



Advies Raad van State inzake het voorstel van wet tot wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met de implementatie van richtlijn 2014/45/EU alsmede ter invoering van een registratie- en kentekenplicht voor landbouw- en bosbouwtrekkers, motorrijtuigen met beperkte snelheid, mobiele machines en aanhangwagens die uitsluitend bestemd zijn om daardoor te worden voortbewogen en het niet meer toelaten tot het verkeer van nieuwe motorrijtuigen met beperkte snelheid

Nader Rapport

5 april 2019

IENW/BSK-2019/5203

Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken,
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Aan de Koning

Blijkens de mededeling van de Directeur van Uw kabinet van 16 oktober 2017, nr. 2017001779, machtigde Uwe Majesteit de Afdeling advisering van de Raad van State haar advies inzake het bovenvermelde voorstel van wet rechtstreeks aan mij te doen toekomen. Dit advies, gedateerd 17 november 2017, nr. W14.17.0344/IV, bied ik U hierbij aan.

De Afdeling advisering geeft U in overweging het voorstel van wet niet te zenden aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal dan nadat het met haar advies rekening zal zijn gehouden. Zij heeft drie inhoudelijke opmerkingen gemaakt.

Graag ga ik op deze opmerkingen in het navolgende in. De tekst van het advies treft u hieronder aan, met tussengevoegd de reactie daarop.

Bij Kabinetsmissive van 16 oktober 2017, no. 2017001779, heeft Uwe Majesteit, op voordracht van de Minister van Infrastructuur en Milieu, bij de Afdeling advisering van de Raad van State ter overweging aanhangig gemaakt het voorstel van wet tot wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met de implementatie van richtlijn 2014/45/EU alsmede ter invoering van een kentekenplicht voor landbouw- en bosbouwtrekkers, motorrijtuigen met beperkte snelheid, mobiele machines en daardoor voortbewogen aanhangwagens en daarnaast het niet meer toelaten tot het verkeer van nieuwe motorrijtuigen met beperkte snelheid, met memorie van toelichting.

De Afdeling advisering van de Raad van State adviseert het wetsvoorstel, dat ongeveer 580.000 voertuigen raakt, te beperken tot een kentekenplicht voor snelle tractoren; waarvan er ongeveer 7.000 zijn op een totaal van 270.000 tractoren. Nederland is in gebreke gesteld vanwege het niet tijdig omzetten van Richtlijn 2014/45/EU. Een eerder, identiek wetsvoorstel is door de Tweede Kamer verworpen. De Afdeling adviseert daarom het wetsvoorstel in ieder geval te splitsen in een deel dat nodig is voor omzetting van de richtlijn, en in een deel dat nodig is voor uitvoering van de Kamerमतies. Daarmee kan worden voorkomen dat door mogelijke bezwaren in de verdere procedure tegen één van beide onderdelen, het onderdeel dat ziet op het wegnemen van de ingebrekestelling vertraging zal oplopen.

1. Algemene kentekenplicht

Het wetsvoorstel strekt tot invoering van een kentekenplicht voor landbouw- en bosbouwtrekkers, motorrijtuigen met beperkte snelheid, mobiele machines en de daardoor voortbewogen aanhangwagens. Met het wetsvoorstel beoogt de regering mede uitvoering te geven aan Richtlijn 2014/45/EU.¹ Volgens deze richtlijn moeten landbouw- en bosbouwtrekkers met een maximum-constructiesnelheid

¹ Richtlijn 2014/45/EU van het Europees Parlement en de Raad van 3 april 2014 betreffende de periodieke technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens en tot intrekking van Richtlijn 2009/40/EG (Pb 2014, L 127).



van meer dan 40 km/u periodiek die vooral op de openbare weg worden gebruikt (snelle tractoren) een technische controle ondergaan. Er zijn in Nederland ongeveer 7.000 van deze snelle tractoren. Het voorstel om ook alle overige voertuigen, in totaal naar schatting 580.000 waarvan 270.000 niet-snelle tractoren, te kentekenen vloeit niet voort uit een Europese verplichting, maar hangt samen met een tweetal Kamerstukken.

Volgens Richtlijn 2014/45/EU moeten snelle tractoren vanaf 20 mei 2018 een periodieke algemene technische keuring (APK) ondergaan. De richtlijn had op 20 mei 2017 omgezet moeten zijn in nationale wetgeving. Een bij de Tweede Kamer ahangig gemaakt wetsvoorstel tot invoering van een kentekenplicht voor tractoren en overige voertuigen beoogde mede de APK-plicht uit de richtlijn te regelen.² De Tweede Kamer heeft dit wetsvoorstel echter eerder dit jaar verworpen. De Europese Commissie heeft Nederland in gebreke gesteld vanwege het niet tijdig omzetten van Richtlijn 2014/45/EU. Om de gevolgen van de ingebrekestelling te beperken, is het noodzakelijk de APK-plicht voor snelle tractoren zo snel mogelijk te regelen. Vanwege de nadelen van een alternatief registratiesysteem zegt de regering zich genoodzaakt te zien het eerder verworpen wetsvoorstel in zijn geheel opnieuw in te dienen.

De maatregel tot invoering van een algemene kentekenplicht berust op twee overwegingen. Om de door de Richtlijn 2014/45/EU voorgeschreven APK-plicht van toepassing te laten zijn op snelle tractoren wordt een kentekenplicht in het leven geroepen voor alle tractoren. Volgens de toelichting is zonder registratie en kentekening van alle tractoren niet bekend welke voertuigen voor de APK-plicht in aanmerking komen. Ook stellen wegbeheerders kentekening als voorwaarde om de door de Tweede Kamer gewenste snelheidsverhoging voor tractoren naar 40 km/u mogelijk te maken, omdat zij tractoren zonder kenteken niet op hun wegen willen toelaten. Voorts wordt om redenen van verkeersveiligheid de kentekenplicht uitgebreid naar de overige voertuigen (motorrijtuigen met beperkte snelheid, mobiele machines en aanhangwagens). Volgens de toelichting worden deze voertuigen steeds vaker buiten de agrarische sector gebruikt, zonder dat is aangetoond dat ze geschikt zijn voor gebruik op de weg. Ook zou Verordening (EU) nr. 167/2013 noodzaken tot registratie en kentekening van deze voertuigen. Beide overwegingen maken invoering van een algemene kentekenplicht voor landbouwvoertuigen noodzakelijk, aldus de regering.

Er zijn in Nederland naar schatting 270.000 tractoren, waaronder circa 7.000 snelle tractoren. De voorgestelde algemene kentekenplicht bestrijkt ongeveer 580.000 voertuigen. Uitgangspunt bij de invoering van de kentekenplicht is dat alle bestaande voertuigen legaal rondrijden en derhalve geen goedkeuring voor toelating op de weg nodig is. Vanwege kostenoverwegingen zal geen schouw plaatsvinden bij het kentekenen van het bestaande voertuigenpark. De toelichting gaat ervan uit dat alle voor kentekening benodigde informatie wordt verstrekt door de houder/eigenaar van de tractor en zonder verdere controle wordt overgenomen door de RDW.

Met deze louter administratieve procedure worden de additionele administratieve lasten voor de burger weliswaar binnen de perken gehouden, maar voor de overheid lijkt zij wellicht minder geschikt om het risico op het ontduiken van de APK-plicht te beperken. Uitsluitend door middel van een fysieke schouw kan de RDW immers vaststellen op welke maximumconstructiesnelheid de tractor is afgeregeld. Zonder schouw dreigt de handhaving van de APK-plicht een papieren exercitie te worden, omdat niet verzekerd is dat elke APK-plichtige tractor als zodanig zal worden geregistreerd. Vanuit dit standpunt bezien is het de vraag of de RDW in staat zal zijn om alle 270.000 tractoren tijdig te schouwen. Volgens de toelichting wordt alleen al voor de digitale registratie van alle tractoren gerekend met een periode van zes maanden. Een fysieke schouw van alle tractoren zal daarom veel meer tijd vergen dan voor de uitvoering van de richtlijn verantwoord is. Ten slotte betekent het voorstel dat de houders van de andere tractoren, die niet te maken hebben met de APK-plicht, wel de lasten van het systeem moeten dragen. In verband hiermee adviseert de Afdeling eerst ervaring op te doen met de uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid van een kentekenplicht voor APK-plichtige tractoren op basis van een fysieke schouw. Om tegemoet te komen aan de wens tot snelheidsverhoging zouden de niet APK-plichtige tractoren op vrijwillige basis schouwing voor een kenteken kunnen aanvragen. Indien vervolgens uitsluitend voor tractoren met kenteken de gewenste snelheidsverhoging mogelijk wordt gemaakt, is het duidelijk dat tractoren zonder kenteken op die wegen niets te zoeken hebben, wat de handhaving vergemakkelijkt.

Allereerst wordt hier opgemerkt dat door aanpassing van het wetsvoorstel geen sprake meer is van een algemene kentekenplicht, maar van een algemene registratieplicht. Dit wordt verder toegelicht onder punt 5. De essentie daarvan is dat wel alle desbetreffende voertuigen moeten worden geregistreerd, maar die voertuigen niet allemaal een kentekenplaat hoeven te voeren.

² Kamerstukken II 2015/16, 34 397, nrs. 1–3.



De algehele registratieplicht is nodig om de APK-plicht effectief te kunnen uitvoeren en handhaven. Op grond van artikel 4, derde lid, van het Verdrag betreffende de Europese Unie in samenhang met artikel 249 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie zijn lidstaten gehouden bij implementatie van Europese richtlijnen met de implementatieregelgeving de volle werking van de richtlijn overeenkomstig het daarmee beoogde doel te verzekeren (zie bijvoorbeeld HvJ EU 10 april 1984, C-14/83, *Jur.* 1984, p. 1891 (*Von Colson en Kamann/Land Nordrhein-Westfalen*)). Dit houdt in het geval van richtlijn 2014/45/EU onder meer in dat voorzien wordt in handhaving van de APK-verplichting voor snelle trekkers. Voor effectieve handhaving is een registratie van alle trekkers noodzakelijk; alleen op die wijze kan ontduiking van de registratieverplichting en daarmee de APK-plicht voor snelle trekkers worden voorkomen. Dat richtlijn 2014/45/EU geen registratie voorschrijft, betekent dus niet dat voor een adequate omzetting van die richtlijn geen registratie vereist is. Dit heeft de Europese Commissie ook in een brief aan het ministerie bevestigd.

Een schouw van de bestaande voertuigen die onder de voorgestelde registratie- en kentekenplicht zullen vallen wordt niet voorgesteld, omdat de meerwaarde beperkt is en de daarmee gemoeide lasten voor het bedrijfsleven hoog zijn. Bij de invoering van de kentekenplicht voor bromfietsen werd wel een schouw vereist, maar daarbij was de groep van betrokkenen heel anders. De schouw van bromfietsen was bij de invoering van de kentekenplicht daarvoor vooral bedoeld om bepaalde identificerende gegevens van de betrokken bromfietsen (digitaal) te verkrijgen. Aangenomen wordt dat die gegevens door de eigenaren/houders van de bestaande voertuigen die onder de nu voorgestelde registratie- en kentekenplicht zullen vallen, zelf eenvoudig(er) kunnen worden verkregen en opgegeven, omdat ze vermoedelijk meer kennis van die voertuigen hebben. Daardoor wordt een schouw niet nodig geacht.

Voor wat betreft de maximumconstructiesnelheid geldt dat voor oudere voertuigen de op te geven gegevens daarover voldoende informatie geven. Voor de nieuwere voertuigen geldt dat die maximumconstructiesnelheid veelal softwarematig is bepaald en betrekkelijk eenvoudig aangepast kan worden. Als die maximumconstructiesnelheid hoger blijkt te zijn of hoger is ingesteld dan de maximumconstructiesnelheid die is opgegeven en in het kentekenregister is geregistreerd, is het aan de handhavende instanties om daartegen op te treden. Dat wordt niet anders wanneer het voertuig eenmalig is geschouwd bij de eerste inschrijving en tenaamstelling. Bij de vaststelling van de verplichtingen van de voertuigeigenaar en bij de maximumconstructiesnelheid van het voertuig wordt uitgegaan van de bij de eerste inschrijving opgegeven maximumconstructiesnelheid. Daarbij is het niet van belang of die door de eigenaar is opgegeven of door de RDW is vastgesteld. Een schouw heeft daarbij dus geen meerwaarde. Een schouw van alleen de trekkers met een maximumconstructiesnelheid van meer dan 40 kilometer per uur is om dezelfde reden niet zinvol. Bovendien is een dergelijke schouw van alleen die voertuigen niet afdwingbaar, omdat de betrokken voertuigen niet bekend zijn bij de overheid.

2. Splitsing wetsvoorstel

Richtlijn 2014/45/EU heeft uitsluitend betrekking op een APK-plicht voor snelle tractoren. Zij verplicht niet tot registratie, noch tot kentekening van alle tractoren of overige landbouwvoertuigen. Verordening 167/2013 noodzaakt evenmin daartoe.³ Deze verordening stelt eisen voor typegoedkeuringen van voertuigen, maar verlangt geen registratie of kentekening. Nederland is in gebreke gesteld vanwege het niet tijdig omzetten van de richtlijn. Om de gevolgen van de ingebrekestelling te beperken is het wenselijk het wetsvoorstel te beperken tot een regeling van de APK-plicht voor snelle tractoren.⁴

De Afdeling adviseert daarom het wetsvoorstel in ieder geval te splitsen in een deel dat nodig is voor de omzetting van de richtlijn, en in een deel dat nodig is voor de uitvoering van de Kamermoties. Aldus kan worden voorkomen dat door mogelijke bezwaren in de verdere procedure tegen één van beide onderdelen, het onderdeel dat ziet op het wegnemen van de ingebrekestelling, opnieuw vertraging zal oplopen.

Het wetsvoorstel strekt inderdaad niet uitsluitend tot implementatie van richtlijn 2014/45/EU op het punt van de snelle trekkers, maar legt ook de basis voor uitvoering van twee door de Tweede Kamer aangenomen moties (Kamerstukken II 2016/17, 34 397, nrs. 23 en 24) die de regering verzoeken een snelheidsverhoging voor landbouwverkeer mogelijk te maken en een centraal loket voor ontheffing-verlening voor landbouwverkeer te realiseren.

Zoals onder punt 1 al is opgemerkt, is een algehele registratie- en kentekenplicht voor landbouw- of

³ Verordening (EU) nr. 167/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 5 februari 2013 inzake de goedkeuring van en het markttoezicht op landbouw- en bosbouwvoertuigen (Pb 2013, L 60).

⁴ Zie ook aanwijzing 331 van de Aanwijzingen voor de regelgeving.



bosbouwtrekkers (die het wetsvoorstel voorsnog niet regelt, maar uitstelt tot 1 januari 2025) noodzakelijk om de APK-plicht effectief te kunnen uitvoeren en handhaven. Registratie is nodig om de APK uit te kunnen voeren, door de gegevens te gebruiken en te controleren, en de APK-plicht te kunnen handhaven, om te zien of de APK nog geldig is. Voor de uitvoering van de twee genoemde moties is kentekening van alle landbouw- of bosbouwtrekkers, motorrijtuigen met beperkte snelheid en mobiele machines een vereiste. Gelet op de samenhang van deze onderwerpen is voor één wetsvoorstel gekozen. Ook omdat een registratie- en kentekenplicht voor alleen landbouw- of bosbouwtrekkers ervoor zou kunnen zorgen dat een vlucht plaatsvindt van voertuigen van die categorie naar de categorie motorrijtuigen met beperkte snelheid, om de registratie- en kentekenplicht te ontlopen. Tevens heeft de sector aangegeven de registratie- en kentekenplicht alleen acceptabel te vinden als er ook voordelen voor hen aan de kentekening zijn verbonden. Die voordelen worden bereikt door de uitvoering van de genoemde moties. Dus, voor voldoende steun vanuit de sector is het noodzakelijk dat het wetsvoorstel niet wordt gesplitst.

Het advies van de Afdeling advisering tot splitsing van het wetsvoorstel is derhalve niet overgenomen.

3. APK-plicht

Volgens de richtlijn gaat de APK-plicht op 20 mei 2018 in. In aanmerking genomen dat het wetsvoorstel nog door de wetgever behandeld moet worden, bestaat het risico dat eigenaren/houders niet tijdig aan de APK-verplichting kunnen voldoen. De Afdeling adviseert in de toelichting nader uiteen te zetten vanaf welk moment na registratie en kentekening alle APK-plichtige tractoren gekeurd moeten zijn. Indien die datum kort na 20 mei 2018 ligt, geeft de Afdeling in overweging om zo snel mogelijk na indiening van het wetsvoorstel belanghebbenden voor te lichten over de kenteken- en APK-plicht voor snelle tractoren en zo mogelijk erin te voorzien dat tractoren vooruitlopend op de inwerkingtreding van het wetsvoorstel gekeurd kunnen worden.

In artikel II van het wetsvoorstel is voorzien in een zogenoemde conversieperiode. Dit is een overgangperiode waarin de registratie- en kentekenplicht niet geldt voor landbouw- of bosbouwtrekkers, motorrijtuigen met beperkte snelheid en aanhangwagens die worden voortbewogen door landbouw- of bosbouwtrekkers, motorrijtuigen met beperkte snelheid of mobiele machines die reeds voor de inwerkingtreding van de registratie- en kentekenplicht in het verkeer zijn gebracht. Het is de bedoeling die conversieperiode tot 20 mei 2020 te laten lopen (zie artikel IX van het wetsvoorstel). Hiermee wordt ook tegemoetgekomen aan de wens van de sector om conversie in de winterperiode mogelijk te maken.

De memorie van toelichting is op dit punt verder aangevuld.

4. De Afdeling verwijst naar de bij dit advies behorende redactionele bijlage.

Redactionele bijlage bij het advies van de Afdeling advisering van de Raad van State betreffende no.W14.17.0344/IV

- *In de memorie van toelichting een transponeringstabel opnemen (zie ook aanwijzing 338 van de Aanwijzingen voor de regelgeving).*
- *Ter wille van de leesbaarheid van de toelichting niet verwijzen naar de eerdere memorie van toelichting maar voorzien in een zelfstandige motivering.*

De redactionele kanttekeningen van de Afdeling advisering zijn niet overgenomen. In de toelichting bij de regeling van de Minister van Infrastructuur en Milieu van 11 mei 2017, nr. IENM/BSK-2017/117058, tot wijziging van de Regeling erkenning en keuringsbevoegdheid APK en de Regeling voertuigen ter implementatie van richtlijn 2014/45/EU (Stcrt. 2017, 27126) is reeds een volledige transponeringstabel met betrekking tot richtlijn 2014/45/EU opgenomen. Dit wetsvoorstel heeft slechts betrekking op een klein onderdeel van die richtlijn; het opnemen van een transponeringstabel leidt daardoor eerder tot verwarring dan tot verheldering. Wel is waar relevant explicieter vermeldt ter implementatie van welke bepaling uit richtlijn 2014/45/EU dit wetsvoorstel strekt.

In de memorie van toelichting is voor wat betreft de uitgebreide reactie op de internetconsultatie verwezen naar de eerdere memorie van toelichting. Dat wil zeggen dat de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel een volledige motivering van het voorstel inhoudt.

5. Aanvullende wijzigingen

Van de gelegenheid is gebruikgemaakt om het wetsvoorstel op onderdelen aan te passen aan de laatste stand van zaken. Hierover is ook nog nader overleg gevoerd met betrokken partijen, om tot breed gedragen overeenstemming te komen.



De conversieperiode, die nog open werd gelaten in het wetsvoorstel, is nu voorgesteld tot 20 mei 2020. Dit zou de betrokkenen voldoende tijd moeten geven om bestaande voertuigen te registreren, terwijl de periode totdat de registratie gereed is en de APK daadwerkelijk kan worden uitgevoerd aan de hand van de registratie niet onnodig lang wordt opgerekt. Bovendien komt dit tegemoet aan de wens van de sector om registratie in de winterperiode mogelijk te maken. Uiteraard is de registratie niet onmiddellijk na de aanvraag voltooid. Registratieaanvragen die op 19 mei 2020 worden ingediend, kunnen dus niet zorgen voor een definitieve registratie een dag later. Om die reden is in de memorie van toelichting aangegeven dat aanvragen die voor 1 mei 2020 (juist en volledig) zijn ingediend, leiden tot een registratie vóór 20 mei 2020. Aanvragen die na 1 mei worden ingediend, worden mogelijk niet op tijd afgehandeld. Dit zal ook via andere communicatiekanalen met de betrokkenen worden gedeeld.

Voor landbouw- of bosbouwtrekkers en motorrijtuigen met beperkte snelheid die reeds voor de inwerkingtreding van de registratie- en kentekenplicht in het verkeer zijn gebracht, wordt naar aanleiding van nadere overweging en overleg het voeren van een kentekenplaat niet verplicht gesteld tot 1 januari 2025 (zie het nieuwe artikel II, eerste lid, en artikel IX, derde lid). Dit geldt ook voor de voor de inwerkingtreding van de registratie- en kentekenplicht in het verkeer gebrachte aanhangwagens die door een landbouw- of bosbouwtrekker, motorrijtuig met beperkte snelheid of mobiele machine worden voortbewogen. Deze uitzondering op de verplichting om een kentekenplaat te voeren, leidt tot een vermindering van de administratieve lasten en de indirecte nalevingskosten voor de houders van dergelijke voertuigen. De uitzondering geldt niet wanneer de eigenaar/houder het voornemen heeft om met het voertuig meer dan 25 kilometer per uur te rijden of een ontheffing bij een wegbeheerder of (wanneer dat is ingericht) via het centraal ontheffingsysteem van de RDW te vragen.

Tot slot zijn in het wetsvoorstel en de memorie van toelichting redactionele verbeteringen aangebracht. Bovendien is een nieuwe uitvoeringstoets uitgevoerd door de RDW. Naar aanleiding van die toets is onder meer ook hoofdstuk 6 van het algemeen deel van de toelichting geactualiseerd.

Ik moge U, daartoe gemachtigd door de ministerraad, verzoeken het hierbij gevoegde gewijzigde voorstel van wet en de gewijzigde memorie van toelichting aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal te zenden.

Hoogachtend,

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga.*



Advies Raad van State

No. W14.17.0344/IV
's-Gravenhage, 16 november 2017

Aan de Koning

Bij Kabinetsmissive van 16 oktober 2017, no.2017001779, heeft Uwe Majesteit, op voordracht van de Minister van Infrastructuur en Milieu, bij de Afdeling advisering van de Raad van State ter overweging aanhangig gemaakt het voorstel van wet tot wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met de implementatie van richtlijn 2014/45/EU alsmede ter invoering van een kentekenplicht voor landbouw- en bosbouwtrekkers, motorrijtuigen met beperkte snelheid, mobiele machines en daardoor voortbewogen aanhangwagens en daarnaast het niet meer toelaten tot het verkeer van nieuwe motorrijtuigen met beperkte snelheid, met memorie van toelichting.

De Afdeling advisering van de Raad van State adviseert het wetsvoorstel, dat ongeveer 580.000 voertuigen raakt, te beperken tot een kentekenplicht voor snelle tractoren; waarvan er ongeveer 7.000 zijn op een totaal van 270.000 tractoren. Nederland is in gebreke gesteld vanwege het niet tijdig omzetten van Richtlijn 2014/45/EU. Een eerder, identiek wetsvoorstel is door de Tweede Kamer verworpen. De Afdeling adviseert daarom het wetsvoorstel in ieder geval te splitsen in een deel dat nodig is voor omzetting van de richtlijn, en in een deel dat nodig is voor uitvoering van de Kamer moties. Daarmee kan worden voorkomen dat door mogelijke bezwaren in de verdere procedure tegen één van beide onderdelen, het onderdeel dat ziet op het wegnemen van de ingebrekestelling vertraging zal oplopen.

1. Algemene kentekenplicht

Het wetsvoorstel strekt tot invoering van een kentekenplicht voor landbouw- en bosbouwtrekkers, motorrijtuigen met beperkte snelheid, mobiele machines en de daardoor voortbewogen aanhangwagens. Met het wetsvoorstel beoogt de regering mede uitvoering te geven aan Richtlijn 2014/45/EU.¹ Volgens deze richtlijn moeten landbouw- en bosbouwtrekkers met een maximum-constructiesnelheid van meer dan 40 km/u periodiek die vooral op de openbare weg worden gebruikt (snelle tractoren) een technische controle ondergaan. Er zijn in Nederland ongeveer 7.000 van deze snelle tractoren. Het voorstel om ook alle overige voertuigen, in totaal naar schatting 580.000 waarvan 270.000 niet-snelle tractoren, te kentekenen vloeit niet voort uit een Europese verplichting, maar hangt samen met een tweetal Kamer moties.

Volgens Richtlijn 2014/45/EU moeten snelle tractoren vanaf 20 mei 2018 een periodieke algemene technische keuring (APK) ondergaan. De richtlijn had op 20 mei 2017 omgezet moeten zijn in nationale wetgeving. Een bij de Tweede Kamer aanhangig gemaakt wetsvoorstel tot invoering van een kentekenplicht voor tractoren en overige voertuigen beoogde mede de APK-plicht uit de richtlijn te regelen.² De Tweede Kamer heeft dit wetsvoorstel echter eerder dit jaar verworpen. De Europese Commissie heeft Nederland in gebreke gesteld vanwege het niet tijdig omzetten van Richtlijn 2014/45/EU. Om de gevolgen van de ingebrekestelling te beperken, is het noodzakelijk de APK-plicht voor snelle tractoren zo snel mogelijk te regelen. Vanwege de nadelen van een alternatief registratiesysteem zegt de regering zich genoodzaakt te zien het eerder verworpen wetsvoorstel in zijn geheel opnieuw in te dienen.

De maatregel tot invoering van een algemene kentekenplicht berust op twee overwegingen. Om de door de Richtlijn 2014/45/EU voorgeschreven APK-plicht van toepassing te laten zijn op snelle tractoren wordt een kentekenplicht in het leven geroepen voor alle tractoren.³ Volgens de toelichting is zonder registratie en kentekening van alle tractoren niet bekend welke voertuigen voor de APK-plicht in aanmerking komen. Ook stellen wegbeheerders kentekening als voorwaarde om de door de Tweede Kamer gewenste snelheidsverhoging voor tractoren naar 40 km/u mogelijk te maken, omdat zij tractoren zonder kenteken niet op hun wegen willen toelaten. Voorts wordt om redenen van verkeersveiligheid de kentekenplicht uitgebreid naar de overige voertuigen (motorrijtuigen met beperkte snelheid, mobiele machines en aanhangwagens). Volgens de toelichting worden deze voertuigen steeds vaker buiten de agrarische sector gebruikt, zonder dat is aangetoond dat ze geschikt zijn voor gebruik op de weg. Ook zou Verordening (EU) nr. 167/2013 noodzaken tot registratie en kentekening

¹ Richtlijn 2014/45/EU van het Europees Parlement en de Raad van 3 april 2014 betreffende de periodieke technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens en tot intrekking van Richtlijn 2009/40/EG (Pb 2014, L 127).

² Kamerstukken II 2015/16, 34 397, nrs. 1–3.

³ Ingevolge artikel 72 van de Wegenverkeerswet 1994 is een motorrijtuig waarvoor een kenteken is of behoort te zijn opgegeven APK-plichtig, tenzij de wet anders bepaalt.



van deze voertuigen. Beide overwegingen maken invoering van een algemene kentekenplicht voor landbouwvoertuigen noodzakelijk, aldus de regering.

Er zijn in Nederland naar schatting 270.000 tractoren, waaronder circa 7.000 snelle tractoren. De voorgestelde algemene kentekenplicht bestrijkt ongeveer 580.000 voertuigen. Uitgangspunt bij de invoering van de kentekenplicht is dat alle bestaande voertuigen legaal rondrijden en derhalve geen goedkeuring voor toelating op de weg nodig is. Vanwege kostenoverwegingen zal geen schouw plaatsvinden bij het kentekenen van het bestaande voertuigenpark. De toelichting gaat ervan uit dat alle voor kentekening benodigde informatie wordt verstrekt door de houder/eigenaar van de tractor en zonder verdere controle wordt overgenomen door de RDW.

Met deze louter administratieve procedure worden de additionele administratieve lasten voor de burger weliswaar binnen de perken gehouden, maar voor de overheid lijkt zij wellicht minder geschikt om het risico op het ontduiken van de APK-plicht te beperken. Uitsluitend door middel van een fysieke schouw kan de RDW immers vaststellen op welke maximumconstructiesnelheid de tractor is afgeregeld. Zonder schouw dreigt de handhaving van de APK-plicht een papieren exercitie te worden, omdat niet verzekerd is dat elke APK-plichtige tractor als zodanig zal worden geregistreerd. Vanuit dit standpunt bezien is het de vraag of de RDW in staat zal zijn om alle 270.000 tractoren tijdig te schouwen. Volgens de toelichting wordt alleen al voor de digitale registratie van alle tractoren gerekend met een periode van zes maanden. Een fysieke schouw van alle tractoren zal daarom veel meer tijd vergen dan voor de uitvoering van de richtlijn verantwoord is. Ten slotte betekent het voorstel dat de houders van de andere tractoren, die niet te maken hebben met de APK-plicht, wel de lasten van het systeem moeten dragen. In verband hiermee adviseert de Afdeling eerst ervaring op te doen met de uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid van een kentekenplicht voor APK-plichtige tractoren op basis van een fysieke schouw. Om tegemoet te komen aan de wens tot snelheidsverhoging zouden de niet APK-plichtige tractoren op vrijwillige basis schouwing voor een kenteken kunnen aanvragen. Indien vervolgens uitsluitend voor tractoren met kenteken de gewenste snelheidsverhoging mogelijk wordt gemaakt, is het duidelijk dat tractoren zonder kenteken op die wegen niets te zoeken hebben, wat de handhaving vergemakkelijkt.

2. Splitsing wetsvoorstel

Richtlijn 2014/45/EU heeft uitsluitend betrekking op een APK-plicht voor snelle tractoren. Zij verplicht niet tot registratie, noch tot kentekening van alle tractoren of overige landbouwvoertuigen. Verordening 167/2013 noodzaakt evenmin daartoe.⁴ Deze verordening stelt eisen voor typegoedkeuringen van voertuigen, maar verlangt geen registratie of kentekening. Nederland is in gebreke gesteld vanwege het niet tijdig omzetten van de richtlijn. Om de gevolgen van de ingebrekestelling te beperken is het wenselijk het wetsvoorstel te beperken tot een regeling van de APK-plicht voor snelle tractoren.⁵

De Afdeling adviseert daarom het wetsvoorstel in ieder geval te splitsen in een deel dat nodig is voor de omzetting van de richtlijn, en in een deel dat nodig is voor de uitvoering van de Kamermoties. Aldus kan worden voorkomen dat door mogelijke bezwaren in de verdere procedure tegen één van beide onderdelen, het onderdeel dat ziet op het wegnemen van de ingebrekestelling, opnieuw vertragen zal ophopen.

3. APK-plicht

Volgens de richtlijn gaat de APK-plicht op 20 mei 2018 in. In aanmerking genomen dat het wetsvoorstel nog door de wetgever behandeld moet worden, bestaat het risico dat eigenaren/houders niet tijdig aan de APK-verplichting kunnen voldoen. De Afdeling adviseert in de toelichting nader uiteen te zetten vanaf welk moment na registratie en kentekening alle APK-plichtige tractoren gekeurd moeten zijn. Indien die datum kort na 20 mei 2018 ligt, geeft de Afdeling in overweging om zo snel mogelijk na indiening van het wetsvoorstel belanghebbenden voor te lichten over de kenteken- en APK-plicht voor snelle tractoren en zo mogelijk erin te voorzien dat tractoren vooruitlopend op de inwerkingtreding van het wetsvoorstel gekeurd kunnen worden.

4. De Afdeling verwijst naar de bij dit advies behorende redactionele bijlage.

De Afdeling advisering van de Raad van State geeft U in overweging het voorstel van wet niet te

⁴ Verordening (EU) nr. 167/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 5 februari 2013 inzake de goedkeuring van en het markttoezicht op landbouw- en bosbouwvoertuigen (Pb 2013, L 60).

⁵ Zie ook Ar 331 van de Aanwijzingen voor de regelgeving.



zenden aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal dan nadat met het vorenstaande rekening zal zijn gehouden.

*De vice-president van de Raad van State,
J.P.H. Donner.*



**Redactionele bijlage bij het advies van de Afdeling advisering van de Raad van State
betreffende no.W14.17.0344/IV**

- In de memorie van toelichting een transponeringstabel opnemen (zie ook aanwijzing 338 van de Aanwijzingen voor de regelgeving).
- Ter wille van de leesbaarheid van de toelichting niet verwijzen naar de eerdere memorie van toelichting maar voorzien in een zelfstandige motivering.



Tekst zoals toegezonden aan de Raad van State: Wet houdende wijziging van de Wegverkeerswet 1994 in verband met de implementatie van richtlijn 2014/45/EU alsmede ter invoering van een kentekenplicht voor landbouw- en bosbouwtrekkers, motorrijtuigen met beperkte snelheid, mobiele machines en daardoor voortbewogen aanhangwagens en daarnaast het niet meer toelaten tot het verkeer van nieuwe motorrijtuigen met beperkte snelheid

Wij Willem-Alexander, bij de gratie Gods, Koning der Nederlanden, Prins van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Allen, die deze zullen zien of horen lezen, saluut! doen te weten:

Alzo Wij in overweging genomen hebben dat het ter implementatie van richtlijn 2014/45/EU noodzakelijk is een periodieke keuringsplicht voor bepaalde landbouw- en bosbouwtrekkers en in verband daarmee een kentekenplicht voor alle landbouw- en bosbouwtrekkers in te voeren alsmede dat het wenselijk is die kentekenplicht ook in te voeren voor motorrijtuigen met beperkte snelheid, mobiele machines en de daardoor voortbewogen aanhangwagens en daarnaast geen nieuwe motorrijtuigen met beperkte snelheid meer tot het verkeer toe te laten;

Zo is het, dat Wij, de Afdeling advisering van de Raad van State gehoord, en met gemeen overleg der Staten-Generaal, hebben goedgevonden en verstaan, gelijk Wij goedvinden en verstaan bij deze:

ARTIKEL I

De **Wegverkeerswet 1994** wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 37 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid, onderdeel a, wordt als volgt gewijzigd:
 - a. In de aanhef vervalt: alsmede de door die motorrijtuigen voortbewogen aanhangwagens.
 - b. De subonderdelen 2°, 3° en 4° worden vervangen door twee subonderdelen, luidende:
 - 2°. bij algemene maatregel van bestuur aangewezen landbouw- of bosbouwtrekkers, motorrijtuigen met beperkte snelheid en mobiele machines, en
 - 3°. gehandicaptenvoertuigen.
2. Het tweede lid komt te luiden:
 2. Artikel 36 is voorts niet van toepassing op:
 - a. aanhangwagens die worden voortbewogen door de in het eerste lid, onderdeel a, onder 1° en 3°, genoemde motorrijtuigen;
 - b. aanhangwagens met een toegestane maximum massa van:
 - 1°. niet meer dan 750 kg,
 - 2°. meer dan 750 kg afkomstig uit een land waar voor deze aanhangwagens geen afzonderlijk kenteken is opgegeven, met dien verstande dat wanneer een dergelijke aanhangwagen is verbonden met een in Nederland geregistreerd motorrijtuig die aanhangwagen is voorzien van het kenteken dat is opgegeven voor dat motorrijtuig, en
 - c. bij algemene maatregel van bestuur aangewezen aanhangwagens die worden voortbewogen door een landbouw- of bosbouwtrekker, een motorrijtuig met beperkte snelheid of een mobiele machine, met dien verstande dat een dergelijke aanhangwagen is voorzien van een kenteken dat is opgegeven voor een landbouw- of bosbouwtrekker, motorrijtuig met beperkte snelheid of mobiele machine waarvan de eigenaar of houder dezelfde is als de eigenaar of houder van de landbouw- of bosbouwtrekker, het motorrijtuig met beperkte snelheid of de mobiele machine waarmee die aanhangwagen verbonden is.

B

Artikel 108 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid wordt als volgt gewijzigd:



- a. In onderdeel a wordt 'en motorrijtuigen met beperkte snelheid' vervangen door: , motorrijtuigen met beperkte snelheid en mobiele machines.
 - b. In de onderdelen d en e wordt 'of motorrijtuig met beperkte snelheid' vervangen door: , motorrijtuig met beperkte snelheid of mobiele machine.
 - c. In de onderdelen f en g, wordt 'of motorrijtuigen met beperkte snelheid' vervangen door: , motorrijtuigen met beperkte snelheid of mobiele machines.
 - d. In onderdeel h wordt 'of motorrijtuigen met beperkte snelheid' vervangen door: , motorrijtuigen met beperkte snelheid of mobiele machines.
2. In het tweede lid, aanhef en onderdeel b, wordt 'of motorrijtuigen met beperkte snelheid' vervangen door: , motorrijtuigen met beperkte snelheid of mobiele machines.

ARTIKEL II

1. Artikel 36, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994 is, onverminderd artikel 37 van die wet, tot een bij koninklijk besluit te bepalen datum niet van toepassing op voor de datum van inwerkingtreding van deze wet in het verkeer gebrachte:
 - a. landbouw- en bosbouwtrekkers;
 - b. motorrijtuigen met beperkte snelheid, en
 - c. aanhangwagens die worden voortbewogen door landbouw- of bosbouwtrekkers, motorrijtuigen met beperkte snelheid of mobiele machines.
2. Artikel 48, tweede lid, van de Wegenverkeerswet 1994 is tot een bij koninklijk besluit te bepalen datum niet van toepassing op voor de datum van inwerkingtreding van deze wet in het verkeer gebrachte:
 - a. landbouw- en bosbouwtrekkers;
 - b. motorrijtuigen met beperkte snelheid, en
 - c. aanhangwagens die uitsluitend bestemd zijn om te worden voortbewogen door landbouw- of bosbouwtrekkers, motorrijtuigen met beperkte snelheid of mobiele machines.
3. Artikel 50 van de Wegenverkeerswet 1994 is tot een bij koninklijk besluit te bepalen datum niet van toepassing op de eerste inschrijving en tenaamstelling van voor de datum van inwerkingtreding van deze wet in het verkeer gebrachte:
 - a. landbouw- en bosbouwtrekkers;
 - b. motorrijtuigen met beperkte snelheid, en
 - c. aanhangwagens die uitsluitend bestemd zijn om te worden voortbewogen door landbouw- of bosbouwtrekkers, motorrijtuigen met beperkte snelheid of mobiele machines.
4. Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur worden regels gesteld over de wijze van aanvragen van de eerste inschrijving en tenaamstelling van de voertuigen, bedoeld in het derde lid.

ARTIKEL III

De **Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992** wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 3, eerste lid, wordt als volgt gewijzigd:

1. In onderdeel c wordt ';' en' vervangen door een puntkomma.
2. Onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel d door ';' en' wordt een onderdeel toegevoegd, luidende:
 - e. landbouw- en bosbouwtrekkers, motorrijtuigen met beperkte snelheid of mobiele machines, die in het kentekenregister als zodanig zijn geregistreerd.

B

Artikel 4, eerste lid, tweede volzin, komt te luiden:

Onder motorrijwiel wordt niet verstaan:



- a. een bromfiets in de zin van artikel 1, eerste lid, onderdeel e, van de Wegenverkeerswet 1994;
- b. een fiets met trapondersteuning als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel ea, van die wet; of
- c. een landbouw- of bosbouwtrekker die, een motorrijtuig met beperkte snelheid dat of een mobiele machine die, in het kentekenregister als zodanig is geregistreerd.

ARTIKEL IV

Als personenauto als bedoeld in artikel 3, eerste lid, van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992 worden niet aangemerkt: landbouw- en bosbouwtrekkers en motorrijtuigen met beperkte snelheid, die voor de datum van inwerkingtreding van deze wet in het verkeer zijn gebracht, als bedoeld in artikel II, eerste lid.

ARTIKEL V

In artikel 2, onderdeel a, van de **Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994** wordt 'met uitzondering van een bromfiets als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel e, van de Wegenverkeerswet 1994 en een fiets met trapondersteuning als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel ea, van die wet' vervangen door: met uitzondering van:

- 1°. een bromfiets in de zin van artikel 1, eerste lid, onderdeel e, van de Wegenverkeerswet 1994;
- 2°. een fiets met trapondersteuning als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel ea, van die wet, en
- 3°. een landbouw- of bosbouwtrekker die, een motorrijtuig met beperkte snelheid dat of een mobiele machine die, in het kentekenregister als zodanig is geregistreerd.

ARTIKEL VI

Als motorrijtuig waarvoor geen kenteken is opgegeven als bedoeld in artikel 7, eerste lid, onderdeel b, van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994 worden niet aangemerkt landbouw- en bosbouwtrekkers en motorrijtuigen met beperkte snelheid, die voor de datum van inwerkingtreding van deze wet in het verkeer zijn gebracht, als bedoeld in artikel II, eerste lid, van deze wet.

ARTIKEL VII

In artikel 7, vijfde lid, van de **Wet rijonderricht motorrijtuigen 1993** wordt 'en motorrijtuigen met beperkte snelheid' vervangen door: , motorrijtuigen met beperkte snelheid en mobiele machines.

ARTIKEL VIII

1. Deze wet treedt in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip.
2. De artikelen II, IV en VI vervallen op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip.

Lasten en bevelen dat deze in het Staatsblad zal worden geplaatst en dat alle ministeries, autoriteiten, colleges en ambtenaren die zulks aangaat, aan de nauwkeurige uitvoering de hand zullen houden.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,



MEMORIE VAN TOELICHTING

Algemeen deel

1 Inleiding

1.1 Strekking van het voorstel

Volgens richtlijn 2014/45/EU van het Europees Parlement en de Raad van 3 april 2014 betreffende de periodieke technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens en tot intrekking van Richtlijn 2009/40/EG (PbEU 2014, L 127) (hierna: richtlijn 2014/45/EU) vallen landbouw- of bosbouwtrekkers (hierna: LBT's) met een maximum-constructiesnelheid van meer dan 40 km/u (hierna: snelle LBT's) vanaf 20 mei 2018 onder de APK-plicht. De noodzakelijke aanpassing van de wet- en regelgeving hiervoor had 20 mei 2017 gerealiseerd moeten zijn. Het op 27 januari 2016 bij het parlement aanhangig gemaakte wetsvoorstel (Kamerstukken II 2015/16, 34 397, nrs. 1–3) tot invoering van een kentekenplicht voor landbouw- en bosbouwtrekkers beoogde mede het desbetreffende onderdeel uit de richtlijn te regelen. De Tweede Kamer heeft het wetsvoorstel echter verworpen waardoor de deadline niet is gehaald. De Europese Commissie heeft Nederland op 19 juli 2017 in gebreke gesteld vanwege het niet tijdig omzetten van richtlijn 2014/45/EU. Om de gevolgen van deze ingebrekestelling te beperken is het noodzakelijk de APK-plicht voor snelle LBT's zo snel mogelijk te regelen.

Dit wetsvoorstel voorziet in wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 (hierna: WVW 1994) en enkele andere wetten in verband met deze APK-plicht. Met het wetsvoorstel wordt tevens de basis gelegd voor de door de Tweede Kamer gewenste snelheidsverhoging voor LBT's, een betere toegang tot gebiedsontsluitingswegen en rondwegen voor landbouwvoertuigen en de ontwikkeling van een centraal ontheffingssysteem (moties Visser en Van Helvert, Kamerstukken II 2016/17, 34 397 nrs. 23 en 24). Ook wordt een eind gemaakt aan de vlucht van gekentekende voertuigen naar landbouw- of bosbouwtrekkers en motorrijtuigen met beperkte snelheid (zie motie Bashir/Roemer, Kamerstukken II 2011/15 29 398, nr. 418).

Voor de handhaafbaarheid van de APK-plicht en de uitvoering van voornoemde moties zal de kentekenplicht voor landbouw- of bosbouwtrekkers (hierna: LBT's), motorrijtuigen met beperkte snelheid (hierna: MMBS'en), mobiele machines (hierna: MM's) en aanhangwagens en verwisselbare getrokken uitrustingsstukken¹ achter LBT's en MMBS'en (hierna: LBTA's) worden ingevoerd. Op LBT's, MMBS'en, MM's en LBTA's wordt in beginsel het registratiesysteem van toepassing zoals dat nu voor gekentekende motorrijtuigen geldt. Voor de LBT's, MMBS'en, MM's en LBTA's die op het tijdstip van inwerkingtreding van de voorgestelde wijzigingen reeds in het verkeer zijn, wordt voorzien in een aangepaste procedure (hierna: conversie) die moet worden gevolgd om voor deze voertuigen een kenteken te verkrijgen.

1.2 Inhoudsopgave

In hoofdstuk 2 van deze memorie van toelichting zal worden ingegaan op de aanleiding en noodzaak van de voorgestelde APK-plicht voor snelle LBT's en de kentekenplicht voor LBT's, MMBS'en, MM's en LBTA's. In hoofdstuk 3 worden de hoofdlijnen van het voorstel toegelicht voor zowel het bestaande voertuigpark als voor nieuwe voertuigen. In hoofdstuk 4 zal worden ingegaan op de verhouding tot de bestaande regelgeving met betrekking – de motorrijtuigenbelasting (hierna: MRB) en de verzekeringsplicht. In hoofdstuk 5 worden de uitvoering en de handavingsaspecten toegelicht, terwijl in de hoofdstukken 6 en 7 respectievelijk de financiële gevolgen voor burgers en bedrijven en de advisering en consultatie aan de orde komen. Hoofdstuk 8 gaat over de inwerkingtreding. In hoofdstuk 9 ten slotte zal worden ingegaan op voorlichting.

2 Aanleiding en noodzaak

2.1 Aanleiding

In 2013 heeft de Tweede Kamer de motie Kuiken² aangenomen die de regering heeft verzocht over te gaan tot kentekening van LBT's met als voornaamste doel een verbetering van de verkeersveiligheid te realiseren.

¹ Verwisselbare getrokken uitrustingsstukken van de categorie S, genoemd in Verordening (EU) nr. 167/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 5 februari 2013 inzake de goedkeuring van en het markttoezicht op landbouw- en bosbouwvoertuigen (PbEU 2013, L 60). Dit in tegenstelling tot verwisselbare uitrustingsstukken die in het wegverkeer volledig vrij van de grond zijn of niet rond een verticale as draaibaar met het trekkend voertuig zijn verbonden.

² Kamerstukken II 2012/13, 29 398, nr. 356



De Tweede Kamer constateerde, mede op basis van het rapport van de Onderzoeksraad voor veiligheid,³ dat de verkeersveiligheid rondom LBT's en andere landbouwvoertuigen onverminderd in het geding is. De oorzaken daarvoor zijn enerzijds gelegen in de bredere inzet van LBT's; steeds meer LBT's worden ingezet voor transportdoeleinden op de openbare weg buiten de agrarische sector, zoals in de bouw- en infrasector en het grondverzet. Verder worden LBT's en MMBS'en buiten de agrarische sector ingezet voor cultuurtechnische werkzaamheden zoals aanleg en onderhoud van sportvelden, openbaar groen en onderhoud van watergangen. MMBS'en zoals grondverzetmachines worden vanwege hun functie sowieso al grotendeels buiten de agrarische sector ingezet. Er is bij deze voertuigen niet aangetoond dat ze technisch geschikt zijn voor toelating tot de weg. Anderzijds kunnen het openbaar ministerie (hierna: OM) en de politie doordat deze voertuigen niet gekentekend zijn niet adequaat handhaven.

De kentekenplicht voor gemotoriseerde voertuigen is bij wet geregeld, waarbij bovengenoemde voertuigen voor de kentekenplicht zijn uitgezonderd. Invoering van een kentekenplicht voor LBT's en MMBS'en kan alleen door een wijziging van de WVV 1994. Ook moeten het Kentekenreglement, het Besluit voertuigen en diverse ministeriële regelingen worden gewijzigd.

Met de motie de Rouwe⁴ van 6 november 2013 was ook de invoering van een snelheidsverhoging tot 40 kilometer per uur voor gebiedsontsluitingswegen en rondwegen zonder fietsers aan de orde, om zo het rijden met landbouwvoertuigen binnen de bebouwde kom te ontmoedigen en de bestuurders van deze voertuigen te stimuleren een andere route te nemen. Voor genoemde snelheidsverhoging moet het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (hierna: RVV 1990) worden aangepast. Een verhoging van de snelheid stelt ook hogere eisen aan de voertuigveiligheid welke in de Regeling voertuigen wordt geregeld.

De noodzaak om over te gaan tot kentekening volgde ook uit de Europese APK-plicht voor LBT's met een maximumconstructiesnelheid van meer dan 40 kilometer per uur. Op 29 april 2014 is richtlijn 2014/45/EU, inclusief genoemde APK-plicht voor snelle LBT's gepubliceerd. De richtlijn moest op 20 mei 2017 geïmplementeerd zijn en de APK-plicht gaat op 20 mei 2018 in. De richtlijn omvat een totaal pakket aan eisen welke betrekking hebben op de APK in Nederland. Ten slotte is vanaf 1 januari 2016 verordening (EU) nr. 167/2013⁵ (hierna: verordening 167/2013) inzake de goedkeuring van en het markttoezicht op LBT's van kracht. Registratie van typegoedkeuring en certificaat van overeenstemming van in het verkeer gebrachte land- en bosbouwvoertuigen staat in deze verordening centraal. Ook verschillende verplichtingen uit de verordening 1967/2013 noodzakelijk tot registratie en kentekening van LBT's en MMBS'en.

Op 27 januari 2016 is een wetsvoorstel (Kamerstukken II 2015/16, 34 397, nrs. 1–3) tot invoering van een kentekenplicht voor LBT's, MMBS'en, MM's en LBTA's aanhangig gemaakt bij de Tweede Kamer. Na uitvoerige behandeling is dat wetsvoorstel op 13 december 2016 verworpen. Door de verwerping is er geen wettelijke basis voor de APK-plicht voor deze categorie voertuigen en kan de lagere regelgeving met betrekking tot de APK-eisen niet in werking treden. Gelet op de gestelde deadlines is het niet meer mogelijk dit tijdig te realiseren; Nederland is op 19 juli 2017 door de Europese Commissie in gebreke gesteld vanwege het niet tijdig implementeren van de APK-richtlijn. Om de negatieve gevolgen hiervan zo veel mogelijk te beperken is het van belang zo snel mogelijk alsnog een wettelijke basis voor de APK-plicht te regelen.

Er is bekeken op welke alternatieve wijze dit vorm kan krijgen. De Minister van Infrastructuur en Milieu heeft de resultaten hiervan per brief met de Tweede Kamer gedeeld (Kamerstukken II 2016/17, 29 398, nr. 561). Voor een adequaat alternatief is -naast de praktische zaken om een APK uit te kunnen voeren een registratiesysteem en een registratieplicht voor LBT's nodig. Zonder registratie is de APK-plicht namelijk niet te handhaven. In dit registratiesysteem worden alle voertuigen met de benodigde technische gegevens geregistreerd, alsmede de houder/eigenaar van het voertuig. Alleen met een volledige registratie van alle circa 270.000 LBT's is mogelijk een sluitend systeem te maken voor de administratieve handhaving van de APK-plicht, waarmee de richtlijn afdoende kan worden geïmplementeerd. Dit betekent dat ook de niet APK-plichtige LBT's de lasten van een registratie zullen dragen maar geen enkel voordeel hebben van deze registratie. Het risico op ontduiken van de registratie- en APK-plicht is groot omdat geen uiterlijke kenmerken verplicht worden gesteld. Handhaving blijft immers afhankelijk van staandehoudingen. De kosten van het registratiesysteem kunnen hierdoor mogelijk niet worden gedekt uit de registratietarieven van de RDW. Deze zullen dan ten laste van de overheid komen.

Met deze vorm van registratie wordt weliswaar invulling gegeven aan de Europese verplichting een

³ https://www.onderzoeksraad.nl/uploads/items-docs/236/Rapport_landbouwvoertuigen_website.pdf

⁴ Kamerstukken II 2013/14, 33 750 XII, nr. 36

⁵ Verordening (EU) nr. 167/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 5 februari 2013 inzake de goedkeuring van en het markttoezicht op landbouw- en bosbouwvoertuigen (PbEU 2013, L 60), deze vervangt richtlijn 2003/37/EG per 1 januari 2016



APK-plicht te introduceren voor snelle LBT's, maar deze kent nadelen ten opzichte van het oorspronkelijke wetsvoorstel voor kentekening. De door de Tweede Kamer gewenste snelheidsverhoging naar 40 km/u is niet te realiseren. De decentrale wegbeheerders (IPO, VNG en UvW) hebben alle drie nogmaals per brief aangegeven tegenstander te zijn van snelheidsverhoging zonder kentekening. De belangrijkste argumenten zijn dat handhaving op straat nauwelijks mogelijk is en de technische geschiktheid voor dergelijke snelheid niet geborgd is. De verwachting is dat wegbeheerders zeer kritisch zullen zijn op het toelaten van LBT's op hun wegen. Ook heeft de ontwikkeling van een centraal ontheffingensysteem door de RDW beperkte meerwaarde, omdat een groot deel van de ontheffingsplichtige voertuigen, zoals MMBS'en, niet worden geregistreerd. De branche heeft juist behoefte voor deze voertuigen een systeem te hebben voor eenvoudige en goedkope ontheffingen. Zonder kentekening is er geen verbeterde verkeershandhaving te verwachten (technische geschiktheid, technische staat, snelheid, verzekeringsplicht). Ook is een registratiesysteem fraudegevoeliger en brengt daarmee grote financiële risico's voor de overheid met zich mee.

Gelet op voornoemde nadelen van een alternatief registratiesysteem en de grote urgentie invulling te geven aan de Europese APK-plicht voor snelle LBT's is de regering genooddakt opnieuw een wetsvoorstel in te dienen dat strekt tot de invoeringen van een kentekenplicht voor LBT's, MMBS'en, MM's en LBTA's. Hiermee wordt invulling gegeven aan de Europese APK-plicht voor snelle tractoren en kunnen de gewenste snelheidsverhoging voor LBT's en MMBS'en, een betere toegang tot gebiedsontsluitingswegen en rondwegen voor landbouwvoertuigen en de ontwikkeling van een centraal ontheffingensysteem worden gerealiseerd.

2.3 Doelstelling en uitgangspunten

De specifieke doelstelling van de kentekenplicht voor LBT's, MMBS'en, MM's en voor zover van toepassing LBTA's ligt, met name in het regelen van de APK-plicht voor snelle LBT's en het mogelijke maken van de snelheidsverhoging, betere toegang tot wegen en een centraal ontheffingensysteem.

Daarnaast wordt ook een verbetering van de verkeersveiligheid verwacht door goedkeurings-, toelatings- en kentekenplicht: inschrijving en tenaamstelling van LBT's en MMBS'en en LBTA's. In Europees verband zijn er toelatingseisen gesteld aan deze voertuigen. Maar aangezien in Nederland de registratie ontbreekt, kunnen er ook voertuigen rondrijden, die niet aan de Europese toelatingseisen voldoen. Deze toelatingseisen staan onder meer in de verordening 167/2013⁶. Het betreft een stelsel van eisen (en bijbehorende testen) voor typegoedkeuring van voertuigen en voor hun relevante onderdelen. Met de invoering van een kentekenplicht voor deze voertuigen kan bij de aanvraag worden getoetst of het voertuig voldoet aan de Europese regelgeving en kan ook de voertuigveiligheid op een hoger niveau gebracht worden. Nu hoeven deze voertuigen alleen aan de relatief lichte zogeheten permanente en gebruikseisen (vastgelegd in de Regeling voertuigen) te voldoen. Deze eisen dateren van het midden van de vorige eeuw. Het gaat vooral om eisen op het gebied van remmen, verlichting, lichtsignalen, retroreflecterende voorzieningen, spiegels en de markering van in lengte of breedte uitstekende lading, die naar de huidige inzichten verouderd zijn. Door het kentekenen van deze voertuigen kunnen deze eisen worden aangepast aan de zogenoemde datum eerste toelating (hierna: DET), overeenkomstig de andere voertuigsoorten, en wordt de mogelijkheid tot handhaving door politie en wegbeheerder aanzienlijk verbeterd. Hierbij gaat het niet alleen om de voertuigeisen, maar kan ook worden gedacht aan vergemakkelijking van de controle op snelheid, lading, rijbewijsplicht en of een ontheffing voor het gebruik van bepaalde wegen is afgegeven. Ook kan diefstal en heling beter worden tegengegaan en kunnen gestolen landbouwvoertuigen gemakkelijker worden opgespoord aan de hand van het kentekenregister, waarin alle gestolen gekentekende motorrijtuigen staan geregistreerd. Tevens is het mogelijk om op centraal niveau -digitaal bij de RDW- na te gaan of deze voertuigen zijn verzekerd. Nu moet de chauffeur van het voertuig nog een WAM-verklaring bij zich hebben, straks is die terug te vinden in het centraal verzekeringsregister aan de hand van het kenteken.

Ook kan de RDW van nieuwe voertuigen vaststellen of deze voldoen aan verordening 167/2013 en verordening (EU) nr. 2016/1628 van het Europees Parlement en de Raad van 14 september 2016 inzake voorschriften met betrekking tot emissiegrenswaarden voor verontreinigende gassen en deeltjes en typegoedkeuring voor in niet voor de weg bestemde mobiele machines gemonteerde interne verbrandingsmotoren, tot wijziging van Verordeningen (EU) nr. 1024/2012 en (EU) nr. 167/2013, en tot wijziging en intrekking van Richtlijn 97/68/EG (PbEU 2016, L 252) die ziet op de milieuprestaties van de ingebouwde motoren.

Wegbeheerders kunnen ontheffingen voor gekentekende voertuigen centraal laten regelen door de RDW of zelf op kenteken afgeven. Het aanvragen van een breedte-, lengte-, hoogte- en/of maximum-

⁶ Verordening (EU) nr. 167/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 5 februari 2013 inzake de goedkeuring van en het markttoezicht op landbouw- en bosbouwvoertuigen (PbEU 2013, L 60); deze vervangt richtlijn 2003/37/EG per 1 januari 2016



massaontheffing voor een voertuig zonder kenteken is momenteel uiterst omslachtig en geschiedt om deze reden vaak niet of op naam van het bedrijf. Door invoering van de kentekenplicht voor landbouwvoertuigen kan deze procedure worden vereenvoudigd en zo bijdragen aan lastenverlichting en het verhogen van de verkeersveiligheid.

Ten slotte kunnen leveranciers op basis van de registratie terugroepacties uitvoeren. Fabrikanten en importeurs hebben de plicht om als er sprake is van producten in de markt met een gebrek waaraan een (hoog) veiligheidsrisico kleeft, daarvan melding te maken bij de overheid, de betrokken eigenaar/houder te waarschuwen en om maatregelen te nemen om die gevaren tegen te gaan.

3. Hoofdpijnen van het voorstel

3.1 Inleiding

Bij de ontwikkeling van de hoofdpijnen van de kentekenregistratie van LBT's, MMBS'en, MM's en LBTA's wordt zoveel mogelijk aansluiting gezocht bij de systematiek van de reeds bestaande kentekenregistratie. Daarbij wordt gebruik gemaakt van het bestaande kentekenregister.

De kentekenregistratie geldt voor alle LBT's, MMBS'en, en MM's. Dit betekent dat ook de zogenoemde historische LBT's van een kenteken moeten worden voorzien als men hiermee op de voor het openbaar verkeer openstaande weg wil gaan rijden. LBTA's waarvan de maximumconstructiesnelheid niet meer dan 25 kilometer per uur bedraagt krijgen een witte volgplaat.

3.2 Nieuwe voertuigen

De bestaande systematiek voor goedkeuring, toelating tot de weg, inschrijving, tenaamstelling, kentekening, modificatie en uitschrijving wordt ook toegepast op LBT's, MM's en LBTA's. Het reguliere proces start op het moment van inwerkingtreding van de wet- en regelgeving. Er komen voor alle voertuigen typegoedkeuringseisen en individuele goedkeuringseisen voor de eerste toelating tot de weg. Deze eisen zullen worden opgesteld met de branche en zoveel mogelijk aansluiten bij reeds in Europese regelgeving opgenomen eisen. Voor MM's komt er een eenvoudige individuele goedkeuring (motorcertificaat/plaatsing verlichting/remproef/banden). Ook komt er een eenvoudige (nationale) typegoedkeuring, om te voorkomen dat technisch gelijke voertuigen alleen via de individuele goedkeuring kunnen worden toegelaten.

Verder wordt de Regeling voertuigen uitgebreid met permanente eisen in verband met de verhoging van de toegestane gebruikssnelheid tot 40 kilometer per uur en worden de permanente eisen aan de DET gerelateerd. Na inwerkingtreding van de voorgestelde kentekenplicht worden MM's alleen toegelaten en gekentekend via het reguliere traject, daardoor zal de categorie MMBS via natuurlijke weg (sloop, export) uitfaseren. Om het kentekenen van de bestaande voertuigen mogelijk te maken wordt door de RDW een digitaal register opgebouwd waarin nationale en Europese typegoedkeuringsgegevens opgenomen worden. De verzamelde voertuigtechnische data voorafgaand aan en tijdens de conversie komt ook beschikbaar voor het reguliere proces.

De levenscyclus van een in Nederland gekentekend voertuig begint met het toelaten tot het verkeer op de Nederlandse openbare weg. Voordat een voertuig kan worden toegelaten tot het verkeer op de weg moet worden aangetoond dat het voertuig veilig is om op de openbare weg te worden gebruikt en voldoet aan de geldende voorschriften. Er zijn twee manieren om een goedkeuring te verkrijgen voor toelating tot het verkeer op de weg; via een typegoedkeuring en via een individuele goedkeuring. Nieuwe LBT's en LBTA's afkomstig van waar ook ter wereld kunnen straks op basis van een geldig certificaat van overeenstemming (hierna: CVO) via inschrijving in het kentekenregister een registratie en Nederlands kentekenbewijs krijgen. De typegoedkeuringen worden vastgelegd in een centrale database. Op basis van een eerdere registratie in EU/EVA verband⁷ kunnen LBT's en MM's en LBTA's afkomstig uit die andere landen straks ook een Nederlands kentekenbewijs krijgen. Het regime voor beide is gelijk aan dat van bijvoorbeeld bedrijfsauto's en aanhangwagens, alleen de voertuiggegevens zullen afwijkend zijn. Vanwege de technische eigenschappen van deze voertuigen (maximumconstructiesnelheid, afmetingen) en afstand tot het keuringsstation kan het voertuig, dit indien mogelijk en gewenst, ter plaatse bij de fabrikant of op een centrale locatie, bijvoorbeeld bij een mechanisatiebedrijf, worden beoordeeld. Vervolgens kan het voertuig op naam worden gesteld. In het huidige (reguliere) proces gebeurt dat door een persoonlijke verschijning: bij de RDW, bij een door RDW erkend bedrijf waar het voertuig is gekocht of bij een kentekenloket, dan wel langs elektronische weg. De kentekenplaat wordt aangevraagd via het proces van gecontroleerde afgifte en inname kentekenplaten (hierna: GAIK).

⁷ EU/EVA-verband: Europese Vrijhandelsassociatie, een samenwerkingsverband tussen Europa, Liechtenstein, Noorwegen, IJsland en Zwitserland



3.3 Bestaande wagenpark

Het uitgangspunt bij de invoering van de kentekenplicht is dat alle voertuigen die momenteel op de weg rondrijden legaal op de weg rijden. Dit betekent dat geen goedkeuring voor de toelating tot het verkeer op de weg noodzakelijk is. Immers deze voertuigen mogen vandaag ook al op de weg rijden als voldaan wordt aan de permanente eisen. Dit betekent bijvoorbeeld dat voor het bestaande voertuigpark kentekenplaatverlichting niet verplicht is. Deze voertuigen worden niet geschouwd. Daarnaast wordt verondersteld dat degene die de aanvraag tot de tenaamstelling doet ook de eigenaar of houder is. Indien naar het oordeel van de RDW de identiteit (voertuigidentificatienummer, hierna: VIN) van het voertuig niet kan worden vastgesteld of uit controle blijkt dat het voertuig als gestolen geregistreerd staat, wijst de RDW de aanvraag af. Via het conversietraject worden alleen LBT's, LBTA's en MMBS'en gekentekend. Mobiele machines en andere voertuigen worden alleen gekentekend via het reguliere proces.

De volgende gegevens moeten tijdens het conversietraject verplicht worden aangeleverd door de aanvrager:

- VIN;
- Merk;
- Type (indien bekend);
- Handelsbenaming;
- Europese voertuigcategorie;
- Bouwjaar (voor mogelijke afgifte van historische kentekenplaten);
- Maximumconstructiesnelheid;
- Technische maximummassa's;
- Brandstof;
- Vermelding of het voertuig ontheffingsplichtig is en/of voorzien is van GV-kenteken.
- Breedte, lengte, hoogte en massa (indien ontheffingsplichtig)

Daar waar betrouwbare voertuiggegevens beschikbaar zijn uit andere bronnen (bijvoorbeeld buitenlandse registraties), zullen deze gebruikt worden. De registratie van het voertuig kan op twee manieren: digitaal of fysiek. Indien de aanvraag digitaal wordt ingediend, dient ook de betaling elektronisch te worden verricht. Meerdere voertuigen kunnen in één handeling worden geregistreerd. De wijze waarop een aanvraag wordt gedaan heeft geen invloed op de hoogte van het te betalen conversietarief. In het geval dat meer gegevens aan de RDW worden verstrekt dan strikt noodzakelijk voor de kentekening, worden die gegevens niet verwerkt.

Indien de RDW een dubbele aanvraag krijgt (i.e. aanvragen die zien op hetzelfde voertuig), wordt aan de tweede aanvrager gevraagd om een foto van het VIN te maken en naar de RDW te sturen, zodat de identiteit van het voertuig kan worden vastgesteld. Vervolgens wordt dit, indien noodzakelijk, ook aan de eerste aanvrager gevraagd, waarna de RDW een besluit zal nemen over de identiteit van het voertuig. Indien het voertuig staat geregistreerd bij de RDW met een andere voertuigdefinitie (bijvoorbeeld personenauto) of waarbij de tenaamstelling vervallen is verklaard (met uitzondering van de statussen export en buiten registratie), wordt de aanvraag door de RDW geweigerd. In het geval van een verval van tenaamstelling met de status export of buiten registratie of schoning, wordt de aanvraag wel in behandeling genomen. Indien de aanvraag voor inschrijving van een voertuig via conversie is afgewezen, zal de aanvraag, mocht deze opnieuw worden ingediend in beginsel vereenvoudigd worden afgehandeld. Als gestolen geregistreerde voertuigen worden niet ingeschreven in het kentekenregister. Indien na het raadplegen van Mobiele Objecten Register (MOB), EUCARIS of SIS blijkt dat het voertuig als gestolen staat geregistreerd, wordt de aanvraag door de RDW afgewezen en vindt er een melding plaats aan de organisatie die het diefstalsignaal heeft gemeld. Als de gestolen status is verwijderd, zal een nieuwe aanvraag niet meer op deze grond worden afgewezen.

3.4 Historische voertuigen en vaststelling DET

Het verplicht opgeven van het bouwjaar is noodzakelijk voor voertuigen waarvoor de blauwe kentekenplaten gewenst zijn. Deze kentekenplaten zijn uitsluitend bestemd voor historische voertuigen; voor het mogen voeren van de blauwe kentekenplaten wordt aangesloten bij het bestaande proces. Dit betekent dat voertuigen van voor 1 januari 1978 in aanmerking komen voor donkerblauwe historische kentekenplaten.

Indien het bouwjaar door de aanvrager wordt opgegeven en de RDW heeft geen redenen om te twijfelen aan de juistheid van deze opgave, zal deze datum als DET in het kentekenregister worden vastgelegd. Indien het opgegeven bouwjaar naar het oordeel van de RDW niet correct is of als de aanvrager geen historische kentekenplaat wil, zal de DET op basis van de overige gegevens, zoals bijvoorbeeld het VIN, worden vastgesteld. Verder geldt voor de historische LBT's eenzelfde procedure als voor de overige voertuigen.



3.5 Bedrijfsvoorraad

Naast bovenstaande wordt er ook rekening gehouden met de situatie dat de aanvrager het voertuig niet op naam wil stellen, maar in de bedrijfsvoorraad wil opnemen. Om dat te kunnen doen moet de aanvrager een erkenning bedrijfsvoorraad hebben. In tegenstelling tot het reguliere proces kan in het conversietraject wel een niet eerder tenaamgesteld voertuig rechtstreeks in de bedrijfsvoorraad worden gezet.

3.6 Maatregelen om de kosten te drukken

3.6.1 Digitale tenaamstelling

Gedurende de conversie bestaat de mogelijkheid om naast de voertuigregistratie ook de tenaamstelling digitaal te laten plaatsvinden. Hierbij hoeft de voertuigeigenaar niet persoonlijk aan het loket te verschijnen. Ook de betaling aan de RDW zal digitaal plaatsvinden.

3.6.2 Grensverkeerkenteken

In alle andere Europese landen hebben LBT's al een eigen kenteken. Omdat in Nederland een kenteken voor deze voertuigen niet verplicht was, bestond de mogelijkheid een GV-kenteken aan te vragen, omdat ook Nederlandse voertuigen in het buitenland van een kenteken moeten zijn voorzien. Er zijn momenteel zo'n 20.000 GV-kentekens uitgegeven. Mocht een voertuig voorzien zijn van een GV-kenteken, dan is een aantal voertuiggegevens reeds bij de RDW aanwezig. Vanwege het ontbreken van de persoonsgegevens moeten deze nog worden doorgegeven aan de RDW. Omdat de voertuigeigenaar ook al over gele GV-kentekenplaten beschikt, hoeven geen nieuwe platen gemaakt te worden. Het GV-kenteken wordt ook gezien als een inschrijving. Hieruit volgt dat het tarief voor inschrijving van de voertuiggegevens niet betaald hoeft te worden. Alleen de tenaamstellingskosten moeten nog worden betaald. Dat zorgt voor een financiële en administratieve lastenverlichting voor de eigenaar/houders.

Het GV-kenteken als 'bijzonder kenteken' zal met de invoering van de kentekenplicht niet meer worden afgegeven.

Indien het voertuig ontheffingsplichtig is, zal het GV-kenteken worden omgezet in een ZZ- of een ZZZ-kenteken.

3.6.3 Schouw

Daar waar bij het kentekenen van bromfietsen iedere bromfiets nog geschouwd moest worden door een onafhankelijke instantie, zal vanuit kostenoverweging geen schouw plaatsvinden bij het kentekenen van het bestaande voertuigenpark van LBT's, MMBS'en en LBTA's. Vanwege de geringe snelheid van een groot aantal voertuigen zou een schouw bij een mechanisatiebedrijf alleen al in tijd zeer kostbaar zijn. Bij de invoering van de kentekenplicht bij brom- en snorfietsen was een schouw noodzakelijk omdat de betreffende doelgroep minder in staat werd geacht om het VIN en typegoedkeuringsnummer te vinden. Verondersteld wordt dat de eigenaar/houder van een LBT of MMBS beter is geïnformeerd hierover en het typegoedkeuringsnummer niet noodzakelijk is. Doordat er geen schouw plaatsvindt, kan een minimale procedure gevolgd worden. Bij deze procedure wordt verondersteld dat alle benodigde informatie verstrekt wordt door de eigenaar/houder van het voertuig en overgenomen wordt door de RDW zonder verdere controle. Deze procedure is vergelijkbaar met inschrijven van het huidige GV-kenteken.

3.6.4. Herkenningsplaat

Op dit moment moet verplicht een herkenningsplaat (oranje afgeknotte driehoek) worden aangebracht, ten teken dat het een langzaam rijdend voertuig betreft. Deze wordt meestal aangebracht op de plek bestemd voor de kentekenplaat. De reguliere kentekenplaten reflecteren in het donker en de voertuigen zijn reeds verplicht voorzien van retroreflectoren en verlichting. De retroreflecterende kentekenplaten nemen daarmee feitelijk de functie van de herkenningsplaat over. Omringende landen kennen ook geen verplichting voor deze herkenningsplaat. Met het vervallen van deze verplichting vervallen ook de extra kosten van € 25,- van deze plaat en de tijd die nodig is voor het monteren daarvan. Immers op de plek van de herkenningsplaat wordt straks de kentekenplaat gemonteerd. In het kader van de snelheidsverhoging van 25 kilometer per uur naar 40 kilometer per uur, de daaraan gekoppelde toegang tot wegen waar LBT's momenteel nog niet mogen rijden en de komst van nieuwe Europese eisen, zullen de eisen aan de herkenbaarheid van LBT's, MMBS'en, MM's en LBTA's, met name vanwege hun lagere snelheid ten opzichte van de andere gemotoriseerde weggebruikers, opnieuw worden bezien.



3.6.5 Geen kentekenplaat aan de voorzijde

In de aanloop naar de kentekenplicht heeft door verschillende partijen onderzoek plaatsgevonden naar de (on)mogelijkheden om kentekenplaten te monteren op LBT's, MMBS'en en MM's. De inschattingen over de kosten van het monteren van kentekenplaten lopen fors uiteen, met name vanwege de moeite om een kentekenplaat aan de voorzijde van het voertuig te kunnen bevestigen. In sommige gevallen moet er een speciale constructie gemaakt worden om de kentekenplaat te bevestigen en is het gebruikelijke bevestigingsmateriaal onvoldoende. Op grond daarvan en op grond van het feit dat landen als Frankrijk, Polen, Noorwegen en Groot-Brittannië geen kentekenplaat aan de voorzijde van landbouwvoertuigen verplicht stellen, zal in Nederland de kentekenplicht alleen aan de achterzijde gaan gelden. Het niet verplichten van een kentekenplaat aan de voorzijde van het voertuig leidt tot een besparing van € 4,8 miljoen voor de eigenaars/houders.

3.6.6 Uitzonderingen voor de kentekenplicht

Voertuigen die zijn uitgezonderd voor het T-rijbewijs zullen ook worden uitgezonderd van de kentekenplicht. Dan gaat het om MMBS'en en MM's die, inclusief verwisselbaar uitrustingsstuk aan de voorkant, niet breder zijn dan 130 centimeter en de volgende functionaliteit hebben: maaien, onkruid bestrijden, vegen, sneeuw ruimen, gladheid bestrijden of hondenpoep verzamelen. Deze motorrijtuigen mogen niet zijn voorzien van de mogelijkheid om een aanhangwagen of verwisselbaar getrokken uitrustingsstuk te trekken.

Ook wordt een uitzondering gemaakt voor MMBS'en en MM's die niet breder zijn dan 130 centimeter met een hefinrichting aan de voorzijde van het voertuig, niet zijnde een verwisselbaar getrokken uitrustingsstuk, dat zelfstandig voor laad- en losactiviteiten kan worden ingezet. Deze heftrucks mogen overigens wel voorzien van een koppelinrichting als hierboven bedoeld, maar mogen op de openbare weg geen aanhangwagens voortbewegen. Deze uitzondering zal ook gelden voor de MMBS'en en MM's die niet breder zijn van 130 centimeter, uitsluitend worden gebruikt van 1 juli tot en met 30 november en een combinatie vormen met één of meer aanhangwagens die zijn ingericht voor het dragen van voorraadkisten of -kratten, de zogenoemde fruitreintjes.

Een andere categorie voertuigen die zal worden uitgezonderd zijn voertuigen met een maximumconstructiesnelheid van ten hoogste 6 kilometer per uur. Hierbij kan gedacht worden aan hoogwerkers, verreikers of één-assige motorrijtuigen. Daarnaast geldt de kentekenplicht niet voor asfaltfreesmachines, asfaltfreesmachines en walsen, als deze in het kader van onderhoud en aanleg van wegen worden gebruikt. De machines waar het om gaat worden aangevoerd met een dieplader en rijden niet zelf op de openbare weg. Zonder uitzondering zouden deze voertuigen straks toch onder de kentekenplicht vallen, aangezien een afgezet wegvak, waar men aan het werk gaat, ondanks afzetting onder de definitie 'openbare weg' valt.

3.6.7 Witte plaat

In navolging van de Duitse regelgeving⁸ wordt geregeld dat de witte kentekenplaat op een LBTA van één van de gekentekende voertuigen van de eigenaar/houder van die LBTA moet zijn. Daarmee wordt voorkomen dat de witte volgplaat onnodig verwisseld moet worden. De witte volgplaat wordt namelijk alleen gebruikt om de eigenaar/houder te identificeren.

3.6.8 Voertuigen die zelden op de weg komen

Voor voertuigen die zelden op de weg komen, bijvoorbeeld om naar het mechanisatiebedrijf te gaan voor onderhoud of reparatie, kan het bestaande handelaarskenteken worden gebruikt. Het handelaarskenteken wordt hiertoe afgegeven aan bedrijven die reparaties en andere bewerkingen aan voertuigen uitvoeren. Uit verder onderzoek van de RDW blijkt dat het ééndagskenteken geen alternatief is voor voertuigen die zelden op de weg komen.

3.7 Snelheidsverhoging

Eerder hebben de Onderzoeksraad voor veiligheid⁹ en de Initiatiefgroep landbouwvoertuigen¹⁰ er op gewezen dat er een direct verband bestaat tussen de verkeersveiligheid en de rijnsnelheid van LBT's en MMBS'en. Vaak speelt massa, omvang en de botsagressiviteit van de voertuigen daarbij een grote rol. Ook het bijbehorende rijgedrag van de bestuurders heeft invloed. Het overgrote deel van de LBT's kan en rijdt harder dan 25 kilometer per uur. De vigerende snelheidslimiet van 25 kilometer per uur wordt in de praktijk veelvuldig genegeerd en er zijn onvoldoende instrumenten om hierop te handhaven. Nu

⁸ Fahrzeug-Zulassungsverordnung – FZV §10 punt 8

⁹ Onderzoeksraad voor veiligheid, *Verkeersongevallen met (land)bouwvoertuigen* (2010)

¹⁰ Advies 'Verbetering verkeersveiligheid land- en bosbouwtrekkers' (2008)



de Tweede Kamer heeft aangegeven de snelheidsverhoging naar 40 kilometer per uur te willen toestaan voor bepaalde wegen om het LBT-verkeer in de bebouwde kom te ontmoedigen is de noodzaak om de eisen aan de infrastructuur, voertuigveiligheid en handhaving goed te regelen alleen nog maar toegenomen.

Vanuit het oogpunt van voertuigveiligheid kan alleen daartoe geschikte voertuigen een hogere snelheid gegund worden. De mogelijkheid om sneller dan 25 kilometer per uur te rijden, is gebaseerd op de maximumconstructiesnelheid van dat voertuig welke in het kentekenregister is vastgelegd. Dit geldt derhalve ook voor aanhangwagens en verwisselbare getrokken uitrustingsstukken. Dit houdt tevens in dat samenstellen van LBT en getrokken voertuigen, waarbij één van de voertuigen niet zelfstandig is gekentekend, niet sneller dan 25 kilometer per uur mogen rijden. Ook wat betreft LBTA's is het noodzakelijk gegevens in het kentekenregister vermeld te hebben, anders geldt ook voor die voertuigen een maximum snelheid van 25 kilometer per uur. De gegevens, voor zover van toepassing, zijn genoemd in paragraaf 3.2 van deze memorie van toelichting. Invoeren van kentekens voor LBT's, MMBS'en, MM's en LBTA's is dan ook een voorwaarde voor verhoging van de maximumsnelheid naar 40 kilometer per uur. Hierdoor kan de technische geschiktheid van de voertuigen om sneller te rijden worden geborgd. Voor de verhoging van de snelheidslimiet zal het RVV 1990 aangepast moeten worden, zodat de wegbeheerders bovenstaand beleid kunnen uitvoeren.

3.8 Centraal ontheffingsysteem voor (land)bouwvoertuigen

Er is bij de sector sterke behoefte aan een centraal, eenvoudig en goedkoop aanvraag- en afgifteproces voor ontheffingverlening voor (land)bouwvoertuigen. In de huidige situatie is er geen eenduidig beeld van de wegen waarop (land)bouwvoertuigen die de maximale afmetingen en massa's overschrijden zijn toegestaan en verschillen per wegbeheerder de voorwaarden en procedures voor het verkrijgen van een ontheffing. De Dienst Wegverkeer (RDW) kan een centraal ontheffingsysteem voor (land)bouwvoertuigen vormgeven, zoals momenteel al het geval is voor andere voertuig categorieën. Hiervoor is het noodzakelijk de exclusieve bevoegdheid voor het verlenen van ontheffingen toe te kennen aan de RDW; dit vereist aanpassing van het Besluit ontheffingverlening exceptioneel vervoer.

4. Verhouding tot bestaande regelgeving

In voorgaande jaren is vanuit de land- bos- en tuinbouwsector, maar ook vanuit andere sectoren, die gebruik maken van genoemde voertuigen en combinaties bezwaar gemaakt tegen een algehele kentekenplicht omdat dit mogelijk ook gevolgen zou hebben voor de MRB en de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen (hierna: WAM).

4.1 BPM en MRB

LBT's en MMBS'en vallen nu buiten de heffing van de belasting van personenauto's en motorrijwielen (hierna: BPM) en de MRB. Als hoofdregel wordt de BPM geheven ter zake van de registratie van een personenauto, een motorrijwiel of een bestelauto in het kentekenregister, de MRB wordt geheven ter zake van het 'houden' van een motorrijtuig. Voertuigen waarvoor bij het gebruik van de weg geen kenteken is voorgescreven worden voor de heffing van de MRB niet als motorrijtuig aangemerkt, met als gevolg dat voor het houden van dergelijke voertuigen geen MRB is verschuldigd. Inschrijving van een LBT of MMBS in het kentekenregister zou leiden tot verschuldigdheid van deze belastingen. LBT's en MMBS'en vallen nu namelijk niet onder de kentekenplicht (artikel 37, eerste lid, onderdeel a, onder 2, van de WVV 1994) en dus ook niet onder de BPM en MRB.

Om deze situatie, ook na invoering van de kentekenplicht voor LBT's, MMBS'en en MM's te continueren, is een aanpassing van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992 (hierna: Wet BPM 1992) en de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994 (hierna: Wet MRB 1994) noodzakelijk. Met dit wetsvoorstel wordt voorgesteld die wetten zodanig aan te passen dat LBT's, MMBS'en en MM's niet in de heffing zullen worden betrokken.

4.2 WAM

Verzekeringstechnisch wijzigt er niets door de kentekenplicht voor LBT's, MMBS'en en MM's. Ook nu al zijn alle motorrijtuigen verplicht verzekerd op basis van de WAM. Wel zal na invoering van de kentekenplicht de verzekering op kenteken plaatsvinden. Ook zijn er verzamelpolissen t.b.v. oldtimers, waarbij het kenteken individueel vermeld moet worden. Voordelen van het kentekenen voor de verzekeringsmaatschappijen is onder meer dat het teruggeven van gestolen LBT's, MMBS'en en MM's eenvoudiger wordt en het rondrijden (witwassen) van gestolen LBT's, MMBS'en en MM's lastiger wordt. De verzekeringsgegevens zullen opgenomen worden in het WAM-register en er zal een periodieke registercontrole worden ingevoerd ten behoeve van de handhaving van de verzekeringsplicht. Dit is gelijk aan de werkwijzen met betrekking tot de overige gekentekende voertuigen.



5. Uitvoering en handhaving

5.1 Aansluiting bij bestaande procedures

Door aan te sluiten bij de reguliere processen van de RDW voor kentekening van LBT's, MMBS'en, MM's en LBTA's kunnen tegen relatief lage kosten dezelfde diensten worden aangeboden als bij de andere voertuigen. Bestaande procedures zijn onder meer de versnelde en individuele inschrijvingsprocedure, tenaamstelling, beëindiging registratie en het GAIK. Door aan te sluiten bij bestaande processen zal er ook informatie verstrekt kunnen worden aan burgers en overheden. Ook kan de burger bijvoorbeeld geïnformeerd worden over een eventuele recall-actie van de fabrikant en kan er statistische informatie verstrekt worden aan partijen. Ook voor de handhaving kan worden aangesloten bij de bestaande procedures voor gekentekende voertuigen, zoals de WAM-controle via het register en het bekeuren op kenteken.

5.2 Gestolen Objecten Register

Het melden en registreren van een gestolen LBT, MMBS of LBTA zonder kenteken is momenteel omslachtig en geschiedt om deze reden vaak niet. Door opname in het kentekenregister kunnen ook LBT's, MMBS'en of LBTA op eenvoudige wijze als gestolen worden geregistreerd in het kentekenregister.

5.3 Recalls

Fabrikanten en importeurs hebben de plicht om als er sprake is van producten in de markt met een gebrek waaraan een (hoog) veiligheidsrisico kleeft, daarvan melding te maken bij de overheid, de betrokken eigenaar/houder te waarschuwen en maatregelen te nemen om die gevaren tegen te gaan. Voor motorrijtuigen en andere producten met een typegoedkeuring is de RDW de instantie waar dit gemeld moet worden. In 2012 heeft de Federatie Agrotechniek, het huidige Fedecom, onderzoek gedaan naar de mogelijkheid voor fabrikanten en importeurs om een gemeenschappelijk registratiesysteem op te zetten. De conclusie van dat onderzoek was dat een dergelijk registratiesysteem zonder kentekening vrijwel onmogelijk en/of uiterst kostbaar is omdat er geen verplichting is voor de eigenaar om de verkoop van het voertuig te melden aan zijn leverancier. Hierdoor is na verloop van tijd de eigenaar niet meer te achterhalen.

6. Regeldrukeffecten

De nalevingkosten zijn alle kosten die bedrijven maken om te voldoen aan onderhavige wet- en regelgeving. Ze kunnen worden onderscheiden in 'financiële kosten', 'inhoudelijke nalevingkosten' en 'administratieve lasten'.

6.1 Financiële kosten:

Financiële kosten zijn het gevolg van een concrete en directe verplichting om een geldbedrag over te maken aan de overheid. Hierbij gaat het om betalingen aan de overheid waar een individueel aanwijsbare tegenprestatie van die overheid tegenover staat. De aan de RDW te betalen bedragen voor de registratie van de circa 270.000 LBT's, 130.000 MMBS'en, 10.000 voertuigen in de bedrijfsvoorraad van de mechanisatiebedrijven, 20.000 voertuigen die al een GV-kenteken hebben en 150.000 van de 300.000 LBTA's in het kentekenregister vallen hieronder. Dit geldt ook voor de tenaamstelling van al deze voertuigen en de LBT's die nu reeds gekentekend zijn in het kader van het grensverkeer met Duitsland en België.

1. Te betalen aan de RDW (prijspeil 2017)	Kenteken aanvraag	Tenaamstelling	Totaal RDW	Aantal voertuigen	Totale kosten
LBT en MMBS bestaand voertuigpark	€ 8,17	€ 9,83	€ 18,00	410.000	€ 7.380.000
LBTA bestaand voertuigpark	€ 8,17	€ 9,83	€ 18,00	150.000	€ 2.700.000
LBT en MMBS GV kenteken	n.v.t.	€ 9,83	€ 9,83	20.000	€ 196.600
Eenmalig bestaande voertuigenpark					€ 10.276.600
Nieuwe voertuigen	€ 39,00	€ 9,83	€ 48,83	8.000	€ 390.640
Overschrijvingen		€ 9,83	€ 9,83	13.000	€ 127.790
exportmeldingen			10,83	4.000	€ 43.320
Jaarlijks					€ 561.750

Daarnaast zullen naar verwachting 400 bedrijven eenmalig de aanvraag 'Erkenning Bedrijfsvoorraad'



aanvragen bij de RDW. Dit komt neer op $400 \times € 185,- = € 74.000$. De financiële kosten komen eenmalig neer op $€ 10.276.600 + € 74.000 = € 10.350.600$ en jaarlijks op $€ 561.750$.

Tot slot valt ook het afmeldtarief van de RDW voor de APK onder financiële kosten. Het afmeldtarief zit verwerkt in het bedrag dat de voertuigeigenaar verschuldigd is aan de garage voor het uitvoeren van de APK. Het bedraagt respectievelijk $€ 3,35$ en $€ 3,85$ bij reguliere afmelding en internetafmelding. Als er circa 7.000 APK-plichtige tractoren zijn (die eens per 2 jaar naar de APK moeten) bedragen de financiële kosten circa $€ 12.600,-$ per jaar.

6.2 Inhoudelijke nalevingskosten:

Inhoudelijke nalevingskosten zijn kosten die bedrijven maken om te voldoen aan de inhoudelijke verplichtingen die wet- en regelgeving stelt aan het productieproces of product. De aanschaf van de kentekenplaten, kentekenplaathouder en het monteren vallen hier onder. Deze kosten zijn voor het bestaande voertuigpark eenmalig en worden over de economische levensduur afgeschreven. De economische levensduur van een LBT, MMBS of MM is gemiddeld 10 jaar, een kentekenplaat gaat net zo lang mee. Bij nieuwe voertuigen zitten de kosten voor de kentekenplaat en het monteren in de aanschafprijs. Deze nalevingskosten zijn voor de volledigheid ook in tabel 4 opgenomen.

2. Kentekenplaat	Kentekenplaat	Aantal Voertuigen	Totale kosten
LBT en MMBS bestaand voertuigpark	€ 12,00	410.000	€ 4.920.000
LBT bestaand voertuigpark	€ 12,00	150.000	€ 1.800.000
LBT bestaand voertuigpark volgplaten	€ 12,00	150.000	€ 1.800.000
LBT en MMBS GV kenteken	n.v.t.	20.000	€ 0
Enmalig bestaand voertuigenpark			€ 8.520.000
Nieuwe voertuigen	€ 12,00	8.000	€ 96.000
Jaarlijks			€ 96.000

3. Kentekenhouder	kentekenplaathouder	Aantal Voertuigen	Totale kosten
Kentekenplaathouder voor deel van het voertuigpark (LBT's hebben nagenoeg allemaal een kentekenplaathouder)	€ 2,60	200.000	€ 520.000
Enmalig bestaand voertuigenpark			€ 520.000

4. Bestellen, ophalen, monteren kentekenplaat en kentekenplaathouder	Tijd	Aantal Bedrijven/ Voertuigen	Uren
Bestellen en ophalen kentekenplaten	30 minuten	80.000	40.000
Monteren kentekenplaat LBT en MMBS bestaand voertuigpark	5 minuten	410.000	34.200
Monteren kentekenplaat LBT bestaand voertuigpark	5 minuten	150.000	12.500
Monteren kentekenplaathouder voor helft van het bestaand voertuigpark	15 minuten	200.000	50.000
Enmalig bestaand voertuigenpark			136.700
In geld (uurloon € 36)			€ 4.921.200
Bestellen en ophalen kentekenplaten nieuwe voertuigen	30 min	8.000	4.000
Monteren kentekenplaat nieuwe voertuigen	5 min	8.000	700
Jaarlijks			4.700
In geld (uurloon € 36)			€ 169.200

De eenmalige kosten komen uit op $€ 8.520.000$ voor de kentekenplaten, $€ 520.000$ voor de kentekenplaathouder en $€ 4.921.200$ voor het bestellen, ophalen en monteren van de kentekenplaat en kentekenplaathouder. Dit komt neer op: $€ 13.961.200$. Omgerekend op jaarbasis is dit $€ 1.396.120$. Voor de nieuwe voertuigen komt daar jaarlijks $€ 96.000$ bij voor de kentekenplaten en $€ 169.200$ voor het bestellen en monteren daarvan. Bij elkaar $€ 265.200$.

6.3 Administratieve lasten:

Ook kunnen informatieverplichtingen aan wet- en regelgeving gekoppeld zijn. De uren die een ondernemer kwijt is voor dergelijke informatieverplichtingen zijn de administratieve lasten (AL). De AL



bestaan voor het kentekenen van LBT's en MMBS'en uit kennisname van nieuwe wet- en regelgeving, inschrijving en tenaamstelling van het voertuig.

6.3.1 Kennisname nieuwe wet- en regelgeving

De kosten die de ondernemer maakt om kennis te nemen van nieuwe wet- en regelgeving is een administratieve last. Er zijn circa 64.000 professionele bedrijven, bestaande uit 44.000 agrarische bedrijven, circa 5.000 fruit-, boom- en bloembollenbedrijven en circa 15.000 hoveniers, loon- en grondverzetbedrijven en aannemers in de grond-, weg-, en waterbouw. Daarnaast zijn er 16.000 zogenaamde hobbybedrijven (bedrijven waarvan de ondernemer neveninkomsten heeft). Deze circa 80.000 bedrijven moeten zich allemaal bewust worden van het feit dat als zij met hun LBT of MMBS op de openbare weg komen, zij een kenteken moeten hebben. Hiervoor wordt 5 minuten per bedrijf ingeschat.

6.3.2 Inschrijven in het kentekenregister en de tenaamstelling van het voertuig

Dit gaat om het inschrijven in een register of lijst. De handelingen die in het kader van het inschrijven in een register per voertuig worden uitgevoerd zijn:

1. Verzamelen van gegevens;
2. Inschrijving uitvoeren (digitaal);
3. Afschrift van inschrijving (kentekencard) verkrijgen en archiveren.

6.3.2.1 Verzamelen gegevens bij de conversie:

Om het voertuig te kunnen identificeren zijn de in paragraaf 3.3 van deze memorie van toelichting genoemde gegevens noodzakelijk. En indien het voertuig breder is dan 3 meter, hoger is dan 4 meter, langer is dan 12 meter of de maximummassa(s) overschrijdt, dan moet dat worden aangevinkt. Naast deze gegevens kunnen er mogelijk nog gegevens noodzakelijk worden voor de uitvoering van de APK, te denken valt aan: de DET, op basis van bouwjaar bepaald, onder- en bovengrens technische maximummassa (indien bekend) en onder- en bovengrens massa in rijklaare toestand (indien bekend).

Deze informatie kan teruggevonden worden aan de hand van het VIN ingeslagen in het voertuig zelf, het CVO, Individueel Goedkeuringscertificaat (IGC), de aankoopnota, het onderhoudsboekje, GV-kenteken of een buitenlands kentekenbewijs. De tijd benodigd voor het opzoeken kan variëren van 5 minuten op basis van de eigen administratie tot het controleren van alle gegevens aan de hand van het VIN bij het mechanisatiebedrijf waar het voertuig in onderhoud is. Gemiddeld wordt het opzoeken van de gegevens per voertuig op 15 minuten gesteld.

6.3.2.2 Inschrijving uitvoeren

Om het voertuig te registreren wordt aan de eigenaar/houder twee kanalen geboden: digitaal of fysiek aan de balie. De digitale variant geniet veruit de voorkeur en zal voor de eigenaar van de voertuigen de minste tijd kosten. Indien één aanvrager meerdere voertuigen wil registreren, dan is het mogelijk om dit in één handeling te doen. Bij de digitale inschrijving wordt aan de hand van een vragenboom bezien of het voertuig voldoet aan de voorwaarden. Bij het invullen ontvangt de eigenaar waar mogelijk digitale hulp. Gezien het geringe aantal gegevens die ingevuld moeten worden, wordt voor het invullen van de gegevens per voertuig gemiddeld 10 minuten gerekend.

6.3.2.3 Tenaamstelling van het voertuig

De aanvraag tot tenaamstelling kan op twee manieren worden ingediend digitaal of persoonlijk (fysiek) verschijnen bij de RDW, een RDW-erkend bedrijf of kentekenloket. In het geval van digitale aanvraag is dat 5 minuten per bedrijf. In geval van persoonlijke verschijning zal er een rit gemaakt moeten worden naar één van de genoemde locaties en wordt de benodigde tijd op 1 uur per bedrijf vastgesteld. Gezien de automatiseringsgraad in de land- en tuinbouwsector is de inschatting van de RDW dat 85% van de bedrijven kiest voor de digitale weg. Van de circa 70.000 bedrijven zullen circa 10.000 bedrijven kiezen voor persoonlijk verschijnen. De resterende 60.000 bedrijven zullen de digitale weg kiezen.

5. Administratieve lasten	Tijd	Aantal Voertuigen / bedrijven	Uren
Kennisname nieuwe wet- en regelgeving	5 minuten	80.000	6.700
Verzamelen gegevens bij de conversie	15 minuten	580.000	145.000
Inschrijving uitvoeren	4 minuten	580.000	38.700
Aanvragen tenaamstelling	5 minuten	80.000	6.700



5. Administratieve lasten	Tijd	Aantal Voertuigen / bedrijven	Uren
<i>Enmalig in uren</i>			197.100
<i>In geld (uurloon € 36)</i>			€ 7.095.600

Daarmee komen de administratieve lasten voor de kennisname van de nieuwe wet- en regelgeving, het verzamelen van de gegevens en het verkrijgen van de kentekencard neer op eenmalig € 7.095.600

6.4 Totale kosten voor de invoering van de kentekenplicht voor bestaande LBT's en MMBS'en

incidenteel	uren	geld
aanvraag kenteken + tenaamstelling		€ 10.276.600
Aanvraag 'Erkenning Bedrijfsvoorraad'		€ 74.000
Totaal te betalen aan de RDW		€ 10.350.600
kentekenplaat		€ 8.520.000
kentekenplaathouder		€ 520.000
Bestellen, ophalen, monteren kentekenplaat en kentekenplaathouder	131.700	€ 4.921.200
<i>Inhoudelijke nalevingskosten</i>		€ 13.961.200
<i>administratieve lasten</i>	197.100	€ 7.095.600
Totaal incidenteel		€ 31.407.400

Structureel per jaar	uren	geld
te betalen aan de RDW (nieuwe voertuigen, overschrijvingen en exportmeldingen)		€ 561.750
kentekenplaat		€ 96.000
Bestellen, ophalen, monteren kentekenplaat	4.700	€ 169.200
<i>Inhoudelijke nalevingskosten</i>		€ 265.200
Totaal jaarlijks		€ 826.950

6.5 Structurele lasten APK-plicht snelle tractoren

Tot slot zijn er nog structurele lasten te verwachten van de APK-plicht. De omvang hiervan is niet goed te voorspellen, omdat geen inzicht bestaat in het aantal landbouw- en bosbouwtrekkers of wielen met een maximumconstructiesnelheid van meer dan 40 kilometer per uur dat in Nederland rondrijdt of per jaar nieuw op de markt komt. Op basis van de aanname dat er 7.000 APK-plichtige LBT's zijn wordt geschat dat de structurele lasten naar schatting € 542.500,- (= 7.000 uren) per jaar bedragen. Dit kan mogelijk een stuk lager uitvallen als blijkt dat er een stuk minder snelle LBT's zijn.

7. Advisering en consultatie

Het onderhavige wetsvoorstel is al eerder ingediend. Er is bij het opstellen van het wetsvoorstel nauw overleg gevoerd met vertegenwoordigers van de RDW, de Nationale Politie (politie), het OM, alsmede met vertegenwoordigers van de Land- en Tuinbouw Organisatie Nederland (LTO Nederland), CUMELA Nederland, Transport en Logistiek Nederland (TLN), Veilig Verkeer Nederland (VVN), de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV), de branchevereniging voor mechanisatie-techniek (Fedecom), de brancheorganisatie van importeurs en/of fabrikanten van bouwmaschinen, magazijninrichtingen, wegenbouwmaterieel en transportmaterieel (BMWt), de branchevereniging VHG voor ondernemers in het groen (VHG), de Bond van Auto(mobiel)handelaren en Garagehouders (BOVAG), RAI Vereniging, ondernemersvereniging EVO, de overkoepelende belangenorganisatie voor het in stand houden van het Nederlandse mobiele historisch erfgoed (FEHAC) en de Historische Motoren en Tractorenvereniging (HMT). Daarnaast waren ook vertegenwoordigers van de provincies



en gemeenten en vertegenwoordigers van de Ministeries van Economische Zaken en van Financiën bij de voorbereidingen betrokken.

Daarnaast is het oorspronkelijke wetsvoorstel in de periode van 9 april tot en met 8 mei 2015, opengesteld voor internetconsultatie¹¹. Er zijn in totaal 23 reacties ontvangen, waarvan 14 openbaar. Twaalf reacties zijn afkomstig van particulieren, drie van bedrijven, vier van brancheorganisaties, twee van vakbonden, één van een overheidsorganisatie en één van een vereniging. Een reactie is dubbel ingediend, en een reactie werd namens twee brancheorganisaties ingediend, zodat er in feite uiteindelijk 23 participanten hebben gereageerd. Tot slot is advies gevraagd aan politie, het OM en het Adviescollege toetsing regeldruk (hierna: Actal). Voor een uitgebreide reactie van de belanghebbende wordt verwezen naar de memorie van toelichting bij het eerder oorspronkelijke wetsvoorstel (Kamerstukken II 2015/16, 34 397, nr. 3). Aangezien het wetsvoorstel in deze vorm eerder is ingediend en urgentie is geboden invulling te geven aan de APK-plicht is nu afgezien van een openbare internetconsultatie.

8. Inwerkingtreding

Bij de inwerkingtreding van de voorgestelde wijzigingen van de WVV 1994 zal zoveel mogelijk rekening worden gehouden met de betrokken uitvoeringsinstanties, maar gelet op de verplichte datum 20 mei 2018 waarop de APK-plicht moet worden toegepast wordt er naar gestreefd het wetsvoorstel zo spoedig mogelijk inwerking te laten treden. Dit betekent dat voor de huidige LBT's de conversieperiode korter zal zijn dan gewenst door de branche. Het voornemen is dat binnen zes maanden na inwerkingtreding van de wet alle huidige LBT's zijn gekentekend, opdat vanaf dat moment de eerste voertuigen gekeurd kunnen worden.

De kentekening van MMBS'en en LBTA's volgt niet uit een Europese verplichting, maar is nodig om invulling te geven aan twee Kamermoties. Er kan daarom een langere conversieperiode genomen worden. Voornemens is deze te starten bij de inwerkingtreding van de wet en op 31 december 2019 te beëindigen. Dit betekent dat vanaf 1 januari 2020 de snelheidsverhoging kan worden toegepast en kan de RDW middels een centraal loket ontheffingen voor al het (land)bouwwerkeer verlenen.

De kentekenplicht voor nieuwe LBT's, LBTA's en MM's zal vanzelfsprekend ingaan vanaf de inwerkingtredingdatum van de wet.

9. Communicatie

Voor, tijdens en na invoering van de kentekenplicht voor deze voertuigen zal er zorgvuldige communicatie plaatsvinden. Dit is niet alleen van belang voor de mensen die beroepsmatig LBT's en MMBS'en besturen, maar voor iedereen die belang heeft bij het de kentekenplicht. Daarnaast zal over het voornemen worden gecommuniceerd met de uitvoerings- en handhavinginstanties, zoals politie en rechterlijke macht en de organisatie betrokken bij het registreren van de tenaamstelling zoals PostNL. Parallel aan het wetgevingstraject zal een communicatiewerkgroep in het leven worden geroepen die op al deze punten zal ingaan. De betrokken instanties zullen uiteraard voor deze werkgroep worden uitgenodigd. Zodra behandeling van het wetsvoorstel in de Tweede Kamer is afgerond, zal de communicatie van start gaan.

10. Referendabiliteit

Op grond van artikel 4 van de Wet raadgevend referendum kan over dit wetsvoorstel een referendum worden gehouden.

Artikelen

Artikel I

Onderdeel A

Op grond van artikel 36 van de WVV 1994 moet ieder motorrijtuig zijn voorzien van een kenteken. Deze verplichting geldt niet voor motorrijtuigen die in artikel 37 van de WVV 1994 zijn uitgezonderd van de kentekenplicht.

onder 1

Deze wijziging van artikel 37 van de WVV 1994 voorziet in het schrappen van de algemene uitzonde-

¹¹ http://www.internetconsultatie.nl/kentekenen_tractoren



ring van de kentekenplicht voor LBT's, MMBS'en en LBTA's.

Voorgesteld wordt die algemene uitzondering te vervangen door een uitzondering voor LBT's, MMBS'en en MM's die bij algemene maatregel van bestuur zijn aangewezen. De aan te wijzen LBT's, MMBS'en en MM's zijn in ieder geval de LBT's, MMBS'en en MM's die zijn uitgezonderd van de rijbewijsplicht (zie artikel 15, eerste lid, onderdeel i, van het Reglement rijbewijzen).

onder 2

Het voorgestelde artikel 37, tweede lid, van de WVV 1994 behelst het opnieuw regelen van de uitzondering van de kentekenplicht voor aanhangwagens die worden voortbewogen door motorrijtuigen die vrijgesteld zijn van de kentekenplicht – die uitzondering is nu nog geregeld in artikel 37, eerste lid, aanhef, van de WVV 1994 – en toevoeging van de mogelijkheid om bij algemene maatregel van bestuur LBTA's uit te zonderen van de kentekenplicht.

Tevens wordt voorzien in de mogelijkheid om een volgplaat die hoort bij een ander motorrijtuig van dezelfde eigenaar op de LBTA te bevestigen (zie paragraaf 3.6.7 van het algemeen deel van deze memorie van toelichting).

Onderdeel B

Artikel 108 van de WVV 1994 regelt de uitzonderingen op de rijbewijsplicht. Als gevolg van het introduceren van de motorrijtuigcategorie MM, die in de plaats komt van de bestaande motorrijtuigcategorie MMBS, wordt voorgesteld de uitzondering op de rijbewijsplicht mogelijk te maken voor de bestaande categorieën LBT en MMBS en de nieuwe categorie MM.

Artikel II

eerste lid

In aanvulling op artikel 37 van de WVV 1994 bepaalt het voorgestelde artikel II, eerste lid, dat voor LBT's, MMBS'en en LBTA's, die voor de invoeringsdatum van de kentekenplicht in het verkeer zijn gebracht, de verplichting om een kenteken te hebben niet geldt tot een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip.

Dit is een overgangsrechtelijke bepaling die voorkomt dat de houders van MMBS'en en LBTA's op de datum van inwerkingtreding van de voorgestelde wijzigingen direct in overtreding zijn.

Deze uitzondering wordt niet voorgesteld voor de nieuwe motorrijtuigcategorie MM omdat de bestaande motorrijtuigcategorie MMBS mede de nieuwe motorrijtuigcategorie MM omvat.

Voor MMBS'en, MM's en LBTA's die op of na de invoeringsdatum van de kentekenplicht in het verkeer gebracht worden, geldt de kentekenplicht onverkort.

Deze uitzondering op kentekenplicht geldt gedurende de zogenoemde conversieperiode. Om de inschrijving en tenaamstelling tijdig te kunnen afronden zal de mogelijkheid om inschrijving en tenaamstelling in de zogenoemde conversieperiode aan te vragen een maand voor het einde van de conversieperiode eindigen.

tweede lid

Op grond van artikel 48, tweede lid, van de WVV 1994 moet een motorrijtuig dat of een aanhangwagen die van een kenteken wordt voorzien, zijn goedgekeurd voor toelating tot het verkeer op de weg. Het voorgestelde artikel II, tweede lid, bepaalt dat LBT's, MMBS'en LBTA's die voor de invoeringsdatum van de kentekenplicht in het verkeer zijn gebracht van een kenteken kunnen worden voorzien zonder dat aan het vereiste van goedkeuring is voldaan.

Deze uitzondering wordt niet voorgesteld voor de nieuwe motorrijtuigcategorie MM omdat de bestaande motorrijtuigcategorie MMBS mede de nieuwe motorrijtuigcategorie MM omvat.

Deze uitzondering op het goedkeuringsvereiste geldt gedurende de zogenoemde conversieperiode.

derde lid

Artikel 50 van de WVV 1994 regelt de tenaamstelling van gekentekende motorrijtuigen en aanhangwagens. Een belangrijke voorwaarde daarbij is dat de aanvrager van de tenaamstelling persoonlijk moet verschijnen bij een loket voor tenaamstelling.

Het voorgestelde artikel II, derde lid, zondert LBT's, MMBS'en en LBTA's die voor de invoeringsdatum van de kentekenplicht in het verkeer zijn gebracht voor wat betreft de eerste inschrijving en tenaamstelling uit van de werking van artikel 50 van de WVV 1994. Wanneer die LBT's, MMBS'en en LBTA's na te zijn ingeschreven en tenaamgesteld van eigenaar/houder veranderen, zijn de krachtens artikel 50 van de WVV1994 gestelde regels gewoon van toepassing.



Deze uitzondering wordt niet voorgesteld voor de nieuwe motorrijtuigcategorie MM omdat de motorrijtuigcategorie MMBS mede de nieuwe motorrijtuigcategorie MM omvat.

vierde lid

Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur zullen regels worden gegeven over de wijze van tenaamstellen.

Dit maakt het mogelijk om te bepalen dat LBT's, MMBS'en en MM's die voor de invoeringsdatum van de kentekenplicht in het verkeer zijn gebracht langs elektronische weg worden tenaamgesteld. De mogelijkheid van tenaamstelling op de gebruikelijk wijze (aan het loket) zal ook blijven bestaan.

artikel III

Onderdeel A

Met de voorgestelde wijziging van artikel 3 van de Wet BPM 1992 wordt beoogd het in stand houden van het feit dat LBT's en MMBS'en niet in de heffing van BPM worden betrokken. In de huidige situatie worden die motorrijtuigen niet in de heffing betrokken vanwege het ontbreken van een registratie in het kentekenregister. Door de invoering van kentekenplicht zouden – zonder nadere regelgeving – die voertuigen in de heffing van BPM worden betrokken.

In artikel 3, eerste lid, van de Wet BPM 1992 wordt hiertoe een nieuw onderdeel opgenomen waarin LBT's, MMBS'en en MM's worden uitgezonderd van het begrip motorrijtuig. Daarbij wordt aansluiting gezocht bij de registratie van die motorrijtuigen door de RDW in het kentekenregister.

Onderdeel B

Met de voorgestelde wijziging van artikel 4, eerste lid, tweede volzin, van de Wet BPM 1992 wordt beoogd te voorkomen dat LBT's, MMBS'en en MM's zouden kunnen worden aangemerkt als een motorrijwiel voor de heffing van de BPM, hetgeen niet de bedoeling is.

Artikel IV

Met deze overgangsbepaling wordt beoogd ook LBT's en MMBS'en die reeds voor de invoeringsdatum van de kentekenplicht in verkeer gesteld zijn en die pas aan het eind van de conversieperiode geregistreerd hoeven te zijn, niet in de heffing van de BPM te betrekken. Voor deze voertuigen geldt immers een overgangperiode waarin een vrijstelling van de voorgestelde kentekenplicht geldt op grond van artikel II, eerste lid, van dit wetsvoorstel. Zonder overgangsrecht zouden, ingevolge artikel 1, zesde lid, van de Wet BPM 1992, de genoemde motorrijtuigen alsnog in de overgangperiode in de heffing van de BPM worden betrokken, hetgeen niet de bedoeling is.

Dit wordt niet voorgesteld voor de nieuwe motorrijtuigcategorie MM omdat de motorrijtuigcategorie MMBS mede de nieuwe motorrijtuigcategorie MM omvat.

Artikel V

Met de voorgestelde wijziging van artikel 2 van de Wet MRB 1994 wordt beoogd het in stand houden van het feit dat LBT's en MMBS'en niet in de heffing van MRB worden betrokken. In de huidige situatie worden die motorrijtuigen niet in de heffing betrokken vanwege het ontbreken van de kentekenplicht bij het gebruik van de weg. Door de invoering van kentekenplicht zouden – zonder nadere regelgeving – deze motorrijtuigen in de heffing van de MRB worden betrokken.

Artikel 2, onderdeel a, van de Wet MRB 1994 wordt hiertoe gewijzigd zodanig dat LBT's, MMBS'en en MM's worden uitgezonderd van het begrip motorrijtuig. Daarbij wordt aansluiting gezocht bij de registratie van die motorrijtuigen door de RDW in het kentekenregister.

Artikel VI

Met deze overgangsbepaling wordt beoogd ook LBT's en MMBS'en die reeds voor de invoeringsdatum van de kentekenplicht in het verkeer zijn gebracht en die pas aan het einde van de conversieperiode geregistreerd hoeven te zijn, niet in de heffing van de MRB te betrekken. Voor deze motorrijtuigen geldt immers een overgangperiode waarin een vrijstelling van de voorgestelde kentekenplicht geldt op grond van artikel II, eerste lid, van dit wetsvoorstel. Zonder overgangsrecht zouden, ingevolge artikel 7, eerste lid, onderdeel b, in combinatie met artikel 7, tweede lid, van de Wet MRB 1994 de genoemde voertuigen alsnog in de overgangperiode in de heffing van de MRB worden betrokken, hetgeen niet de bedoeling is.

Dit wordt niet voorgesteld voor de nieuwe motorrijtuigcategorie MM omdat de motorrijtuigcategorie



MMBS mede de nieuwe motorrijtuigcategorie MM omvat.

Artikel VII

De voorgestelde wijziging van artikel 7, vijfde lid, van de Wet rijonderricht motorrijtuigen 1993 vloeit voort uit het voornemen om het T-rijbewijs ook verplicht te laten zijn voor MM's.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,