan het oordeel van de Belastingdienst  
(bij constatering van afwijkende brandstof).

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
T. Netelenbos