

Vergaderjaar 2018–2019

35 188

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

Nr. 3

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 op wielen (hierna: LBT's) met een maximumconstructiesnelheid van meer dan 40 kilometer per uur (hierna: snelle LBT's) vanaf 20 mei 2018 onder de verplichting tot het laten uitvoeren van een algemene periodieke keuring (APK-plicht). De noodzakelijke aanpassing van de wet- en regelgeving hiervoor had 20 mei 2017 gerealiseerd moeten zijn. Het op 27 januari 2016 bij de Tweede Kamer ahangig gemaakte wetsvoorstel tot invoering van een kentekenplicht voor landbouw- en bosbouwtrekkers beoogde mede het desbetreffende onderdeel uit de richtlijn te regelen.¹ 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 die 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 die 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

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

landbouwvoertuigen en de ontwikkeling van een centraal ontheffingen-systeem.² Ook wordt een eind gemaakt aan de vlucht van gekentekende voertuigen naar landbouw- of bosbouwtrekkers en motorrijtuigen met beperkte snelheid.³

Voor de handhaafbaarheid van de APK-plicht en de uitvoering van voornoemde moties zal de registratieplicht voor landbouw- of bosbouwtrekkers (hierna: LBT's), motorrijtuigen met beperkte snelheid (hierna: MMBS'en), mobiele machines (hierna: MM's)⁴ en aanhangwagens en verwisselbare getrokken uitrustingsstukken⁵ 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: voertuiggegevens worden met een kenteken geregistreerd in het kentekenregister. 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 die voertuigen een kenteken te verkrijgen. Het voeren van een kenteken wordt voor sommige voertuigen verplicht, voor andere is het voeren van een kentekenplaat vrijwillig.

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 registratieplicht 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 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 zal ten slotte worden ingegaan op voorlichting.

2. Aanleiding en noodzaak

2.1 Aanleiding

In 2013 heeft de Tweede Kamer de motie Kuiken⁶, die de regering verzocht over te gaan tot kentekening van LBT's met als voornaamste doel een verbetering van de verkeersveiligheid te realiseren, aangenomen. De Tweede Kamer constateerde, mede op basis van een rapport van de Onderzoeksraad voor veiligheid,⁷ dat de verkeersveiligheid rondom LBT's

² Moties Visser en Van Helvert, Kamerstukken II 2016/17, 34 397, nrs. 23 en 24.

³ Zie motie Bashir/Roemer, Kamerstukken II 2014/15, 29 398, nr. 418.

⁴ Net als nu voor MMBS'en het geval is, wordt voor MM's een begripsbepaling opgenomen in de Regeling voertuigen. In concept luidt de begripsomschrijving van mobiele machine als volgt: motorvoertuig dat speciaal is ontworpen en gebouwd voor het uitvoeren van werkzaamheden en niet is bedoeld voor personen- of goederenvervoer over de weg; in ieder geval wordt als mobiele machine aangemerkt een voertuig dat blijkens het kentekenregister een mobiele machine is.

⁵ 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.

⁶ Kamerstukken II 2012/13, 29 398, nr. 356.

⁷ Onderzoeksraad voor Veiligheid, *Verkeersongevallen met (land)bouwvoertuigen: Thema-onderzoek*, Den Haag: OvV oktober 2010.

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 infra-sector 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 die voertuigen niet aangetoond dat ze technisch geschikt zijn voor toelating tot de weg. Anderzijds kunnen het openbaar ministerie en de politie niet adequaat handhaven doordat die voertuigen niet gekentekend zijn.

De kentekenplicht voor gemotoriseerde voertuigen (zijnde de verplichting om een voertuig te registreren en een kenteken te voeren) is bij wet geregeld, waarbij bovengenoemde voertuigen van de kentekenplicht zijn uitgezonderd. Invoering van een registratie- en 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 Rouwe⁸ 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 die voertuigen te stimuleren een andere route te nemen. Voor genoemde snelheidsverhoging moet het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 worden aangepast. Een verhoging van de snelheid stelt ook hogere eisen aan de voertuigveiligheid, die in de Regeling voertuigen wordt geregeld.

2.2 Noodzaak

De noodzaak om over te gaan tot registratie en 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 is op grond van de richtlijn op 20 mei 2018 ingegaan. De richtlijn omvat een totaal pakket aan eisen die betrekking hebben op de APK in Nederland.

Tevens helpt de registratie- en kentekenplicht bij uitvoering van richtlijn 2014/47/EU⁹, die eveneens op 20 mei 2018 van toepassing is geworden. Op grond daarvan moeten technische controles van bedrijfsvoertuigen, waaronder bepaalde landbouw- of bosbouwtrekkers op wielen met een maximumconstructiesnelheid van meer dan 40 kilometer per uur, langs de weg kunnen worden uitgevoerd. Die controles zijn nu al mogelijk door de politie. Nadere technische controles op aanwijzing van de politie door de Dienst Wegverkeer (hierna: RDW) zijn eveneens mogelijk. De uitvoering van die nadere controles is als taak aan de RDW opgedragen.¹⁰ Dergelijke

⁸ Kamerstukken II 2013/14, 33 750 XII, nr. 36.

⁹ Richtlijn 2014/47/EU van het Europees Parlement en de Raad van 3 april 2014 betreffende technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die in de Unie aan het verkeer deelnemen en tot intrekking van richtlijn 2000/30/EG (PbEU 2014, L 127).

¹⁰ Zie artikel 2, onderdeel k, van de Regeling taken Dienst Wegverkeer, waarin richtlijn 2014/47/EU is geïmplementeerd.

controles kunnen effectiever worden uitgevoerd als LBT's, MMBS'en, MM's en LBTA's worden geregistreerd en gekentekend.

Ten slotte is vanaf 1 januari 2016 verordening (EU) nr. 167/2013¹¹ (hierna: verordening 167/2013) inzake de goedkeuring van en het markttoezicht op LBT's van kracht. Registratie van technische goedkeuring van in het verkeer gebrachte land- en bosbouwvoertuigen staat in die verordening centraal. Ook verschillende verplichtingen uit de verordening 167/2013 noodzaken tot registratie en kentekening van LBT's, MM's en LBTA's, zoals verkoopverboden, markttoezicht, terugroepacties, effectieve controle op restantvoorraden en rapportage van het aantal individueel goedgekeurde voertuigen.

2.3 Eerder wetsvoorstel en alternatief registratiesysteem

Op 27 januari 2016 is een wetsvoorstel tot invoering van een kentekenplicht voor LBT's, MMBS'en, MM's en LBTA's aanhankelijk gemaakt bij de Tweede Kamer.¹² Na uitvoerige behandeling is dat wetsvoorstel op 13 december 2016 verworpen. Door de verwerping is er geen wettelijke basis voor de APK-plicht voor die 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 richtlijn 2014/45/EU. 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 voormalige Minister van Infrastructuur en Milieu heeft de resultaten hiervan – die uiteindelijk tot een negatief oordeel daarover leidden – per brief met de Tweede Kamer gedeeld.¹³ 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 dat registratiesysteem worden alle voertuigen met de benodigde technische gegevens geregistreerd, alsmede de eigenaar/houder van het voertuig. Alleen met een volledige registratie van alle circa 270.000 LBT's is het mogelijk een sluitend systeem te maken voor de administratieve handhaving van de APK-plicht, waarmee de richtlijn afdoende kan worden geïmplementeerd. Tevens dienen dan alle ongeveer 130.000 MMBS'en geregistreerd te worden, om een vlucht van een categorisering als LBT's naar MMBS'en te voorkomen. Dat betekent dat ook de niet-APK-plichtige LBT's en MMBS'en de lasten van een registratie zullen dragen, maar geen enkel voordeel hebben van die registratie. Het risico op ontduiken van de registratie- en APK-plicht is groot, omdat bij een dergelijke alternatieve registratie geen uiterlijke kenmerken (kentekenplaten) verplicht werden gesteld. Handhaving blijft immers afhankelijk van staandhoudingen. De kosten van het registratiesysteem zouden door het kunnen ontduiken van de registratieplicht mogelijk niet kunnen worden gedekt uit de registratieta-rievan van de RDW. Die zouden dan ten laste van de overheid komen.

¹¹ 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.

¹² Kamerstukken II 2015/16, 34 397, nrs. 1–3.

¹³ Kamerstukken II 2016/17, 29 398, nr. 561.

Met die alternatieve vorm van registratie zou weliswaar invulling gegeven worden aan de Europese verplichting een APK-plicht te introduceren voor snelle LBT's, maar die kent nadelen ten opzichte van het oorspronkelijke wetsvoorstel voor kentekening. De door de Tweede Kamer gewenste snelheidsverhoging naar 40 kilometer per uur is dan 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 waren dat handhaving op straat nauwelijks mogelijk is en dat de technische geschiktheid voor een dergelijke snelheid niet gewaarborgd 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 in het geval van een alternatief registratiesysteem beperkte meerwaarde, omdat een groot deel van de ontheffingsplichtige voertuigen, zoals MMBS'en, niet wordt geregistreerd. De branche heeft juist behoefte voor die voertuigen een systeem te hebben voor eenvoudige en goedkope ontheffingen. Zonder kentekening is er geen verbetering van de voertuigveiligheid en verkeershandhaving te verwachten (technische geschiktheid, technische staat, snelheid, verzekeringsplicht). Ook is een alternatief registratiesysteem fraudegevoeliger en brengt daarmee grote financiële risico's voor de overheid met zich mee.

Gelet op vornoemde nadelen van een alternatief registratiesysteem en de grote urgentie om invulling te geven aan de Europese APK-plicht voor snelle LBT's is de regering genoodzaakt opnieuw een wetsvoorstel in te dienen dat strekt tot de invoering van een registratielijst en gefaseerde 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.

2.4 Doelstelling en uitgangspunten huidig wetsvoorstel

De specifieke doelstelling van de registratie- en 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.

Daarnaast heeft het wetsvoorstel het mogelijk maken van de snelheidsverhoging, een betere toegang tot wegen, het effectiever mogelijk maken van technische controles in de zin van richtlijn 2014/47/EU, de uitfasering van de categorie MMBS die wordt vervangen door de categorie MM en een centraal ontheffingensysteem tot doel.

Verder wordt een verbetering van de verkeersveiligheid verwacht door goedkeurings-, toelatings-, registratie en tenaamstelling van en (voor bestaande voertuigen op korte termijn) een kentekenplaatverplichting voor LBT's, MMBS'en, MM's en LBTA's. In Europees verband zijn er toelatingseisen gesteld aan die voertuigen. Die toelatingseisen staan onder meer in de verordening 167/2013. Het betreft een stelsel van eisen (en bijbehorende testen) voor goedkeuring van voertuigen en voor hun relevante onderdelen. Aangezien in Nederland de registratie ontbreekt, kunnen er ook voertuigen rondrijden die niet aan die toelatingseisen voldoen. Met de invoering van een kentekenplicht voor nieuwe voertuigen kan bij de aanvraag worden getoetst of het voertuig voldoet aan de Europese regelgeving en zal ook de voertuigveiligheid op een hoger niveau gebracht worden. Nu hoeven die voertuigen alleen aan de relatief lichte zogeheten permanente en gebruikseisen (vastgelegd in de Regeling voertuigen) te voldoen. Die eisen dateren van het midden van de vorige

eeuw. Het gaat vooral om basiseisen 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 die voertuigen kunnen de eisen aan voertuigen 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 en de APK-plicht, 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 die voertuigen zijn verzekerd. Nu moet de bestuurder van het voertuig nog een verklaring in het kader van de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen (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 die voldoen aan de technische voorschriften van verordening 167/2013 en verordening 2016/1628¹⁴, 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- of maximummassa-ontheffing voor een voertuig zonder kenteken is momenteel uiterst omslachtig en geschiedt om die reden vaak niet of op naam van het bedrijf. Door invoering van de kentekenplicht voor LBT's, MMBS'en, MM's en LBTA's die van een dergelijke ontheffing gebruik willen maken, kan die 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 registratie 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 gebruikgemaakt van het bestaande kentekenregister.

¹⁴ 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).

De registratie geldt voor alle LBT's, MMBS'en en MM's. Dat betekent dat ook de zogenoemde historische LBT's moeten worden geregistreerd als men hiermee op de voor het openbaar verkeer openstaande weg wil gaan rijden. Bestaande LBTA's waarvan de maximumconstructiesnelheid niet meer dan 25 kilometer per uur bedraagt, hoeven niet te worden geregistreerd, maar moeten voor gebruik op de openbare weg worden voorzien van een witte volgplaat (zie ook paragraaf 3.6.7 van deze memorie van toelichting).

3.2 Nieuwe voertuigen

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 dat het 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 of via een individuele goedkeuring.

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 zijn voor alle voertuigen typegoedkeuringseisen en individuele goedkeuringseisen voor de eerste toelating tot de weg. Die eisen zijn opgesteld met de branche en sluiten zo veel mogelijk aan bij reeds in Europese regelgeving opgenomen eisen. Voor MM's komt er een relatief eenvoudige individuele goedkeuring (waaronder controle op conformiteit met de machinerichtlijn, aanwezigheid van een motorcertificaat, plaatsing van de verlichting, een remproef en controle van de banden).

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 (die wordt vervangen door de categorie MM) via natuurlijke weg (sloop, export) uitfaseren.

Nieuwe LBT's en LBTA's afkomstig van waar ook ter wereld kunnen straks op basis van een geldig certificaat van overeenstemming 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 verband¹⁵ kunnen LBT's, MM's en LBTA's afkomstig uit die andere landen straks ook een Nederlands kentekenbewijs krijgen, wanneer de getoetste voorschriften gelijkwaardig zijn. Het regime is gelijk aan dat van bijvoorbeeld bedrijfsauto's en aanhangwagens, alleen de voertuiggegevens zullen afwijkend zijn. Vanwege de technische eigenschappen van die voertuigen (maximumconstructiesnelheid, afmetingen) en afstand tot het keuringstation kan het voertuig, dat 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) of langs

¹⁵ EU/EVA-verband: Europese Vrijhandelsassociatie, een samenwerkingsverband tussen Europa, Liechtenstein, Noorwegen, IJsland en Zwitserland.

elektronische weg. De kentekenplaat wordt aangevraagd via het proces van gecontroleerde afgifte en inname kentekenplaten (hierna: GAIK).

3.3 Bestaand wagenpark

Het uitgangspunt bij de invoering van de registratieplicht is dat alle voertuigen die momenteel op de weg rondrijden legaal op de weg rijden. Dat betekent dat er geen controle op de goedkeuring voor de toelating tot het verkeer op de weg zal plaatsvinden; die voertuigen worden niet fysiek geschouwd. Immers, die voertuigen mogen vandaag ook al op de weg rijden als voldaan wordt aan de permanente eisen. Daarnaast wordt verondersteld dat degene die de aanvraag tot de tenaamstelling doet, ook de eigenaar of houder is. Als naar het oordeel van de RDW de identiteit van het voertuig (door middel van het voertuigidentificatienummer, hierna: VIN) 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 bestaande LBT's, MMBS'en en LBTA's gekentekend. Nieuwe voertuigen, inclusief MM's, worden alleen gekentekend via het reguliere proces. Om het registreren van bestaande voertuigen mogelijk te maken, wordt door de RDW een digitaal portaal ontwikkeld. Dit portaal zal vanaf het begin van de conversieperiode kunnen worden gebruikt. Bij de aanvraag wordt de plausibiliteit van de gegevens gecontroleerd en wordt indien mogelijk gecontroleerd of de aanvraag binnen de beleidskaders van de RDW mag worden verwerkt.

Er wordt voorgesteld de conversieperiode te laten lopen tot 20 mei 2020. Registratieaanvragen die voor 1 mei 2020 worden ingediend, kunnen door de RDW gegarandeerd voor het einde van de conversieperiode worden afgehandeld. Voor aanvragen die na 1 mei 2020 worden ingediend, kan deze garantie niet worden gegeven, en bestaat het risico dat er op 20 mei 2020 geen geldige registratie in het kentekenregister heeft plaatsgevonden.

De volgende gegevens moeten tijdens het conversietraject worden aangeleverd door de aanvrager ter registratie in het kentekenregister en verkrijging van een kenteken:

- VIN;
- Merk;
- Type (indien bekend);
- Handelsbenaming;
- Europese voertuigcategorie;
- Nationale voertuigsoort (indien MMBS);
- Bouwjaar (voor mogelijke afgifte van historische kentekenplaten);
- Maximumconstructiesnelheid;
- Brandstof (maximaal twee);
- Vermelding of het voertuig voorzien is van een grensverkeerkenteken.

Daar waar deze voertuiggegevens beschikbaar zijn uit andere betrouwbare bronnen (bijvoorbeeld buitenlandse registraties), zullen die gebruikt worden. De registratie van het voertuig in het kentekenregister kan op twee manieren: digitaal of op papier. Indien de aanvraag digitaal wordt ingediend, dient ook de betaling elektronisch te worden verricht. 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 (zijnde 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 dat, indien noodzakelijk, ook aan de eerste aanvrager gevraagd, waarna de RDW een besluit zal nemen over de identiteit van het voertuig. Als 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, buiten registratie en geschoond), wordt de aanvraag door de RDW geweigerd. In het geval van een verval van tenaamstelling met de status export, buiten registratie of geschoond, wordt de aanvraag wel in behandeling genomen. Als de aanvraag voor inschrijving van een voertuig via conversie is afgewezen, zal de aanvraag, mocht die opnieuw worden ingediend, in beginsel vereenvoudigd worden afgehandeld. Als gestolen geregistreerde voertuigen worden niet ingeschreven in het kentekenregister. Als na het raadplegen van het Mobiele Objecten Register (MOB), het Europese voertuig- en rijbewijsinformatiesysteem (EUCARIS) of het Schengen Informatie Systeem (SIS) blijkt dat het voertuig als gestolen staat geregistreerd, wordt de aanvraag door de RDW afgewezen en vindt een melding plaats aan de organisatie die het diefstalsignaal heeft gemeld. Als de gestolen status is verwijderd, zal een nieuwe aanvraag niet meer op die grond worden afgewezen.

3.4 Historische voertuigen en vaststelling DET

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

Als het bouwjaar door de aanvrager wordt opgegeven en de RDW heeft geen redenen om te twijfelen aan de juistheid van die opgave, zal 30 juni van het opgegeven jaar 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 het VIN, worden vastgesteld.¹⁶ Verder geldt voor de historische LBT's eenzelfde procedure als voor de overige voertuigen.

3.5 Bedrijfsvoorraad

Naast bovenstaande wordt 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 en het voertuig op naam van een natuurlijke persoon of rechtspersoon zetten. Ter vermindering van de lasten kan de aanvrager er wel voor kiezen dat bij de tenaamstelling geen kentekencard wordt afgegeven. Die zou immers bij opname in de bedrijfsvoorraad meteen weer vernietigd moeten worden.

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

¹⁶ Overeenkomstig artikel 2.2, tweede lid, in samenhang met bijlage II bij de Regeling voertuigen.

betaling aan de RDW zal digitaal plaatsvinden. Daarnaast is het mogelijk een papieren aanvraag in te dienen bij een RDW-keuringsstation.

3.6.2 Grensverkeerkenteken

In alle andere Europese landen hebben LBT's al een eigen kenteken. Omdat in Nederland een kenteken voor die voertuigen niet verplicht was, bestond de mogelijkheid een grensverkeerkenteken (hierna: GV-kenteken) aan te vragen. Immers, ook Nederlandse voertuigen moeten in het buitenland van een kenteken zijn voorzien. Er zijn momenteel ongeveer 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 en gezien het feit dat de gegevens wellicht onvolledig of onjuist zijn, moeten de gegevens die nodig zijn voor de registratie in de zin van dit wetsvoorstel nog worden doorgegeven aan de RDW. Omdat de voertuigeigenaar ook al over gele GV-kentekenplaten beschikt, hoeven geen nieuwe platen gemaakt te worden. Het huidige 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 eigenaren/houders. Het GV-kenteken als «bijzonder kenteken» zal met de invoering van de registratieplicht niet meer worden afgegeven.

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 desbetreffende 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 dan de eigenaren/houders van bromfietsen (destijds) waren. Bovendien is het typegoedkeuringsnummer niet noodzakelijk voor de conversie. Doordat er geen schouw plaatsvindt, kan een minimale procedure gevolgd worden. Bij die 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. Die procedure is vergelijkbaar met het 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. Die wordt meestal aangebracht op de plek bestemd voor de kentekenplaat. De reguliere kentekenplaten reflecteren in het donker en de voertuigen zijn reeds door de permanente eisen 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 die herkenningsplaat. Met het vervallen van die verplichting vervallen ook de extra kosten van € 25,- van die plaat en de tijd die nodig is voor het monteren daarvan. Immers, op de plek van de herkenningsplaat wordt in sommige gevallen straks de kentekenplaat gemonteerd.

3.6.5 Geen kentekenplaat aan de voorzijde

In de aanloop naar de registratie- en kentekenplicht heeft door verschillende partijen (LTO Nederland, Fedecom en RDW) 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 het Verenigd Koninkrijk geen kentekenplaat aan de voorzijde van landbouwvoertuigen verplicht stellen, zal in Nederland het voeren van een kentekenplaat alleen aan de achterzijde verplicht worden. Het niet verplichten van een kentekenplaat aan de voorzijde van het voertuig leidt tot een besparing van € 4,8 miljoen voor de eigenaren/houders.

3.6.6 Uitzonderingen voor de registratieplicht

Voertuigen die zijn uitgezonderd voor het T-rijbewijs zullen ook worden uitgezonderd van de registratieplicht. 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. Die 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. Die heftrucks mogen overigens wel zijn voorzien van een koppelinrichting als hierboven bedoeld, maar mogen op de openbare weg geen aanhangwagens voortbewegen. Die uitzondering zal ook gelden voor de MMBS'en en MM's die niet breder zijn dan 130 centimeter, voor zover die niet onder verordening 167/2013 vallen en die 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 -kramen, de zogenoemde fruittreintjes.

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 of hefplateaus. Verder worden ook één-assige motorrijtuigen en meeneemheftrucks uitgezonderd. Daarnaast geldt de registratie-/kentekenplicht niet voor asfalteermachines, asfaltfreesmachines en walsen, als die 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 die voertuigen straks toch onder de registratie-/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 regelgeving¹⁷ 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.

¹⁷ Fahrzeug-Zulassungsverordnung – FZV §10, punt 8.

3.6.8 Voertuigen die niet op de weg komen

Voor voertuigen die niet op de weg komen, maar van de weg gebruik moeten maken om bijvoorbeeld 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. Het ééndagskenteken is immers bedoeld voor kentekenonderzoek en weging en dus niet voor het verplaatsen van het voertuig over de weg voor onderhoud en reparatie. Er is geen registratie en herleiding mogelijk bij een ééndagskenteken, waar dit bij een handelaarsplaat wel het geval is. Het handelaarskenteken is daarnaast herbruikbaar, terwijl een ééndagskenteken en de bijbehorende kentekenplaat maar één maal kan worden gebruikt.

3.6.9 Kentekenplaatverlichting

In de aanloop van dit wetsvoorstel is er overleg geweest met betrokken partijen, waarbij gebleken is dat het aanbrengen van kentekenplaatverlichting op alle bestaande voertuigen kostenverhogend zou werken. De kentekenplaatverlichting is dan ook niet verplicht voor het bestaande voertuigpark. Nieuwe voertuigen worden van fabriekswege reeds uitgerust met kentekenplaatverlichting.

3.6.10 Bestaande modellen kentekenplaten

Er is besloten om gebruik te maken van de bestaande kentekenplaten. Introductie van nieuwe modellen kentekenplaten zou kostenverhogend werken. Vanuit de Europese regelgeving is de ruimte voor een kentekenplaat aan de achterzijde van het voertuig voorgeschreven. Hiervoor zijn reeds modellen beschikbaar. In praktijk betekent dit dat naast de reguliere platen voor personenauto's ook de platen voor motorfietsen mogen worden aangebracht. Ook verschillende kleuren of kenmerken op de plaat zijn niet noodzakelijk, omdat alle eigenschappen van het voertuig in het kentekenregister aanwezig zijn en zijn te raadplegen.

3.7 Snelheidsverhoging

Eerder hebben de Onderzoeksraad voor veiligheid¹⁸ en de Initiatiefgroep Landbouwvoertuigen van Veilig Verkeer Nederland¹⁹ erop gewezen dat een direct verband bestaat tussen de verkeersveiligheid en de rijsnelheid 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 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 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 die in het kentekenregister is vastgelegd. Dit geldt derhalve ook voor aanhangwagens en verwisselbare

¹⁸ Onderzoeksraad voor veiligheid, *Verkeersongevallen met (land)bouwvoertuigen* (2010).

¹⁹ Initiatiefgroep Landbouwvoertuigen van Veilig Verkeer Nederland, advies *«Verbetering verkeersveiligheid land- en bosbouwtrekkers»* (2008).

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 bestaande LBTA's is het noodzakelijk gegevens in het kentekenregister vermeld te hebben, anders geldt ook voor die voertuigen een maximumsnelheid van 25 kilometer per uur. De gegevens, voor zover van toepassing, zijn genoemd in paragraaf 3.3 van deze memorie van toelichting. Het voeren van een kentekenplaat door 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 gewaarborgd. Voor de verhoging van de snelheidslimiet zal het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 aangepast worden, zodat de wegbeheerders bovenstaand beleid kunnen uitvoeren.

3.8 Centraal ontheffingensysteem 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 RDW kan een centraal ontheffingensysteem voor (land)bouwvoertuigen vormgeven, zoals momenteel al het geval is voor andere voertuigcategorieën. Hiervoor is het noodzakelijk de exclusieve bevoegdheid voor het verlenen van ontheffingen toe te kennen aan de RDW; dat vereist aanpassing van het Besluit ontheffingverlening exceptioneel vervoer.

Om over de ontheffingverlening te kunnen beslissen, zullen in het kentekenregister wel aanvullende gegevens ter registratie nodig zijn. In aanvulling op de in paragraaf 3.3 genoemde gegevens, zijn dan nog de volgende gegevens vereist:

- Technische toegestane maximummassa's;
- Breedte, lengte en hoogte;
- Vermelding of het voertuig ontheffingplichtig is.

4. Verhouding tot bestaande regelgeving

In voorgaande jaren is vanuit de land-, bos- en tuinbouwsector, maar ook vanuit andere sectoren die gebruikmaken van genoemde voertuigen en combinaties, bezwaar gemaakt tegen een algehele kentekenplicht, omdat dat mogelijk ook gevolgen zou hebben voor de motorrijtuigenbelasting (hierna: 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 motorrij wiel 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 voorgeschreven 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 die 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 die situatie ook na invoering van de registratie- en 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 registratieplicht 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 registratie- en kentekenplicht de verzekering op kenteken plaatsvinden. Ook zijn er verzamelpolissen ten behoeve van 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 werkwijze met betrekking tot de overige gekentekende voertuigen.

4.3 Verordening 167/2013

De verordening (EU) nr. 167/2013 en de daarbij behorende verordeningen brengen een aantal verplichtingen voor de lidstaten mee, waarbij het aansluiten bij de bestaande registratie- en kentekenplicht de laagste kosten met zich brengen. Daardoor kan immers op een efficiënte manier toezicht worden gehouden en kunnen relatief eenvoudig gegevens worden verzameld en bijgehouden. De verordening stelt onder andere dat de lidstaat:

- markttoezicht houdt en ervoor zorgt dat alleen voertuigen in de handel worden gebracht als zij voldoen aan de verordening;
- toezicht houdt zodat er alleen voertuigen in het verkeer worden gebracht als deze voldoen aan de verordening;
- toezicht houdt op de restantvoorraad, waarbij voertuigen die nog niet voldoen aan de laatste strengere eisen maar reeds geproduceerd waren, tijdelijk nog kunnen worden geregistreerd; de lidstaat moet ervoor zorgen dat het volgens deze procedure op de markt aan te bieden, te registreren of in het verkeer te brengen aantal voertuigen effectief wordt gecontroleerd;
- terugroepacties mogelijk maakt als blijkt dat voertuigen niet conform hun goedkeuring zijn geproduceerd of dat voertuigen onveilig zijn;
- rapporteert aan de Europese Commissie hoeveel voertuigen individueel zijn goedgekeurd voor hun eerste registratie;
- het verbod op het toelaten van motorrijtuigen met een aansluiting voor één leiding remsysteem handhaaft.

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 ook

informatie verstrekt kunnen worden aan burgers en overheden. Ook kan de burger bijvoorbeeld geïnformeerd worden over een eventuele terugroepactie van de fabrikant en kan statistische informatie verstrekt worden aan partijen. 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 die reden vaak niet. Door opname in het kentekenregister kunnen ook LBT's, MMBS'en, MM's of LBTA's op eenvoudige wijze als gestolen worden geregistreerd in het kentekenregister.

5.3 Terugroepacties

Fabrikanten en importeurs hebben de plicht om als 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 dat 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 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. Via registratie in het kentekenregister is dit wel mogelijk.

5.4 APK

De handhaving op de APK-plicht vindt bij de andere motorrijtuigen plaats op basis van de gegevens in het kentekenregister. Dit gebeurt door staandehouding op straat en op basis van registercontroles. Handhaving zal ook plaatsvinden bij landbouw- of bosbouwtrekkers op wielen met een maximumconstructiesnelheid van meer dan 40 kilometer per uur.

De registercontroles zullen niet plaatsvinden, omdat landbouw- of bosbouwtrekkers onder bepaalde omstandigheden kunnen worden vrijgesteld van de APK-plicht op basis van richtlijn 2014/45/EU. Van die mogelijkheid zal gebruikgemaakt worden door die uitzondering op te nemen in het Besluit voertuigen. Het gaat dan om voertuigen die voor landbouw-, tuinbouw-, bosbouw-, veeteelt- of visserijdoeleinden worden gebruikt, doch alleen op het grondgebied van de betrokken lidstaat en hoofdzakelijk op het terrein waar zulke activiteit plaatsvindt, met inbegrip van landwegen, bospaden of akkers. Een dergelijke vrijstelling is afhankelijk van het gebruik van het voertuig op dat moment en kan alleen bij staandehouding worden vastgesteld.

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 in het kentekenregister van de circa 270.000 LBT's, 130.000 MMBS'en, 20.000 voertuigen die al een GV-kenteken hebben en 150.000 van de 300.000 LBTA's vallen hieronder.

1. Te betalen aan de RDW registratie en tenaamstelling (prijspeil 2019)	Registratiekosten	Tenaamstelling	Totaal RDW	Aantal voertuigen	Totale kosten
LBT bestaand voertuigpark	€ 7,90	€ 10,10	€ 18,-	270.000	€ 4.860.000
MMBS bestaand voertuigpark	€ 7,90	€ 10,10	€ 18,-	130.000	€ 2.340.000
LBTA bestaand voertuigpark	€ 7,90	€ 10,10	€ 18,-	150.000	€ 2.700.000
LBT en MMBS GV-kenteken	n.v.t.	€ 10,10	€ 10,10	20.000	€ 202.000
<i>Eenmalig bestaand voertuigpark</i>					<i>€ 10.102.000</i>
Nieuwe voertuigen	€ 39,-	€ 10,10	€ 49,10	8.000	€ 392.800
Overschrijvingen	n.v.t.	€ 10,10	€ 10,10	5.000	€ 50.500
Exportmeldingen	n.v.t.	n.v.t.	€ 9,61	4.000	€ 38.440
<i>Jaarlijks</i>					<i>€ 481.740</i>

Daarnaast zullen naar verwachting 400 (mechanisatie)bedrijven eenmalig een «erkenning bedrijfsvoorraad» aanvragen bij de RDW. Zij zullen na de conversie de circa 10.000 voertuigen die zij in een bestaande voorraad hebben opgeven bij de RDW voor opname in de «officiële» bedrijfsvoorraad. Dat komt neer op het volgende:

2. Te betalen aan RDW bedrijfsvoorraad (prijspeil 2019)	Per bedrijf/voertuig	Aantal bedrijven/voertuigen	Totale kosten
Erkenning bedrijfsvoorraad	€ 188,50	400	€ 75.400
Opname bedrijfsvoorraad	€ 3,48	10.000	€ 34.800
<i>Eenmalig bestaand voertuigpark</i>			<i>€ 110.200</i>

De totale financiële kosten komen eenmalig neer op € 10.102.000 + € 110.200 = € 10.212.200 en jaarlijks op € 481.740.

Tot slot valt ook het afmeldtarief van de RDW voor de APK onder financiële kosten wanneer de bedrijven de APK voor tractoren gaan uitvoeren. Het afmeldtarief zit verwerkt in het bedrag dat de voertuigeigenaar verschuldigd is aan het voor het uitvoeren van de APK erkende bedrijf. Het bedraagt respectievelijk € 3,55 en € 4,05 bij reguliere afmelding en internetafmelding. Als er circa 7.000 APK-plichtige tractoren zijn (die eens per twee jaar naar de APK moeten) bedragen de financiële kosten circa € 13.300 per jaar, ervan uitgaande dat er evenveel reguliere afmeldingen als internetafmeldingen worden gedaan.

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 en het monteren vallen hieronder. In sommige gevallen zal ook een kentekenplaathouder gemonteerd moeten worden. De verwachte kosten hiervan zijn echter dermate gering, dat die hier buiten beschouwing kunnen blijven. Die 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. Deze kosten moeten worden gemaakt in de periode tot 1 januari 2025. Dan moeten immers alle voertuigen zijn voorzien van een kentekenplaat. Hoe deze kosten zijn verdeeld in de periode tot 1 januari 2025 is niet in te schatten. Bij nieuwe voertuigen zitten de kosten voor de kentekenplaat en het monteren in de aanschafprijs. Die nalevingskosten zijn voor de volledigheid ook in tabel 4 opgenomen.

3. Kentekenplaat	Per kentekenplaat	Aantal voertuigen	Totale kosten
LBT bestaand voertuigpark	€ 12,-	270.000	€ 3.240.000
MMBS bestaand voertuigpark	€ 12,-	130.000	€ 1.560.000
LBTA bestaand voertuigpark	€ 12,-	150.000	€ 1.800.000
LBTA bestaand voertuigpark volgplaten	€ 12,-	150.000	€ 1.800.000
LBT en MMBS GV-kenteken	n.v.t.	20.000	€ 0
<i>Eenmalig bestaand voertuigpark</i>			<i>€ 8.400.000</i>
Nieuwe voertuigen	€ 12,-	8.000	€ 96.000
<i>Jaarlijks</i>			<i>€ 96.000</i>

4. Bestellen, ophalen, monteren kentekenplaat	Tijd	Aantal voertuigen / bedrijven	Uren
Bestellen en ophalen kentekenplaten	30 minuten	80.000	40.000
Monteren kentekenplaat LBT bestaand voertuigpark	5 minuten	270.000	22.500
Monteren kentekenplaat MMBS bestaand voertuigpark	5 minuten	130.000	10.833
Monteren kentekenplaat LBTA bestaand voertuigpark	5 minuten	150.000	12.500
<i>Enmalig bestaand voertuigpark</i>			<i>85.833</i>
<i>In geld (uurloon € 36)</i>			<i>€ 3.090.000</i>
Bestellen en ophalen kentekenplaten nieuwe voertuigen	30 min	8.000	4.000
Monteren kentekenplaat nieuwe voertuigen	5 min	8.000	700
<i>Jaarlijks</i>			<i>4.700</i>
<i>In geld (uurloon € 36)</i>			<i>€ 169.200</i>

De eenmalige kosten komen uit op € 8.400.000 voor de kentekenplaten en € 3.090.000 voor het bestellen, ophalen en monteren van de kentekenplaat. Dat komt neer op in totaal € 11.490.000. Omgerekend op jaarbasis, uitgaande van een afschrijving in 10 jaar, is dat € 1.149.000. Voor de nieuwe voertuigen komt daar jaarlijks € 96.000 bij voor de kentekenplaten en € 169.200 voor het bestellen en monteren daarvan, oftewel in totaal € 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. De administratieve lasten 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 zogenoemde hobbybedrijven (bedrijven waarvan de ondernemer neveninkomsten heeft). Die 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 of schriftelijk);
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. Die informatie kan teruggevonden worden aan de hand van het voertuig zelf, het certificaat van overeenstemming (CVO), het individueel goedkeuringscertificaat (IGC), de aankoopnota, het onderhoudsboekje, het 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 worden aan de eigenaar/houder twee kanalen geboden: digitaal of fysiek aan de balie van een RDW-keuringsstation. De digitale variant geniet veruit de voorkeur en zal voor de eigenaar van de voertuigen de minste tijd kosten. 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 dat ingevuld moet worden, wordt voor het invullen van de gegevens per voertuig gemiddeld 4 minuten gerekend. Het afschrift van de inschrijving, oftewel de kentekencard, wordt overigens in verband met de verwerkingstijd en de impact op bestaande processen mogelijk niet de eerstvolgende werkdag verstuurd, zoals in het reguliere proces het geval is.

6.3.2.3 Tenaamstelling van het voertuig

De aanvraag tot tenaamstelling kan op twee manieren worden ingediend: digitaal of persoonlijk (fysiek) verschijnen bij een RDW-keuringsstation. In het geval van digitale aanvraag is de tijdsbelasting 5 minuten per bedrijf. In geval van persoonlijke verschijning zal 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 ten minste 80%, naar verwachting ongeveer 85%, van de 80.000 bedrijven kiest voor de digitale verschijnen.

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	570.000	142.500
Inschrijving uitvoeren	4 minuten	570.000	38.000
Aanvragen tenaamstelling (digitaal)	5 minuten	68.000	5.666
Aanvragen tenaamstelling (in persoon)	60 minuten	12.000	12.000
<i>Eenmalig in uren</i>			<i>204.866</i>
<i>In geld (uurloon € 36)</i>			<i>€ 7.375.200</i>

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 € 7.375.200.

6.4 Totale kosten voor de invoering van de registratie- en kentekenplicht voor bestaande LBT's, MMBS'en en LBTa's

Incidenteel	Uren	Geld
Aanvraag kenteken + tenaamstelling		€ 10.102.000
Aanvraag erkenning bedrijfsvoorraad + opname bedrijfsvoorraad		€ 110.200
<i>Financiële kosten</i>		€ 10.212.200
Kentekenplaat		€ 8.400.000
Bestellen, ophalen, monteren kentekenplaat	85.833	€ 3.090.000
<i>Inhoudelijke nalevingskosten</i>		€ 11.490.000
<i>Administratieve lasten</i>	204.866	€ 7.375.200
Totaal incidenteel		€ 29.077.400

Structureel per jaar	Uren	Geld
Te betalen aan de RDW (nieuwe voertuigen, overschrijvingen en exportmeldingen)		€ 481.740
Kentekenplaat		€ 96.000
Bestellen, ophalen, monteren kentekenplaat	4.700	€ 169.200
<i>Inhoudelijke nalevingskosten</i>		€ 265.200
Totaal jaarlijks		€ 746.940

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 LBT's op 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 en de APK eens in de twee jaar wordt uitgevoerd, wordt geschat dat de structurele lasten € 542.500 (= 7.000 uren) per jaar bedragen. Dat kan lager uitvallen als blijkt dat er minder snelle LBT's zijn. Het aantal te keuren voertuigen is ook lager als voertuigen die alleen voor landbouw-, tuinbouw-, bosbouw-, veeteelt- of visserijdoeleinden worden gebruikt worden vrijgesteld.

7. Advisering en consultatie

Er is bij het opstellen van het eerder ingediende wetsvoorstel overleg gevoerd met vertegenwoordigers van de RDW, de Nationale Politie (politie), het openbaar ministerie, 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 mechanisatietechniek (Fedecom), de brancheorganisatie van importeurs en fabrikanten van bouwmaschinen, magazijninrichtingen, wegebouwmaterieel 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 (nu: evofenedex), de overkoepelende belangenorganisaties voor het in stand houden van het Nederlandse mobiele historisch erfgoed (FEHAC en FEHAMEC) en de Historische Motoren en Tractorenvereniging (HMT) en de fietsersbond. Daarnaast waren vertegenwoordigers van de provincies (IPO), gemeenten (VNG) en waterschappen (Unie van Waterschappen) en vertegenwoordigers van het voormalige Ministerie van Economische Zaken en van het Ministerie 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 internetconsultatie.²⁰ Er zijn toen in totaal 23 reacties ontvangen, waarvan 14 openbaar. Twaalf reacties waren afkomstig van particulieren, drie van bedrijven, vier van brancheorganisaties, twee van vakbonden, één van een overheidsorganisatie en één van een vereniging. Eén reactie was dubbel ingediend, en één reactie werd namens twee brancheorganisaties ingediend, zodat er in feite uiteindelijk 23 participanten hebben gereageerd.

Tot slot is advies gevraagd aan politie, het openbaar ministerie en het Adviescollege toetsing regeldruk. Voor een uitgebreide reactie van de belanghebbende wordt verwezen naar de memorie van toelichting bij het eerdere wetsvoorstel.²¹

Aangezien een vergelijkbaar wetsvoorstel eerder is ingediend en urgentie is geboden om 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 het feit dat de APK-plicht uit richtlijn 2014/45/EU vanaf 20 mei 2018 had moeten worden toegepast, wordt ernaar gestreefd het wetsvoorstel zo spoedig mogelijk in werking te laten treden. Hierbij wordt weliswaar afgeweken van de systematiek van vaste verandermomenten van regelgeving als bedoeld in aanwijzing 4.17 van de Aanwijzingen voor de regelgeving, maar dit wordt gerechtvaardigd door het feit dat het hier uitvoering van Europese regelgeving betreft (aanwijzing 4.17, vijfde lid, onderdeel d).

Dat betekent dat voor de huidige LBT's de conversieperiode korter zal zijn dan gewenst door de branche. Wel wordt rekening gehouden met de wens van de branche om conversie in de winterperiode mogelijk te maken. Het voornemen is dat voor 20 mei 2020 alle huidige LBT's zijn

²⁰ http://www.internetconsultatie.nl/kentekenen_tractoren.

²¹ Kamerstukken II 2015/16, 34 397, nr. 3.

gekenkend, opdat vanaf dat moment de eerste voertuigen gekeurd kunnen worden. Om er zeker van te zijn dat registratie op 20 mei 2020 heeft plaatsgevonden, zou daartoe voor 1 mei 2020 een aanvraag ingediend moeten worden.

Het voeren van een kentekenplaat door MMBS'en en LBTA's volgt niet uit een Europese verplichting, maar is nodig om invulling te geven aan de twee genoemde Kamer moties. De bestaande voertuigen kunnen via de conversie worden geregistreerd tot 20 mei 2020 en worden pas na 31 december 2024 verplicht een kentekenplaat te voeren, tenzij deze voertuigen harder kunnen en willen rijden dan 25 kilometer per uur of een ontheffing nodig hebben voor toelating tot de weg.

De registratieplicht en de plicht tot het voeren van een kentekenplaat 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 registratie- en kentekenplicht voor die voertuigen zal zorgvuldige communicatie plaatsvinden. Dat is niet alleen van belang voor de mensen die beroepsmatig LBT's en MMBS'en besturen, maar voor iedereen die belang heeft bij dit wetsvoorstel. Daarnaast zal over het voornemen worden gecommuniceerd met de uitvoerings- en handhavingsinstanties, 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 die punten zal ingaan. De betrokken instanties zullen uiteraard voor die werkgroep worden uitgenodigd. Zodra behandeling van het wetsvoorstel in de Tweede Kamer is afgerond, zal de communicatie van start gaan.

ARTIKELSGEWIJS DEEL

Artikel I

Onderdeel A

Op grond van artikel 36 van de WVV 1994 moet ieder motorrijtuig zijn voorzien van een kenteken. Die 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, eerste lid, van de WVV 1994 voorziet in het schrappen van de algemene uitzondering 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 j, 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 uitsluitend bestemd zijn om te 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 (zoals LBTA's met een maximumconstructiesnelheid van niet meer dan 25 kilometer per uur die in gebruik genomen zijn voor de datum van inwerkingtreding van dit wetsvoorstel). 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 categorie MM, die in de plaats komt van de bestaande categorie 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, in samenhang met artikel IX, tweede lid, dat voor LBT's, MMBS'en en LBTA's die een maximumconstructiesnelheid van meer dan 25 kilometer per uur hebben, die voor de invoeringsdatum van de registratieplicht in het verkeer zijn gebracht, de verplichting om een kentekenregistratie te hebben niet geldt tot 20 mei 2020. Dit is de zogenaamde conversieperiode.

Dit is een overgangsrechtelijke bepaling die voorkomt dat de houders van LBT's, 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 nieuwe LBT's, MM's en LBTA's, die op of na de invoeringsdatum van de registratieplicht in het verkeer gebracht worden, geldt een algehele kentekenplicht.

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 en LBTA's die voor de invoeringsdatum van de registratieplicht in het verkeer zijn gebracht van een kenteken kunnen worden voorzien zonder dat er wordt gecontroleerd of 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 eveneens gedurende de 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 registratieplicht 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 WVV 1994 gestelde regels wel gewoon van toepassing. Het overgangsrecht is immers alleen van toepassing op de eerste inschrijving en tenaamstelling na de inwerkingtreding van het wetsvoorstel. 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 aanvragen van de eerste inschrijving en tenaamstelling.

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

Artikel III

eerste lid

Op grond van artikel 40, eerste lid, moet het voor een motorrijtuig of aanhangwagen opgegeven kenteken duidelijk zichtbaar op het motorrijtuig of de aanhangwagen zijn aangebracht in de vorm van de kentekenplaat.

Het voorgestelde artikel III, eerste lid, regelt dat LBT's, MMBS'en en LBTA's die voor de invoeringsdatum van de kentekenplicht in het verkeer zijn gebracht geen kentekenplaat hoeven te hebben. Voor die voertuigen is dus, na afloop van de zogenoemde conversieperiode wel een kenteken opgegeven door de RDW en die voertuigen zijn geregistreerd en tenaamgesteld, maar het kenteken hoeft niet (in de vorm van een kentekenplaat) zichtbaar op het voertuig aangebracht te zijn. Deze uitzondering blijft ook na de conversieperiode van toepassing, te weten tot en met 31 december 2024 (zie artikel IX, derde lid).

tweede lid

Het is echter niet verboden om een kenteken te voeren op een LBT, MMBS of LBTA als het voertuig in het kentekenregister is geregistreerd. Een kentekenplaat is zelfs vereist voor snelle LBT's (die met dit wetsvoorstel ingevolge artikel 72 van de WVV 1994 APK-plichtig worden), voor voertuigen waarmee de eigenaar/houder sneller wil rijden dan 25 kilometer per uur of voor voertuigen waarvoor de eigenaar/houder gebruikmaakt of gebruik wil maken van een breedte-, lengte-, hoogte- of maximummassa-ontheffing. Dergelijke ontheffingen zijn nu nog afgegeven door de wegbeheerders en kunnen bij hen worden aange-

vraagt op grond van artikel 149 van de WVV 1994. Bij de inrichting van een centraal ontheffingensysteem komt de bevoegdheid bij de RDW te liggen. Om rekening te houden met de omstandigheid dat niet direct alle ontheffingen door de RDW zullen of kunnen worden afgegeven via een centraal ontheffingensysteem, is in artikel III, tweede lid, zowel rekening gehouden met bestaande en nog door de wegbeheerder af te geven ontheffingen (onderdeel c) en ontheffingen die via een centraal ontheffingensysteem door de RDW zullen worden afgegeven (onderdeel d).

Artikel IV

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 registratie- en 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 zin, van de Wet BPM 1992 wordt beoogd te voorkomen dat MMBS'en en MM's op twee wielen zouden kunnen worden aangemerkt als een motorrijtuig voor de heffing van de BPM, hetgeen niet de bedoeling is. LBT's kunnen gezien de definitie daarvan in de Regeling voertuigen niet slechts twee wielen hebben, en hoeven daarom niet uitgesloten te worden.

Tevens wordt een verduidelijking aangebracht, door ook fietsen met trapondersteuning expliciet te benoemen als voertuigen die niet worden verstaan onder het begrip motorrijtuig. Dit kan weliswaar worden afgeleid uit de WVV 1994, omdat fietsen met trapondersteuning niet vallen onder het begrip motorrijtuigen in die wet (artikel 1, eerste lid, onderdeel c, van de WVV 1994), maar omdat niet expliciet wordt verwezen naar dat begrip, wordt het nodig geacht dit te verduidelijken in de Wet BPM 1992.

Artikel V

Met deze overgangsbepaling wordt beoogd ook LBT's en MMBS'en die reeds voor de invoeringsdatum van de registratie- en kentekenplicht in het verkeer gebracht 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 registratie- en kentekenplicht geldt op grond van de artikelen II, eerste lid, en III, 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 VI

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 de registratie- en kentekenplicht zouden – zonder nadere regelgeving – die 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 VII

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 die motorrijtuigen geldt immers een overgangperiode waarin een vrijstelling van de voorgestelde registratie- en kentekenplicht geldt op grond van de artikelen II, eerste lid, en III, 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 VIII

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

Artikel IX

eerste lid

De inwerkingtreding van dit wetsvoorstel wordt bepaald bij koninklijk besluit. Zoals ook in hoofdstuk 8 van deze memorie van toelichting is aangegeven, treedt dit wetsvoorstel bij voorkeur zo spoedig mogelijk in werking, mogelijk in afwijking van de vaste verandermomenten. Artikel III, tweede lid, onderdeel d, treedt mogelijk later in werking dan de rest van de wet, in verband met het opzetten en inrichten van een centraal ontheffingssysteem.

tweede en derde lid

In het tweede en derde lid van artikel IX van dit wetsvoorstel bepalen meteen per wanneer de overgangsrechtelijke bepalingen voor de conversieperiode en de periode tot een kentekenplaatverplichting vervallen. Aangezien de artikelen II, V en VII betrekking hebben op de conversieperiode, vervallen die bepalingen met ingang van 20 mei 2020. De overgangsrechtelijke bepaling ten aanzien van het verplicht zichtbaar

voeren van een kentekenplaat (artikel III) vervalt met ingang van 1 januari 2025, omdat vanaf die datum alle LBT's, MMBS'en en LBTA's verplicht zijn een kentekenplaat te voeren.

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