

Vergaderjaar 2007–2008

31 340

Wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 op een aantal punten van uiteenlopende aard en wijziging van de Wet bereikbaarheid en mobiliteit op een technisch punt

Nr. 3

Het advies van de Raad van State wordt niet openbaar gemaakt, omdat het zonder meer instemmend luidt/uitsluitend opmerkingen van redactionele aard bevat (artikel 25a, vierde lid, onderdeel b, van de Wet op de Raad van State).

MEMORIE VAN TOELICHTING

ALGEMEEN

Het onderhavige wetsvoorstel voorziet in een wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 (hierna: WvW 1994) op een aantal punten van uiteenlopende aard. Afgezien van een aantal meer (wets)technische, weinig beleidsinhoudelijke punten bevat dit wetsvoorstel ook een aantal meer substantiële punten die hier aandacht verdienen. Tevens wordt de Wet bereikbaarheid en mobiliteit op een technisch punt gewijzigd.

1 Verkeersregelaars

De voorgenomen wijziging van artikel 12, derde lid, onderdeel d, van de WvW 1994 voorziet in een grondslag om bij of krachtens algemene maatregel van bestuur regels te stellen met betrekking tot het innemen van het bevoegdheidsbewijs van verkeersregelaars en de schorsing van hun aanstelling (artikel I, onderdeel C). Artikel I, onderdeel D, van de wet van 2 november 2006 tot wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 en enkele andere verwante wetten op een aantal punten van uiteenlopende aard¹ voorziet reeds in een basis om de aanstelling van verkeersregelaars te kunnen intrekken. Zolang de aanstelling niet is ingetrokken kan de verkeersregelaar als zodanig blijven optreden. Dit kan ertoe leiden dat onbekwame verkeersregelaars gedurende enige tijd toch het verkeer blijven regelen. In gevallen waarin het optreden van een verkeersregelaar ertoe leidt dat de verkeersveiligheid in het geding is, moet het mogelijk zijn de verkeersregelaar te verplichten zijn taken direct (tijdelijk) neer te leggen. Met de onderhavige wijziging wordt dit mogelijk gemaakt. In dergelijke gevallen kan de politie het bevoegdheidsbewijs invorderen en kan het tot aanstelling bevoegd gezag besluiten de aanstelling voor een bepaalde periode te schorsen.

Omdat wordt voorzien in delegatiegrondslagen moet nog uitwerking op het niveau van een algemene maatregel van bestuur en van een ministeriële regeling plaatsvinden. Eventuele lasten zullen daarbij in kaart worden gebracht.

¹ Staatsblad 616.

2 Het mobiele objectenregister

In artikel I, onderdelen A en E, wordt de grondslag gecreëerd voor het bijhouden van gegevens door de Dienst Wegverkeer (hierna: de RDW) ten aanzien van niet in Nederland gekentekende voertuigen. Vanaf 1993 werkt de RDW met de Stichting Vermiste Auto Register (VAR, die nu is opgegaan in de Stichting Verzekeringsbureau voertuigcriminaliteit, VbV), BOVAG, verzekeringsmaatschappijen en RDC samen met het oog op het verbeteren en versnellen van de informatieverwerking rond vermissingen en diefstallen van gekentekende voertuigen.

Gezien de positieve resultaten op dit gebied heeft de Stichting VAR zich daarna samen met de RDW gericht op de signalering van vermiste en gestolen, niet-gekentekende objecten, zoals fietsen, bromfietsen, nog niet gekentekende (showroom)voertuigen, in Nederland gestolen buitenlands gekentekende voertuigen, werktuigen zoals shovels en heftrucks en landbouwvoertuigen. In 2002 heeft Stichting VAR daartoe het Vermiste Objecten Register opgezet en heeft de RDW voor de politie het Mobiele Objecten Register (hierna: MOB) opgezet. Tussen beide systemen vindt informatie-uitwisseling plaats. Een aantal onderdelen van het mobiele objectenregister is juridisch gezien inmiddels elders ondergebracht. Zo maakt de registratie van gestolen aanhangwagens en opleggers alsmede bromfietsen vanwege de kentekening van deze voertuigen inmiddels onderdeel uit van het kentekenregister. De gegevens over fietsen zijn inmiddels ondergebracht in een juridisch zelfstandig register waartoe in het wetsvoorstel houdende wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met het aanmerken van het kentekenregister als basisregistratie alsmede in verband met de herziening van de gegevensverstrekking uit het kentekenregister en enkele andere wijzigingen¹, in een afzonderlijke formeel wettelijke basis wordt voorzien. Sinds de invoering heeft het MOB zijn maatschappelijk nut bewezen en het verdient dan ook aanbeveling om het register met de resterende categorieën objecten een juridische basis te geven. De aard van de gegevens en het feit dat die aan de politie, alsmede aan derden kunnen worden verstrekt vraagt om verankering als een publieke taak. Een formeel wettelijke regeling als de onderhavige is daarvoor dan de meest aangewezen weg.

Het MOB bevat ten eerste gegevens van voertuigen en aanhangwagens waarvoor voor gebruik op de weg een kenteken dient te zijn opgegeven, maar die nog geen kenteken hebben. Het betreft bijvoorbeeld auto's en motorfietsen, die uit een showroom zijn gestolen en waarvoor nog geen kenteken is opgegeven. Maar ook gestolen voertuigen, die niet gekentekend (behoeven te) worden, zoals shovels, kranen, heftrucks en landbouwvoertuigen en lichte aanhangwagens zijn in het MOB opgenomen. Doordat de definitie van mobiele objecten ruim is en er een delegatiegrondslag is bestaat de mogelijkheid om in de toekomst ook bijvoorbeeld vaartuigen te registreren (het voorgestelde artikel 70I, eerste lid). Voor de bij ministeriele regeling aan te wijzen categorieën van objecten geldt dat er voor de burger geen verplichting van overheidswege bestaat om het object te registreren in het MOB-register. De vrijwillige registratie is een uitvloeisel van het samenwerkingsverband tussen de hiervoor genoemde private en publieke partijen dat gericht is op de aanpak van diefstal. De in het MOB verzamelde gegevens zijn in de eerste plaats bedoeld als landelijke informatiebron voor de politie met betrekking tot objecten die vermist zijn of waarvoor aangifte van diefstal is gedaan. Verder zou gedacht kunnen worden – indien daar aanleiding toe is en het technisch mogelijk is – om het diefstalsignaal aan het publiek ter beschikking te stellen, via een zogenoemde hit/no-hit bevraging. Bij een dergelijke bevraging kan op basis van het invoeren van de kenmerken van een mobiel object uit het register worden opgevraagd of het desbetreffende mobiele object al dan niet als gestolen staat geregistreerd.

¹ Kamerstukken II 2006/07, 31 219.

Registratie van het «vermist-signaal» gebeurt reeds door de Stichting Verzekeringsbureau Voertuigcriminaliteit. Het signaal dat er aangifte is gedaan van diefstal, dat dit eerdere signaal overschrijft, wordt geplaatst door de politie.

Ondanks dat voor de verstrekking aan politie en de hit/no-hit bevraging geen tarief in rekening zal worden gebracht, wordt via artikel 70l, vierde lid, aangesloten bij de mogelijkheid van artikel 70k, vierde en vijfde lid, een tarief in rekening te brengen. Een aansluittarief kan in bepaalde gevallen van toepassing zijn indien een bepaalde set van gegevens uit het register gedestilleerd moet worden en hiervoor speciale software moet worden gegeven. Daarnaast is het niet ondenkbaar dat instanties zoals verzekeringsmaatschappijen via een abonnement met regelmaat gegevens uit het register willen kunnen halen. Voor het aanmaken van zo'n abonnement kan dan een aansluittarief in rekening worden gebracht. Vervolgens is op grond van artikel 70l, vierde lid, jo. artikel 70k, vijfde lid, van het wetsvoorstel mogelijk om voor de daadwerkelijke verstrekking van gegevens een tarief in rekening te brengen.

3 Airco's

Met de voorgenomen wijziging van artikel 71 van de WvW 1994 wordt het mogelijk gemaakt om regels te stellen ter zake van het onderhoud van voertuigen, voor zover dit voortvloeit uit internationaalrechtelijke verplichtingen (artikel I, onderdeel F). Deze wijziging levert de basis voor implementatie van artikel 6, tweede en derde lid, van richtlijn 2006/40/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 17 mei 2006 betreffende emissies van klimaatregelingsapparatuur in motorvoertuigen en houdende wijziging van Richtlijn 70/156/EEG van de Raad¹. Ingevolge dit artikel is het (na)vullen van klimaatregelingsystemen in voertuigen onder bepaalde voorwaarden niet toegestaan en is daarnaast het vullen van lekkende klimaatregelingsystemen niet toegestaan dan nadat herstelling van die systemen is voltooid. Dit zal op basis van artikel 71, onderdeel c, van de WvW 1994 nader worden uitgewerkt in het Voertuigreglement, waarbij eventuele lasten in kaart worden gebracht.

4 Kosten van onderzoeken in het kader van de vorderingsprocedure

Om een rijbewijs te behalen, moet betrokkene bewijzen dat hij beschikt over de vereiste rijvaardigheid en, in geval van motorrijtuigen, niet zijnde bromfietsen, over de vereiste geschiktheid om motorrijtuigen te besturen. Een eenmaal behaald rijbewijs geeft evenwel geen levenslang recht op behoud van dit rijbewijs. Zo kan betrokkene de bevoegdheid tot het besturen van motorrijtuigen worden ontzegd, indien hij zich schuldig heeft gemaakt aan bepaalde ernstige verkeersdelicten. Als het voorstel van wet tot wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met de invoering van een puntenstelsel rijbewijzen² tot wet wordt verheven en in werking is getreden, zal zelfs na een tweede onherroepelijke afdoening binnen een periode van vijf jaren terzake van in ieder geval bepaalde gevallen van rijden onder invloed van alcohol in ieder geval het rijbewijs van rechtswege ongeldig worden. Maar ook kan het rijbewijs ongeldig worden verklaard als na een onderzoek naar de rijvaardigheid of geschiktheid betrokkene niet langer rijvaardig of geschikt wordt beoordeeld. De eisen die zijn opgenomen in de Regeling eisen geschiktheid 2000 gelden derhalve niet alleen op het moment van aanvraag van het rijbewijs, maar gedurende de gehele tijd dat van het rijbewijs gebruik wordt gemaakt.

Het komt helaas veelvuldig voor dat betrokkenen, hoewel ze eigenlijk weten of hadden moeten weten dat ze bijvoorbeeld te veel drinken waar-

¹ PbEU L 161.

² Kamerstukken II 2005/06, 30 324.

door ze niet langer beschikken over de vereiste geschiktheid, toch blijven rijden. Dit geldt ook voor mensen die eigenlijk niet langer beschikken over de vereiste rijvaardigheid. Deze mensen kunnen dan in de vorderingsprocedure terecht komen, de procedure op basis van de artikelen 130 en volgende van de Wegenverkeerswet 1994, op grond waarvan het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (hierna: CBR) onderzoekt of de betrokken rijbewijshouder nog beschikt over de vereiste rijvaardigheid of geschiktheid. Het CBR bepaalt, in de Regeling maatregelen rijvaardigheid en geschiktheid aangegeven gevallen, dat de betrokken rijbewijshouder zich dient te onderwerpen aan zo'n onderzoek naar de rijvaardigheid of geschiktheid. Tot nu toe komen de kosten van deze onderzoeken voor rekening van de overheid.

Rijbewijshouders die niet langer beschikken over de vereiste rijvaardigheid of geschiktheid en die toch blijven rijden, zijn een gevaar voor de verkeersveiligheid. Voorbeelden van dit soort bestuurders zijn bestuurders ten aanzien van wie het CBR op grond van artikel 6, eerste lid, van de Regeling maatregelen rijvaardigheid en geschiktheid heeft bepaald dat zij zich dienen te onderwerpen aan een onderzoek naar de geschiktheid. Daarnaast zal het gaan om bestuurders die zijn gemeld omdat er sprake is van drugsgebruik, dan wel aanwezigheid in de auto van drogerende stoffen voor eigen gebruik. Het betreft hier derhalve bestuurders ten aanzien van wie het CBR op grond van artikel 6, tweede lid, van genoemde regeling een onderzoek naar de geschiktheid heeft opgelegd, voor zover er sprake is van feiten en omstandigheden als genoemd in de bijlage I bij genoemde regeling, onder andere drogerende stoffen. Uit informatie van het CBR is gebleken dat in ruim 80 procent van deze gevallen betrokkene niet geschikt blijkt voor het besturen van motorrijtuigen.

De voorgestelde wijziging van artikel 131, eerste lid, maakt het doorberekenen van kosten in deze gevallen mogelijk (artikel I, onderdeel J). Het doorberekenen in deze gevallen van de kosten die in het kader van het onderzoek moeten worden gemaakt, is redelijk. De ervaring heeft immers geleerd dat het in de hierboven genoemde gevallen in hoge mate waarschijnlijk is dat de betrokken bestuurder niet langer beschikt over de vereiste geschiktheid. Het gaat immers om bestuurders met een hoog alcoholpromillage, dan wel om bestuurders ten aanzien van wie meermalen een proces-verbaal is opgemaakt wegens rijden onder invloed van alcohol. Daarnaast gaat het om bestuurders ten aanzien van wie het vaststaat dat ze drugs hebben gebruikt of ten aanzien van wie het vermoeden is gerezen dat ze drugs gebruiken. Betrokkenen weten derhalve of hadden moeten weten dat het toch rijden onder invloed van die middelen gevaarlijk is en tot een onderzoek naar de geschiktheid kan leiden. Ze hebben, door toch een motorrijtuig te gaan besturen, bewust het risico genomen dat ze in het kader van de vorderingsprocedure zouden kunnen worden gemeld.

In de overige gevallen waarin een onderzoek kan worden opgelegd op grond van artikel 6, tweede lid, van de Regeling maatregelen rijvaardigheid en geschiktheid, ligt doorberekening vooralsnog minder in de rede. Het is in deze gevallen namelijk niet bij voorbaat duidelijk of de betrokkene wist of had kunnen weten dat hij de vereiste geschiktheid of rijvaardigheid ontbeert. Hierbij moet worden gedacht aan de medische zaken, derhalve bestuurders die een ernstige aandoening onder de leden hebben, maar zich daar nog niet van bewust zijn. Verder kan het ook gaan om bestuurders die onopzettelijk een reeks kleine overtredingen maken. Het zal hierbij veelal bestuurders op leeftijd betreffen. Het bestaande zesde lid maakt het mogelijk bij ministeriële regeling nadere regels te stellen ter uitvoering van het eerste lid. Bij ministeriële regeling zullen derhalve de kosten van het onderzoek worden vastgelegd

en de wijze van betaling van die kosten. Voor de goede orde wijs ik erop dat betrokkene het geheel in eigen hand heeft of deze kosten voor zijn rekening komen: hij kan er immers voor kiezen niet zelf een motorrijtuig te gaan besturen.

De voorgenomen wijziging van artikel 132, tweede lid, voorziet er in dat het niet-betalen van de kosten van het onderzoek, net zoals het geval is bij het niet-betalen van de kosten van de educatieve maatregel, wordt aange-merkt als het niet-verlenen van medewerking en kan leiden tot ongeldig-verklaring van het rijbewijs (artikel I, onderdeel K). In het Reglement rijbewijzen zal verder, net zoals dit thans al is geregeld ten aanzien van iemand van wie het rijbewijs ongeldig is verklaard in verband met het niet-meewerken aan een educatieve maatregel, een voorziening worden getroffen dat betrokkene in een dergelijk geval niet direct een nieuw rijbewijs zal kunnen aanvragen.

Het CBR heeft aangegeven dat er mogelijk financiële en organisatorische consequenties voor zijn organisatie voortvloeien uit het gegeven dat betrokkene de kosten voor het onderzoek zelf moet betalen. Op dit moment kunnen deze kosten nog niet precies worden berekend. Uitgangspunt is in ieder geval dat de kosten voor de onderzoeken niet mogen stijgen om deze extra kosten te dekken. Verhoging van de tarieven vindt uitsluitend plaats als gevolg van de jaarlijkse indexering van de kosten. Hiervoor zal bij ministeriële regeling een voorziening worden getroffen. Vooralsnog wordt er van uitgegaan dat de consequenties van mogelijke organisatorische wijzigingen door het CBR zullen kunnen worden opgevangen. Mocht dat anders zijn, dan zullen de kosten binnen de begroting van het ministerie van Verkeer en Waterstaat worden opgevangen.

Het voorstel tot wijziging van de artikelen 131 en 132 in verband met het doorberekenen van de kosten van rijvaardigheidsonderzoeken heeft geen gevolgen voor de handhaving: er wordt immers geen wijziging aangebracht in de gevallen waarin iemand geacht wordt niet langer te beschikken over de vereiste rijvaardigheid of geschiktheid.

Het voorstel heeft geen gevolgen voor de administratieve lasten. Het betreft hier geen administratieve lasten, omdat het geen kosten van informatieverplichtingen zijn, maar directe financiële kosten van het voldoen aan een inhoudelijke verplichting uit de wetgeving.

5 Geld- en waardetransport

Het voorgestelde nieuwe tweede lid van artikel 147 van de WvW 1994 houdt in dat de Minister van Verkeer en Waterstaat gelden waardetransporten kan vrijstellen van bepalingen in lagere regelgeving (artikel I, onderdeel M). Hiermee krijgen gelden waardetransporten een status vergelijkbaar, maar niet gelijk aan die van de reeds in artikel 147 WvW 1994 genoemde «openbare of daarmee gelijk te stellen diensten», dat wil zeggen: politie e.d. Doel van de maatregel is om geld- en waardetransporten te onttrekken aan regelbevoegdheid door gemeenten, in casu de beperkingen die gemeenten stellen om de toegang tot hun winkelgebieden te reguleren op plaats en tijd. Gemeenten hanteren hiervoor stopverboden, inrijverboden en voetgangersgebieden. Middels venstertijden worden deze juridische beperkingen tijdelijk opgeschort ten behoeve van de bevoorrading van winkels en andere dienstverlening.

Als reden voor de bijzondere status die thans wordt toegekend aan geld- en waardetransporten geldt de openbare veiligheid en het publieke belang van dit vervoer. Wanneer geld- en waardevervoerders zich aan de

venstertijden moeten houden, betekent dit een grotere voorspelbaarheid en daarmee een hoger overvalrisico. In de praktijk vragen de geld- en waardevervoerders daarom bij gemeenten een ontheffing aan, waardoor de beperkingen ten aanzien van stedelijke distributie niet voor hen gelden. Deze ontheffing wordt in de regel verleend op gronden van openbare orde en veiligheid. De transporteurs moeten deze ontheffing evenwel in elke gemeente apart, soms per voertuig periodiek aanvragen. In gevallen waarin gemeenten niet middels venstertijden in uitzonderingen op de toegangsverboden voorzien, zijn zogenoemde geldlopers kwetsbaarder omdat ze onbeschermd grotere afstanden moeten lopen. De maatregel beoogt de bestaande praktijk, waarbij op grote schaal ontheffing wordt verleend ten behoeve van de veiligheid te vereenvoudigen en te bestendigen en te uniformeren.

Het specifieke karakter van de vervoerde goederen, namelijk geld en andere waardeartikelen, maakt dat hierbij een verhoogd risico op overvallen bestaat. Bovendien geldt ten aanzien van het vervoerde geld, dat dit essentieel is voor een soepel lopend economisch verkeer. Daarbij wordt het vervoer verzorgd door makkelijk te identificeren voertuigen, wat het risico op overvallen verhoogt. Door nu, landelijk, de voertuigen waarmee geld- en waardetransporten worden verzorgd uit te zonderen van beperkingen op tijd en plaats wordt de onvoorspelbaarheid van het transport vergroot, waardoor het risico op overvallen afneemt en zo een bijdrage wordt geleverd aan de openbare veiligheid.

Door het invoeren van een vrijstelling krijgen de geld- en waardetransporteurs een titel in handen om de gemeenten te dwingen voor hen ook eventuele fysieke belemmeringen (paaltjes, slagbomen en dergelijke) weg te nemen.

Geld- en waardetransporten worden uitgevoerd door een gemakkelijk identificeerbare groep. Er is voor gekozen aan te sluiten bij de definitie van geld- en waardetransporteurs zoals deze wordt gehanteerd in Wet particuliere beveiligingsorganisaties en recherchebureaus. Artikel 3, aanhef en onder l c, van die wet bepaalt dat een vergunning kan worden afgegeven voor een particulier geld- en waardetransportbedrijf. Een particulier geld- en waardetransportbedrijf wordt vervolgens gedefinieerd als zijnde een onderneming die in de uitoefening van beroep of bedrijf ten behoeve van derden geld en grote waarden met een beperkt volume vervoert. Alle bedrijven die beschikken over de in artikel 3, aanhef en onder c, van de Wet particuliere beveiligingsorganisaties en recherchebureaus bedoelde vergunning kunnen op grond van het voorgenomen nieuwe tweede lid van artikel 147 van de WVV 1994 worden vrijgesteld.

De onderhavige wijziging van artikel 147 van de WVV 1994 is in lijn met de Nota Mobiliteit¹. Algemene lijn van de Nota Mobiliteit is om «centraal te regelen wat moet, decentraal wat kan». Deze lijn is tot nu toe gevolgd ten aanzien van stedelijke distributie waarbij voor een lokale aanpak wordt gekozen. Gemeenten, verladers, vervoerders en ontvangers komen in onderling overleg tot lokaal maatwerk, toegesneden op de plaatselijke situatie.

Voor geld- en waardetransport geldt evenwel een aantal omstandigheden dat een nationale aanpak rechtvaardigt. Daarom werd in de Nota Mobiliteit gekozen voor een onderzoek naar een collectieve ontheffing van venstertijden voor geld- en waardetransporten². Dit is conform het Advies «Stedelijke Distributie. Samen gaan voor Resultaat» (Advies Lemstra) aan de Minister van Verkeer en Waterstaat³. Het publieke belang en de openbare veiligheid gelden landelijk voor gelden waardetransport en overstijgen daarmee de lokale omstandigheden die stedelijke distributie vormen. Dit nationale karakter vormt aanleiding deze materie op één plaats te regelen.

¹ Kamerstukken II 2004–2005, 29 644, nr. 6. (Nota Mobiliteit I); Kamerstukken II 2004–2005 29 644, nr. 13, p. 122; Kamerstukken II, 2004–2005 29 644, nr. 14, p. 27; (Tevens benaderbaar via www.vanAanarBeter.nl).

² Kamerstukken II 2004–2005 29 644, nr. 13, p. 122; Kamerstukken II, 2004–2005 29 644, nr. 14, p. 27.

³ Kamerstukken II 2003–2004, 29 200 XII, nr. 151.

Bovendien wordt binnen de huidige decentrale aanpak op sterk uiteenlopende wijze omgegaan met geld- en waardetransporten. Individuele gemeenten geven aan de algemene omstandigheden voor geld- en waardetransporten uiteenlopende invulling voor wat betreft de wijze waarop omgegaan wordt met ontheffingen. Voor geld- en waardevervoerders ontstaat hierdoor een onoverzichtelijke situatie met een sterk wisselende context waarbinnen zij hun werkzaamheden verrichten. Daarnaast zijn de vervoerders onderworpen aan wijzigingen in algemene beleid van individuele gemeenten ten aanzien van stedelijke distributie, wat de situatie ten aanzien van de individuele vervoerder verder compliceert. De afgelopen jaren is het aantal gemeenten dat regels stelt aan stedelijke distributie sterk uitgebreid, deze trend zal zich naar verwachting doorzetten.

Door een vrijstelling op te nemen, wordt het mogelijk deze problematiek grotendeels te ondervangen. De maatregel schept voor de zeer specifieke, landelijk geldende omstandigheden van geld- en waardetransporten een simpele en uniforme situatie. Nog steeds zullen geld- en waardetransporteurs zich tot de gemeenten dienen te wenden voor het verkrijgen van pasjes, sleutels en dergelijke. Hiervoor kan echter de procedure worden toegepast die nu al geldt ten aanzien van de in artikel 147 WvW 1994 opgenomen «openbare of daarmee gelijk te stellen diensten». Tegelijkertijd behouden gemeenten ten aanzien van stedelijke distributie in het algemeen hun beleidsvrijheid.

De onderhavige wetswijziging kan op steun rekenen van de betrokken maatschappelijke partijen. De partijen die bij het onderzoek uit de Nota Mobiliteit zijn betrokken, hebben door middel van brieven gericht aan de Minister van Verkeer en Waterstaat aangedrongen op een landelijke wettelijke maatregel op dit punt. Het gaat hierbij om de Vereniging Nederlandse Gemeenten en het Maatschappelijk Overleg Betalingsverkeer, een organisatie waarvoor de Nederlandse Bank het secretariaat verzorgt. Daarnaast hebben ook de transporteurs die zich met dit vervoer bezig houden voor deze maatregel uitgesproken.

De maatregel levert de betrokken bedrijven een vermindering van de administratieve lasten en regeldruk op, echter deze lasten bevinden zich op gemeentelijk niveau. Aan overheidszijde treedt een vermindering op van de bestuurslasten op gemeentelijk niveau en vereenvoudigt de handhaving aanzienlijk. Het professioneel transport van geld en waarde in Nederland wordt verzorgd door een klein aantal bedrijven. Door de vereenvoudiging en uniformering zullen deze bedrijven bepaalde operationele kosten niet meer hoeven te maken, namelijk die kosten die gepaard gaan met periodieke vernieuwingen, het invoeren van nieuw beleid door gemeenten en wijzigingen in beleidsoverwegingen. Er is sprake van een administratieve lastenverlichting. Deze is evenwel niet omvangrijk. In overleg met het Adviescollege toetsing administratie lasten (Actal) is besloten dat berekening en toetsing van de administratieve lasten niet noodzakelijk is. Bij individuele gemeenten treedt een vermindering van de bestuurslasten op. Het is niet langer noodzakelijk een procedure te doorlopen waarbij inhoudelijk op ontheffing dient te worden getoetst, noch de daadwerkelijke invulling hiervan op beschikking vast te stellen. Bovendien vereenvoudigt de maatregel de handhaving in zeer sterke mate. Voortaan zal onmiddellijk duidelijk zijn dat het voertuig zich in het gebied mag bevinden. De gemeenten kunnen zich daarmee beperken tot het faciliteren van de toegang tot de gebieden, zoals dit gebeurt ten aanzien van de andere in artikel 147 WvW 1994 opgenomen categorieën.

6 Wijziging van de Wet bereikbaarheid en mobiliteit

Richtlijn 1999/62/EG¹ zoals gewijzigd bij richtlijn 2006/38/EG² stelt grenzen aan de bevoegdheid van de lidstaten om «tolgelden» te heffen op vrachtwagens, met een maximaal toegestaan totaalgewicht van meer dan 3500 kg. De Wet bereikbaarheid en mobiliteit maakt het mogelijk om dergelijke tolgelden te heffen, in de vorm van een «toltarief». Bij de toepassing van die wet moet de richtlijn derhalve in acht genomen worden. De voorgestelde wijziging strekt ertoe om dat vast te leggen.

Een tolgeld in de zin van de richtlijn is een bedrag dat moet worden betaald voor een bepaalde afstand, afgelegd op een weg die deel uitmaakt van het trans-Europese wegennet, ook wel TEN-wegen genoemd³. Voor Nederland gaat het alleen om snelwegen, in beheer bij Rijkswaterstaat; de meeste snelwegen zijn TEN-wegen. De richtlijn bevat bepalingen over de grondslag voor tarifiering, de wijze van het berekenen van toltarieven en het toekennen van een korting aan frequente gebruikers. Als een lidstaat een tolgeld wil heffen op vrachtwagens voor het gebruik van een TEN-weg, dan moet:

- het tolgeld vanaf 2012 in beginsel ook worden geheven op lichte vrachtwagens (3 500 tot 12 000 kg maximaal toegestaan totaalgewicht);
- het tarief voor vrachtwagens vanaf 2010 in beginsel worden gedifferentieerd naar de EURO-emissionormen (zeven «klassen») zoals die in de richtlijn zijn opgenomen;
- het tarief voor vrachtwagens gerelateerd zijn aan de infrastructuurkosten.

Verder stelt de richtlijn een bovengrens aan de totale opbrengst van het tolgeld: die mag niet hoger zijn dan de infrastructuurkosten.

De huidige Wet bereikbaarheid en mobiliteit sluit niet uit dat een toltarief wordt geheven op een TEN-weg. Voor zover in de toekomst een toltarief zou worden geheven op vrachtwagens voor het gebruik van een TEN-weg, moet dat tarief worden aangemerkt als een tolgeld in de zin van de richtlijn.

Ter uitvoering van het zogenoemde Eurovignetverdrag⁴ heft Nederland voor het gebruik van autosnelwegen door zware vrachtwagens (met een maximaal toegestaan totaalgewicht van meer dan 12 000 kg) de «belasting zware motorrijtuigen», ofwel het Eurovignet. Dit is een «gebruiksrecht» in de zin van de richtlijn. Een gebruiksrecht is een bedrag dat recht geeft om met een vrachtwagen gedurende een bepaalde tijd (dag, week, maand of jaar) gebruik te maken van een TEN-weg. Met uitzondering van bruggen of tunnels verbiedt de richtlijn om voor vrachtwagens zowel een tolgeld te heffen als een gebruiksrecht.

Het bovenstaande betekent dat het niet is toegestaan – behalve op een brug of in een tunnel – om op een TEN-weg zware vrachtwagens te onderwerpen aan een toltarief zolang dergelijke vrachtwagens onderworpen zijn aan het Eurovignet. De heffing van een toltarief is uit hoofde van de richtlijn dus in beginsel wél toegestaan op bruggen en in tunnels, op andere wegen dan TEN-wegen en op andere voertuigen dan zware vrachtwagens. Dit geldt ook voor het «versnellingsstarief» zoals voorgesteld in de aanhangige wijziging van de Wet bereikbaarheid en mobiliteit⁵.

De richtlijn staat overigens niet in de weg aan de heffing van een «expresbaantarief» als bedoeld in de Wet bereikbaarheid en mobiliteit. Een dergelijk tarief strekt ertoe dat het verkeer op de expresbaan geen reistijd verliest wegens congestie. Daarmee valt het expresbaantarief niet onder

¹ Richtlijn nr. 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 17 juni 1999 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtoertuigen (PbEG L 187).

² Richtlijn nr. 2006/38/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 17 mei 2006 (PbEU L 157).

³ Zoals aangewezen bij Beschikking nr. 1692/96/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 23 juli 1996 betreffende communautaire richtsnoeren voor de ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnet (PbEG L 228), zoals laatstelijk gewijzigd bij Beschikking nr. 884/2004/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 29 april 2004 (PbEU L 201). Zie voor Nederland bijlage I, kaart 2.10.

⁴ Het op 9 februari 1994 te Brussel tot stand gekomen Verdrag inzake de heffing van rechten voor het gebruik van bepaalde wegen door zware vrachtwagens (Trb. 69), zoals gewijzigd bij het op 22 maart 2000 te Brussel tot stand gekomen Protocol van 22 maart 2000 (Trb. 95).

⁵ Kamerstukken II 2005/06, 30 615, nr. 2.

de richtlijnbevestigingen over gebruiksrechten of tolgelden, maar onder artikel 9 van de richtlijn: «regulerende heffingen die specifiek bedoeld zijn om tijd- en plaatsgebonden congestie tegen te gaan». De lidstaten zijn in beginsel vrij om dergelijke heffingen toe te passen, ook in combinatie met een gebruiksrecht.

In de voorgestelde bepaling wordt verwezen naar een door de Minister van Verkeer en Waterstaat aan te wijzen EG-richtlijn en niet concreet naar richtlijn 1999/62/EG, om te voorkomen dat de Wet bereikbaarheid en mobiliteit opnieuw moet worden aangepast als de Europese aanduiding van de richtlijn wijzigt na een «consolidatie», een formele vaststelling van de integrale tekst van een richtlijn zoals zij is komen te luiden na alle voorgaande wijzigingen (artikel III).

Administratieve lasten en bedrijfseffecten

Uit het bovenstaande blijkt dat uit het onderhavige voorstel van wet geen (nieuwe) administratieve lasten voor burger en voor het bedrijfsleven met zich brengt. Het voorziet namelijk niet in (nieuwe) informatieverplichtingen voor de burger of het bedrijfsleven. Er is ook geen sprake van bedrijfseffecten.

Artikelsgewijze toelichting

Artikel I, onderdelen A en E

Met de wijzigingen in artikel 4b, eerste lid, wordt het mogelijk gemaakt dat de RDW gegevens registreert van mobiele objecten (wijziging van onderdeel h) alsmede dat in door de RDW te bepalen gevallen een aansluittarief of een tarief voor gegevensverstrekking uit het MOB in rekening kan worden gebracht (wijziging van onderdeel n). Onder het aansluittarief kunnen in voorkomende gevallen de reële kosten van (de ontwikkeling van) een aansluiting op het kentekenregister, de uitbreiding daarvan dan wel een nieuwe aansluiting of andere wijze van verstrekken van de gegevens worden gedekt.

Met het voorgenomen nieuwe artikel 70l wordt de basis gelegd voor het mobiele objectenregister. Verwezen zij verder naar paragraaf 2 van het algemene deel van de memorie van toelichting.

Artikel I, onderdeel B

Op basis van artikel 2b van het Warenwetbesluit algemene productveiligheid is de Dienst Wegverkeer (RDW) belast met het toezicht op het terugroepen van fabrikanten van reeds in de handel gebrachte voertuigen, de zogenaamde «recalls». Dit ter uitvoering van richtlijn nr. 2001/95/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Gemeenschappen van 3 december 2001 inzake algemene productveiligheid (PbEG L 11). De met de uitoefening van deze taak gemoeide kosten komen ten laste van het tarief voor de aanvraag van een kentekenbewijs (deel IA). Hiertoe is het noodzakelijk dat het toezicht op «recalls» als taak wordt opgenomen in artikel 4q, tweede lid, van de WvW 1994.

Artikel I, onderdeel G

De wijziging in het eerste lid van artikel 81 is redactioneel van aard.

Artikel I, onderdeel H

Met de voorgenomen wijziging van artikel 124a, vijfde lid, wordt aangesloten bij de systematiek die in de wegenverkeerswetgeving voor de

rijbewijsaanvragen wordt gehanteerd. De rijbewijsaanvragen zijn in het Reglement rijbewijzen in de artikelen 33 tot en met 48 geregeld. Omwille van de eenduidigheid en overzichtelijkheid verdient het de voorkeur ook de vernieuwing van een rijbewijs na ongeldigverklaring van het daarop vermelde getuigschrift van vakbekwaamheid of getuigschrift van nascholing in het Reglement rijbewijzen te regelen in plaats van in een ministeriële regeling.

Artikel I, onderdelen I, N en O

Met de wijzigingen worden redactionele verbeteringen aangebracht.

Artikel I, onderdeel L

Richtlijn nr. 2004/52/EG van het Europees parlement en de Raad van de Europese Unie van 29 april 2004 betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingsystemen voor het wegverkeer in de Gemeenschap (PbEU L 166) is in de WvW 1994 geïmplementeerd door middel van de wet van 4 november 2005 tot wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met de implementatie van richtlijn nr. 2004/52/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 29 april 2004 betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingsystemen voor het wegverkeer in de Gemeenschap (Stb. 593). Hierbij is verzuimd een bepaling op te nemen met betrekking tot de doorwerking van toekomstige wijzigingen van deze EG-richtlijn in het Nederlandse recht. Deze omissie wordt door middel van de onderhavige wijziging van artikel 145a van de WvW 1994 hersteld.

Artikel I, onderdeel P en artikel II

Met de wijzigingen wordt een als gevolg van een samenloop met een andere wijziging ontstane omissie hersteld.

De minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings