

Aan de Minister van Infrastructuur en Milieu
Mw. drs. M.H. Schultz van Haegen
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

Datum
04-04-2012

Onderwerp
Wijziging WVV 1994 i.v.m.
o.a. invoering eendelig
kentekenbewijs

Ons kenmerk
JtH/TvdH/2012/029

Bijlage(n)
2

Geachte mevrouw Schultz van Haegen,

Op 14 februari 2012 hebben wij van het ministerie van Infrastructuur en Milieu (I&M) het concept wetsvoorstel en de memorie van toelichting (MvT) ontvangen van de wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 (WVV 1994) in verband met de invoering van een eendelig kentekenbewijs en enkele andere wijzigingen van uiteenlopende aard. Overleg met medewerkers van uw departement heeft geleid tot een aangepaste MvT, die wij op 5 maart jl. hebben ontvangen.

Wij hebben de gevolgen voor de regeldruk van dit wetsvoorstel getoetst aan de hand van het beoordelingskader voor vermindering van regeldruk. Dit beoordelingskader bestaat uit de volgende drie vragen:

1. Nuloptie: is er een taak voor de overheid en is regelgeving het meest aangewezen instrument?
2. Zijn minder belastende alternatieven mogelijk en is regeldruk proportioneel ten opzichte van het beleidsdoel?
3. Is gekozen voor een passende uitvoeringswijze met oog voor dienstverlening?

Actal heeft in het verleden geadviseerd over verschillende wijzigingen van de WVV 1994. Dit wetsvoorstel biedt mogelijkheden, die in lijn zijn met eerdere adviezen van Actal, die nog op een later moment moeten worden verwezenlijkt. Gezien onze eerdere adviezen staan wij in dit advies nadrukkelijk stil bij de effectuering van de in het wetsvoorstel genoemde mogelijkheden.

1. Nuloptie: is er een taak voor de overheid en is regelgeving het meest aangewezen instrument?
De overheid ziet het als zijn taak en verantwoordelijkheid om de veiligheid van deelnemers aan het verkeer te borgen. De rechten en plichten die dit stelt aan deelnemers in het verkeer, zijn vastgelegd in wet- en regelgeving, waaronder de WVV 1994. Eén van de doelstellingen van de WVV 1994 is het tegengaan van fraude met voertuigen. Het voorliggend wetsvoorstel bouwt voort op dit onderdeel van de WVV 1994 met het wijzigen van de wijze van tenaamstelling van voertuigen, het invoeren van het eendelig kentekenbewijs, het delegeren van de schorsingstermijn van de geldigheid van een kentekenbewijs naar ministeriële regelgeving, en het afschaffen van de toonplicht van het kentekenbewijs. De MvT bij het wetsvoorstel geeft geen inzicht in mogelijke alternatieve beleidsinstrumenten die in ogenschouw zijn genomen, en de afwegingen die zijn gemaakt om het beleidsdoel met regelgeving te verwezenlijken.

Wij adviseren om in de MvT op te nemen welke beleidsalternatieven in ogenschouw zijn genomen en welke overwegingen hebben geleid tot de keuze voor regelgeving.

Contact

Lange Voorhout 58
2514 EG Den Haag

Postbus 16228
2500 BE Den Haag

T (070) 310 86 66
F (070) 310 86 79

www.actal.nl
info@actal.nl

2. Zijn minder-belastende alternatieven mogelijk en is regeldruk proportioneel ten opzichte van het beleidsdoel?

Het wetsvoorstel regelt de mogelijkheid voor het (op termijn) afschaffen van de toonplicht van het kentekenbewijs. Deze bepaling treedt in werking op het moment dat de handhaving effectief kan worden uitgevoerd zonder gebruik te hoeven maken van het kentekenbewijs zelf. Dit sluit aan op onze adviezen van 15 februari 2007 (bijlage 1) en 25 september 2008 (bijlage 2).

De consequentie van de toonplicht is dat:

- voor ruim 11 miljoen voertuigen het tonen van het kenteken verplicht is gesteld;
- bedrijven met bedrijfsvoertuigen die door meerdere medewerkers worden gebruikt, telkens het kentekenbewijs moeten doorgeven;
- verhuur- en vervoerbedrijven niet het kentekenbewijs meegeven aan huurders en vervoerders (en daardoor feitelijk in overtreding zijn), omdat zij anders het risico lopen dat voertuigen met kentekenbewijzen naar het buitenland verdwijnen.

In ons advies van 15 februari 2007 hebben wij al aangegeven dat het kentekenregister een basis-register is met als doel het voorkomen van meervoudige uitvraag van gegevens door overheidsorganisaties. Met de toonplicht van het kentekenbewijs (afschrift van het kentekenregister) is juist sprake van meervoudige uitvraag. Daarnaast hebben wij in onze genoemde adviezen al aangegeven dat er minder belastende alternatieven bestaan voor burgers en bedrijfsleven voor het tegengaan van fraude. De politie heeft de mogelijkheid om via de meldkamer het kentekenregister te raadplegen en kan gebruik maken van andere visuele kenmerken van de auto (Vehicle Identification Number (VIN), kleur, type auto, etc.). Ook een scanbare barcode, zoals in de VS sinds 1983 wordt gebruikt, biedt een minder belastend alternatief.

Aangezien de toonplicht van het kentekenbewijs een meervoudige uitvraag van gegevens betreft en een irritatie voor de deelnemers aan het wegverkeer vormt, en er minder-belastende alternatieven bestaan voor het opsporen van fraude, achten wij het vanuit regeldrukperspectief niet proportioneel om weggebruikers nog langer een toonplicht op te leggen.

Wij adviseren om de toonplicht van het kentekenbewijs direct met het invoeren van de wetswijziging af te schaffen.

3. Is gekozen voor een passende uitvoeringswijze met oog voor dienstverlening?

Het wetsvoorstel voorziet in een open systeem van erkenningen voor de tenaamstelling van voertuigen. Hiermee zou de reistijd voor burgers en bedrijven bij het te naam stellen halveren, omdat burgers en bedrijven dan de tenaamstellingsdiensten dichterbij hen in de buurt kunnen laten verrichten. Daartoe is het echter van belang om het aantal locaties waar burgers en bedrijven terecht kunnen voor die diensten zo groot mogelijk te houden.

Wij adviseren u om bij de selectie van organisaties die tenaamstellingsdiensten mogen verrichten, in te zetten op een zo breed mogelijke deelname van organisaties, ten einde de toegankelijkheid van de tenaamstellingsdiensten voor burgers en bedrijven zo groot mogelijk te maken.

Het wetsvoorstel regelt het op termijn digitaliseren van het proces van tenaamstelling, zodra de beveiligingsmogelijkheden als afdoende kunnen worden aangemerkt. De MvT gaat vooralsnog uit van het in werking treden van deze bepaling op 1 januari 2015. Dit betekent dat de potentiële

vermindering van de regeldruk op dit punt nog niet wordt gerealiseerd en dus niet bijdraagt aan de kabinetsdoelstelling om de administratieve lasten voor burgers en bedrijven te verminderen.

Het wetsvoorstel regelt de mogelijkheid om het vaststellen van de maximale schorsingstermijn voor kentekenbewijzen te delegeren naar lagere regelgeving met het oog op verlenging van die termijn (naar 3 of 5 jaar). Met het stellen van een eindtermijn voor het schorsen van een voertuig kiest u niet voor de minst belastende optie voor de gebruiker. De tenaamgestelde van een voertuig moet namelijk vooraf precies aangeven voor welke termijn hij het voertuig wil schorsen. Daarnaast moet hij, wanneer hij het voertuig langdurig wil schorsen, om de 3 of 5 jaar opnieuw een schorsing aanvragen. De minst belastende en meest dienstverlenende optie is om te schorsen zonder eindtermijn, totdat ontschorsing wordt aangevraagd. Als argument voert uw ministerie aan dat het stellen van een eindtermijn het her en der verteren van auto's tegengaat. Dit sluit niet echter aan op het doel van schorsen. Het doel van schorsen is om voertuig-gebonden verplichtingen stop te zetten in geval tijdelijk geen gebruik wordt gemaakt van het voertuig. Voor het tegengaan van her en der verterende auto's bestaan reeds andere instrumenten, zoals subsidies (o.a. verwijderings-premie, tijdelijke slooppremie) en wetgeving (o.a. Besluit beheer autowrakken, milieuwetgeving). Het is niet duidelijk welke bijdrage het schorsen voor bepaalde tijd levert ten opzichte van deze instrumenten.

Wij adviseren om het schorsen zonder eindtermijn voor verschillende voertuigcategorieën met het invoeren van de wetswijziging te effectueren.

Conclusie

Ons advies biedt een aantal bouwstenen voor minder-belastende alternatieven in de uitvoering van de wet. Het legt de nadruk op het effectueren van de mogelijkheden die het wetsvoorstel biedt. Wij adviseren u deze bouwstenen en aandachtspunten in het wetsvoorstel in te passen, om regeldruk en irritatie voor burgers en bedrijfsleven verder te beperken.

Alles overwegende is ons eindoordeel over het wetsvoorstel "Wijziging WVV 1994 in verband met onder andere de invoering van een eendelig kentekenbewijs":

Wij adviseren u om het wetsvoorstel in te dienen, nadat u met het vorenstaande rekening heeft gehouden.

Uw reactie zien wij met belangstelling tegemoet.

Hoogachtend,

w.g.

J. ten Hoopen
Collegevoorzitter

R.W. van Zijp
Secretaris