

WIJ WILLEM ALEXANDER,
BIJ DE GRATIE GODS,
KONING DER NEDERLANDEN,
PRINS VAN ORANJE-NASSAU,
ENZ. ENZ. ENZ.

Wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met het laten vervallen van de mogelijkheid tot het aanwijzen van bijzondere bromfietsen in hoofdstuk IIA, het mogelijk maken van implementatie van het kader voor lichte elektrische voertuigen en enige andere wijzigingen

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

Alzo Wij in overweging genomen hebben dat het wenselijk is dat de aanwijzingsprocedure voor bijzondere bromfietsen vervalt en in plaats daarvan voor bijzondere bromfietsen een goedkeuringsprocedure van toepassing is, overeenkomstig de regels en procedures voor andere voertuigsoorten, en dat de basis wordt gelegd voor de implementatie van het kader voor lichte elektrische voertuigen, waaronder ook bijzondere bromfietsen gaan vallen, onder meer door de mogelijkheid te creëren om een rijbewijs te vereisen voor het besturen van lichte elektrische voertuigen; Zo is het, dat Wij, de Afdeling advisering van de Raad van State gehoord, en met gemeen overleg der Staten-Generaal, hebben goedgevonden en verstaan, gelijk Wij goedvinden en verstaan bij deze:

Artikel I

De Wegenverkeerswet 1994 wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1, eerste lid, wordt als volgt gewijzigd:

1. In onderdeel a wordt "Onze Minister van Infrastructuur en Milieu" vervangen door "Onze Minister van Infrastructuur en Waterstaat".
2. In onderdeel c wordt na "met uitzondering van fietsen met trapondersteuning" ingevoegd "die voor wat betreft het gebruik en de verkeersveiligheid vergelijkbaar zijn met fietsen zonder trapondersteuning, als bedoeld in artikel 1a".
3. Na onderdeel d wordt een onderdeel ingevoegd, luidende:
da. fiets: voertuig met ten minste twee wielen, een stuur, een zadel en een met spierkracht aan te drijven mechanische overbrenging van spierkracht op wielen;

4. Onderdeel e wordt als volgt gewijzigd:

a. Subonderdeel d komt te luiden:

d. een motorrijtuig met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van niet meer dan 25 km/h, uitgerust met een elektromotor met een nominaal continu maximumvermogen van niet meer dan 4 kW, niet zijnde een gehandicaptenvoertuig, waarvoor geen typegoedkeuring overeenkomstig in het kader van de Europese Unie tot stand gekomen voorschriften vereist is;

b. Het onderdeel komt te luiden:

e. bromfiets: voertuig als bedoeld in artikel 4 van verordening (EU) 168/2013 met de voertuigclassificatie L1e, L2e of L6e;

5. Na onderdeel ea wordt een onderdeel ingevoegd, luidende:

eb. licht elektrisch voertuig: motorrijtuig met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van niet meer dan 25 km/h, uitgerust met een elektromotor, waarop verordening (EU) 168/2013 niet van toepassing is ingevolge artikel 2, tweede lid, onderdelen c, h, i, j en k, van die verordening;

B

Na artikel 1 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 1a

1. De regels in deze wet en de daarop berustende bepalingen betreffende lichte elektrische voertuigen zijn niet van toepassing op fietsen met trapondersteuning die voor wat betreft het gebruik en de verkeersveiligheid vergelijkbaar zijn met fietsen zonder trapondersteuning.

2. Bij algemene maatregel van bestuur wordt bepaald welke kenmerken een fiets met trapondersteuning als bedoeld in het eerste lid heeft.

C

Artikel 20b komt te luiden:

Artikel 20b

Een bromfiets als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel e, onder d, die voorafgaande aan de toelating tot het verkeer op de weg door Onze Minister per type of individueel is aangewezen op grond van zijn veiligheidsaspecten, omdat de toelating overeenstemt met de in artikel 2, eerste lid, onderdelen a en b, tweede lid en derde lid, onderdeel a, genoemde doeleinden, is in afwijking van hoofdstuk III toegelaten tot het verkeer op de weg.

D

Artikel 20c vervalt.

E

In de artikelen 20e, tweede lid, onderdeel a, 20f, eerste lid, 20g, eerste lid, aanhef, en tweede lid, en 20h wordt "artikel 20b, eerste lid, aanhef," vervangen door "artikel 20b" en in artikel 20g, derde lid, onderdeel c, wordt "artikel 20b, eerste lid, aanhef" vervangen door "artikel 20b".

F

Hoofdstuk IIA vervalt.

G

In artikel 37, eerste lid, onderdeel a, onder 1°, wordt na "bij algemene maatregel van bestuur vastgestelde categorieën bromfietsen" ingevoegd "of lichte elektrische voertuigen".

H

In artikel 48, eerste lid, onderdeel b, en vijfde lid, wordt na "bromfiets" ingevoegd "of bij algemene maatregel van bestuur vastgestelde categorie licht elektrisch voertuig".

I

Artikel 108, eerste lid, wordt als volgt gewijzigd:

1. In onderdeel a vervalt "bromfietsen als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel e, subonderdeel d, en" en wordt na "bij algemene maatregel van bestuur aangewezen" ingevoegd "lichte elektrische voertuigen".
2. In de onderdelen d en e wordt na "bromfiets" ingevoegd ", licht elektrisch voertuig".
3. In de onderdelen f en g wordt na "bromfietsen" ingevoegd ", lichte elektrische voertuigen".
4. Onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel i, onder 4°, door een puntkomma wordt een onderdeel ingevoegd, luidende:
 - j. lichte elektrische voertuigen, indien:
 - 1°. die bestuurders buiten Nederland woonachtig zijn en zij zich bevinden in het internationaal verkeer;
 - 2°. die bestuurders afkomstig zijn uit een staat anders dan een andere lidstaat van de Europese Unie, een andere staat die partij is bij de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte of Zwitserland en zij in Nederland woonachtig zijn, zolang sedert de dag waarop zij zich in Nederland hebben gevestigd, nog geen 185 dagen verstreken zijn;

3°. die bestuurders in Nederland woonachtig zijn en aan hen door het daartoe bevoegde gezag in een andere lidstaat van de Europese Unie of in een andere staat die partij is bij de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte of Zwitserland, een rijbewijs is afgegeven dat geldig is voor een andere categorie dan AM, gedurende de in onderdeel h bedoelde periode.

J

In artikel 111, eerste lid, onderdeel b, wordt na "bromfietsen" ingevoegd "of lichte elektrische voertuigen".

K

In artikel 164, tweede lid, onderdelen d en e, wordt na "bromfiets" ingevoegd "of licht elektrisch voertuig".

L

Artikel 174a vervalt.

M

Artikel 174c wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid vervallen "artikel 174a en" en "20g,".
2. In het tweede lid vervalt ", artikel 20g, tweede lid,".
3. In het derde lid vervalt ", artikel 20g, eerste lid,".
4. In het vierde lid vervalt "artikel 20g, derde lid,".

N

In artikel 177, tweede lid, onderdeel a, vervalt "20h,".

O

Artikel 186c komt te luiden:

Artikel 186c

De rechthebbende van een aanwijzing per type als bedoeld in artikel 20b kan een nationale typegoedkeuring aanvragen voor het type voertuig waarop de aanwijzing betrekking heeft.

P

Na artikel 186c wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 186d

Indien een aanvraag tot aanwijzing als bedoeld in artikel 20b, zoals dat artikel gold voor de inwerkingtreding van dit artikel, nog in behandeling is, wordt deze aanvraag door Onze Minister doorgestuurd naar de Dienst Wegverkeer, die de aanvraag zal behandelen als een aanvraag voor een nationale typegoedkeuring als bedoeld in artikel 21.

Q

De artikelen 186c en 186d vervallen.

Artikel II

In artikel 3.20a, derde lid, van de Wet inkomstenbelasting 2001 wordt "een bromfiets als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel e, van de Wegenverkeerswet 1994" vervangen door "een bromfiets of een licht elektrisch voertuig als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel e respectievelijk eb, van de Wegenverkeerswet 1994".

Artikel III

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

A

Artikel 3, eerste lid, onderdeel d, komt te luiden:

d. bromfietsen en lichte elektrische voertuigen in de zin van artikel 1, eerste lid, onderdeel e respectievelijk eb, van de Wegenverkeerswet 1994; en.

B

In artikel 4, eerste lid, wordt onder vervanging van "; of" aan het slot van onderdeel b door een puntkomma en onder verlettering van onderdeel c tot d een onderdeel ingevoegd, luidende:

c. een licht elektrisch voertuig als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel eb, van die wet; of.

Artikel IV

In artikel 1a, onder 2°, van de Wet op de economische delicten vervalt "artikel 20g,".

Artikel V

In artikel 13ter, derde lid, van de Wet op de loonbelasting 1964 wordt "een bromfiets als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel e, van de Wegenverkeerswet 1994" vervangen door "een bromfiets of een licht elektrisch voertuig als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel e respectievelijk eb, van de Wegenverkeerswet 1994".

Artikel VI

In artikel 2, onderdeel a, van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994 wordt onder vervanging van ", en" aan het slot van onderdeel 2° door een puntkomma en onder vernummering van onderdeel 3° tot 4° een onderdeel ingevoegd, luidende:
3°. een licht elektrisch voertuig als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel eb, van die wet; en.

Artikel VII

De Wet rijonderricht motorrijtuigen 1993 wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 1 wordt in de alfabetische volgorde een onderdeel ingevoegd, luidende:
licht elektrisch voertuig: licht elektrisch voertuig, bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel eb, van de Wegenverkeerswet 1994;.

B

In artikel 7, vierde lid, wordt na "bromfiets" ingevoegd "of licht elektrisch voertuig op twee wielen" en wordt na "brommobiel" ingevoegd "of licht elektrisch voertuig op meer dan twee wielen".

Artikel VIII

In artikel 10, eerste lid, van de Wet wederzijdse erkenning en tenuitvoerlegging geldelijke sancties en beslissingen tot confiscatie wordt het tweede onderdeel g verletterd tot h en vervalt daarin "de artikelen 20b,".

Artikel IX

1. Deze wet treedt in werking met ingang van een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip, dat voor de verschillende artikelen of onderdelen daarvan verschillend kan worden vastgesteld.
2. In afwijking van het eerste lid treden de artikelen I, onderdelen F, L, M, N en Q, IV en VIII in werking met ingang van twee jaar na het tijdstip van inwerkingtreding van artikel I, onderdelen C, E, O en P.

Lasten en bevelen dat deze in het Staatsblad zal worden geplaatst en dat alle

ministeries, autoriteiten, colleges en ambtenaren die zulks aangaat, aan de nauwkeurige uitvoering de hand zullen houden.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Mark Harbers

MEMORIE VAN TOELICHTING

ALGEMEEN DEEL

1. Inleiding

In dit wetsvoorstel wordt voorgesteld de Wegenverkeerswet 1994 (hierna: Wvw 1994) te wijzigen. Dit wetsvoorstel voorziet in het opvolgen van een van de aanbevelingen uit het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (hierna: OvV) in verband met het nationaal toelaten van voertuigen door een onafhankelijke goedkeuringsinstantie.¹ Hierbij gaat het specifiek om nieuwe innovatieve voertuigen die op grond van artikel 20b van de Wvw 1994 als bijzondere bromfiets op de openbare weg kunnen worden toegelaten. Tevens worden hiermee de eerste voorbereidende stappen gezet ter implementatie van het kader voor lichte elektrische voertuigen (hierna: LEV-kader) dat met de Tweede Kamer is gedeeld, om ervoor te zorgen dat het gehele kader in één keer kan worden ingevoerd zonder dat daar opnieuw een afzonderlijk wetsvoorstel voor nodig is.²

Voorgesteld wordt allereerst artikel 20b van de Wvw 1994, dat het stelsel van aanwijzing van bijzondere bromfietsen voor toelating tot de weg bevat, af te sluiten voor nieuwe aanvragen en alleen te laten bepalen dat reeds aangewezen bijzondere bromfietsen op grond daarvan zijn toegelaten. Door de bepalingen in de Wvw 1994 zelf komt daarvoor dan in de plaats het stelsel van goedkeuring van voertuigen uit hoofdstuk III van de Wvw 1994 om nieuwe voertuigen op de markt te mogen aanbieden, in de handel te mogen brengen en op de weg te mogen gebruiken. De bijzondere bromfiets wordt daarmee een motorrijtuig dat net als de andere motorrijtuigen in beginsel moet worden goedgekeurd voordat het op de markt mag worden aangeboden, in de handel mag worden gebracht en op de weg mag worden gebruikt. Zo wordt de Dienst Wegverkeer (hierna: RDW), net als voor andere soorten motorrijtuigen, hiervoor de (onafhankelijke) goedkeuringsinstantie.

Er wordt voorzien in overgangsrecht voor de reeds afgegeven aanwijzingen en de bijzondere bromfietsen die op basis daarvan in het verkeer zijn gebracht. De afgegeven aanwijzingen kunnen gedurende de overgangperiode nog in stand blijven. De overgangperiode is de tijd vanaf inwerkingtreding van het wetsvoorstel tot het moment dat een nationale typegoedkeuring vereist is voor nieuw te produceren voertuigen van een type voertuig dat vóór de inwerkingtreding van het wetsvoorstel valt onder een op dat moment bestaande aanwijzing. Fabrikanten kunnen een typegoedkeuring aanvragen als na inwerkingtreding van het wetsvoorstel nog nieuwe voertuigen zullen worden geproduceerd. Ook als een nationale typegoedkeuring niet wordt aangevraagd en verleend, zullen de reeds in gebruik zijnde bijzondere bromfietsen toegelaten blijven, zolang zij voldoen aan de permanente eisen.

¹ Onderzoeksraad voor Veiligheid, 'Veilig toelaten op de weg - Lessen naar aanleiding van het ongeval met de Stint', Den Haag, oktober 2019, <www.onderzoeksraad.nl>.

² Kamerstukken II 2020/21, 29398, nr. 954.

Daarnaast bevat dit wetsvoorstel de introductie van lichte elektrische voertuigen (hierna: LEVs) in de Wvw 1994 als nieuwe soort motorrijtuigen en met de tijd ter vervanging van de voertuigsoort bijzondere bromfiets. Hiermee wordt een begin gemaakt met de invoering van het LEV-kader. Op wetsniveau zijn daarvoor enkele aanpassingen nodig ten aanzien van de begripsbepalingen, de kentekenplicht en de rijbewijsplicht en enige andere (fiscale) wetten omtrent motorrijtuigen. De kenteken- en rijbewijsplicht worden niet direct in het leven geroepen - dat gebeurt bij algemene maatregel van bestuur - maar daarvoor wordt voorgesteld in de Wvw 1994 grondslagen op te nemen zodat, indien dat wenselijk wordt geacht, de verplichtingen kunnen worden geïntroduceerd.

Meer informatie over onder andere de aanleiding en achtergrond volgt in hoofdstuk 2 van deze memorie van toelichting. In hoofdstuk 3 worden de hoofdlijnen van het wetsvoorstel besproken, gevolgd door de verhouding met andere regelgeving in hoofdstuk 4. Hoofdstuk 5 gaat in op de consequenties voor de uitvoering en handhaving. Hoofdstuk 6 behandelt de gevolgen voor betrokkenen. In hoofdstuk 7 wordt aandacht besteed aan de adviezen die zijn gevraagd en de consultatie die heeft plaatsgevonden. Tot slot gaat hoofdstuk 8 over de inwerkingtreding en het overgangsrecht van deze wet.

2. Aanleiding, achtergrond en doelstelling

2.1 Aanleiding

In oktober 2019 heeft de OvV het rapport 'Veilig toelaten op de weg - Lessen naar aanleiding van het ongeval met de Stint' uitgebracht.³ In dit rapport doet de OvV de aanbeveling om voor de nationale toelating van motorrijtuigen, in het bijzonder de zogenoemde bijzondere bromfietsen⁴, een onafhankelijke goedkeuringsinstantie in te richten waardoor deze verantwoordelijkheid buiten de politiek en in het bijzonder buiten het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat komt te liggen. Het OvV-rapport was ook de aanleiding voor het opstellen van een nieuw toelatingskader voor LEVs.

Op grond van het huidige artikel 20b van de Wvw 1994 is de Minister van Infrastructuur en Waterstaat verantwoordelijk voor het besluit over toelating van de bijzondere bromfietsen door middel van een zogenoemde aanwijzing. Dit in tegenstelling tot de (Europese) toelatingsprocedure voor 'reguliere' voertuigen, waarbij de RDW de besluitvormende (goedkeurende) instantie is.

De bevoegdheid van de minister en het stelsel van aanwijzingen is in het leven geroepen als alternatieve toelatingsprocedure voor bromfietsachtige voertuigen die niet vallen onder de Europese regels van typegoedkeuring en toelating. Dit gebeurde mede op

³ Kamerstukken II 2019/20, 29398, nr. 758.

⁴ Onder bijzondere bromfiets wordt verstaan een motorrijtuig dat ingevolge het huidige artikel 20b van de Wvw 1994 kan worden toegelaten tot het verkeer op de weg. Het betreft een motorrijtuig met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van niet meer dan 25 km/h, uitgerust met een verbrandingsmotor met een cilinderinhoud van niet meer dan 50 cm³ of een elektromotor met een nominaal continu maximumvermogen van niet meer dan 4 kW, niet zijnde een gehandicaptenvoertuig, waarvoor geen typegoedkeuring overeenkomstig in het kader van de Europese Unie tot stand gekomen voorschriften vereist is.

verzoek van de Tweede Kamer naar aanleiding van de introductie van de Segway. Met de aanwijzingsprocedure is mogelijk gemaakt dat deze bijzondere bromfietsen toch kunnen worden toegelaten tot de Nederlandse weg, ondanks dat zij niet zijn goedgekeurd voor toelating tot de weg door de RDW op grond van hoofdstuk III van de Wv 1994. Sinds 2011 zijn zeventien verschillende soorten voertuigen via deze procedure aangewezen voor toelating tot het verkeer op de weg.

Omdat de mogelijkheid bestaat dat (innovatieve) voertuigen op de weg kunnen worden toegelaten door een besluit van de minister ondanks een eventueel negatief advies van experts zoals de RDW en de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (hierna: SWOV), is deze situatie onwenselijk. In de huidige situatie spelen adviezen van de RDW en SWOV over de aanvraag een belangrijke rol in de procedure. De toenmalige Minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft in reactie op het OvV-rapport aangegeven de adviezen van de RDW en SWOV als bindend te beschouwen. Echter, het is nog steeds de minister die het uiteindelijke besluit neemt. Om naar een toekomstbestendig systeem te werken zijn drie begrippen van belang: onafhankelijkheid, expertise en scheiding van verantwoordelijkheden.

Onafhankelijkheid

Bij de toelating van voertuigen is onafhankelijkheid van groot belang en is het zaak dat politieke druk geen rol speelt bij de beoordeling over toelating. Er spelen grote belangen bij de toelating. Niet alleen van de desbetreffende fabrikant of importeur/distributeur van voertuigen, maar ook van de potentiële gebruikers en andere weggebruikers. Hieraan kunnen ook grote economische belangen kleven.

Expertise

Voertuigen worden technisch steeds complexer. Het bepalen of het voertuig op zichzelf technisch voldoende veilig is en of een voertuig ook in de omgeving voldoende veilig kan opereren zijn vragen die door experts moeten worden beantwoord. Deze experts moeten ruimte hebben om te bepalen of ze voldoende zicht hebben op het veiligheidsniveau. Hoewel de rol en ruimte voor experts er in het huidige proces al is, staat deze onder druk van de besluitvorming die uiteindelijk politiek gestuurd is.

Scheiding van verantwoordelijkheden

Op dit moment worden de regels die gelden voor de nationale toelating gemaakt door de Rijksoverheid, die ook – met de Minister van Infrastructuur en Waterstaat als bevoegd gezag – voertuigen in de categorie bijzondere bromfietsen toelaat tot de weg. Het is wenselijk om deze verantwoordelijkheden te scheiden.

2.2 Doelstelling

De doelstelling van dit wetsvoorstel is de verantwoordelijkheden voor het opstellen van de regels voor de toelating van innovatieve motorrijtuigen, die niet onder de reikwijdte van de Europese goedkeuringsregels vallen, te scheiden van de verantwoordelijkheid voor de besluitvorming over een aangevraagde toelating van voertuigen. Dit wordt mogelijk door de besluitvorming voor de nationale toelating van motorrijtuigen onder te brengen bij een onafhankelijke goedkeuringsinstantie. Om dit te bereiken zijn

verschillende beleidsopties onderzocht. Zo is er gekeken naar de optie voor een nieuwe of bestaande goedkeuringsinstantie, is er gekeken naar een mandaatconstructie of wettelijk opgedragen taken, en zijn er binnen de wetgeving verschillende mogelijkheden onderzocht om de verantwoordelijkheid te verankeren.

De doelstelling van het beoogde LEV-kader, waarvoor met dit wetsvoorstel de eerste voorbereidende stappen worden gezet, is om zeker te stellen dat LEVs die worden toegelaten tot de weg technisch veilig zijn en veilig kunnen worden gebruikt binnen het bestaande verkeer.

2.3 Motivering instrumentkeuze

Verschillende scenario's zijn onderzocht voor het creëren van een onafhankelijke goedkeuringsinstantie. Hierbij werd al snel duidelijk dat de meest voor de hand liggende oplossing was om de RDW als onafhankelijke goedkeuringsinstantie verantwoordelijk te maken. Naast het feit dat de RDW al bevoegd is in het kader van Europese, nationale en individuele goedkeuringsprocessen, zijn daar ook al taken belegd in het kader van de aanwijzing van bijzondere bromfietsen. Er is op dit moment geen andere organisatie in Nederland die deze rollen en de benodigde kennis en ervaring heeft. De oprichting van een nieuwe goedkeuringsinstantie naast de RDW is zodoende niet opportuun.

Met de RDW als beoogde goedkeuringsinstantie als uitgangspunt, zijn er twee verschillende opties onderzocht om hieraan invulling te geven: mandatering van taken en opdragen van taken. Het waarborgen van de vereiste onafhankelijkheid speelt bij deze afweging een belangrijke rol, evenals de mogelijke complexiteit van de in te richten processen. Naar aanleiding van een uitvoeringstoets van de RDW werd geconcludeerd dat een mandaatconstructie niet past bij het laten uitvoeren van deze taken door de RDW als zelfstandig bestuursorgaan, die op basis van wettelijke en opgedragen taken de dienstverlening organiseert en financiert. De benodigde acties voor het borgen van onafhankelijkheid maakt de uitvoering erg complex en maakt daarmee ook het proces voor aanvragers onduidelijk. Bovendien blijft met een mandaatconstructie de formele verantwoordelijkheid bij de Minister van Infrastructuur en Waterstaat. Dat past niet goed bij de aanbeveling van de OvV om toelating onafhankelijk (van de politiek) te maken.

Er is gekozen voor de optie om een wetswijziging door te voeren waarbij de RDW de wettelijk opgedragen taak krijgt het besluit te nemen over de toelating van bijzondere bromfietsen. Hiermee wordt invulling gegeven aan de aanbeveling van de OvV. Deze optie geeft juridisch de zuiverste invulling aan de aanbeveling, omdat de onafhankelijkheid van de RDW als goedkeuringsinstantie hierbij direct geborgd is. De RDW krijgt de bevoegdheid rechtstreeks vanuit de wet geattribueerd en de minister heeft geen directe rol bij de uitoefening ervan. Daarnaast sluit het aan op bestaande goedkeuringsprocessen voor andere soorten motorrijtuigen.

3. Hoofdlijnen wetsvoorstel

Het wetsvoorstel waarmee invulling wordt gegeven aan het advies van de OvV na bovengenoemde afweging resulteert in een aanpassing aan de Wvw 1994.

De eerste aanpassing betreft het laten vervallen van hoofdstuk IIA van de Wvw 1994. In plaats daarvan wordt het stelsel van goedkeuring van voertuigen uit hoofdstuk III van de Wvw 1994 gevolgd, en wordt de bijbehorende set van toelatingseisen opgenomen in de Regeling voertuigen. Doordat de bijzondere bromfiets hiermee een eigen categorie wordt waarvoor een nationale typegoedkeuring komt, net als voor andere soorten voertuigen, wordt de RDW hiervoor automatisch de goedkeuringsinstantie. Wanneer later het LEV-kader in werking treedt, vervalt de categorie bijzondere bromfiets en zullen deze voertuigen vallen onder een van de nieuwe categorieën binnen dit LEV-kader.

Daarnaast worden in dit wetsvoorstel, vooruitlopend op de invoering van het LEV-kader, enkele aanpassingen gedaan die nodig zijn ten aanzien van de begripsbepalingen, de kentekenplicht, de rijbewijsplicht en enige andere (fiscale) wetten omtrent motorrijtuigen.

Het doel van het LEV-kader is zeker te stellen dat LEVs, die zijn toegelaten, technisch veilig zijn en veilig gebruikt kunnen worden binnen het bestaande verkeer. Het LEV-kader zal voor verschillende categorieën LEVs gerichte eisen gaan stellen aan de techniek (voertuig), de gebruiker (mens) en de inpassing in het bestaande verkeer (omgeving). Zo gaan voor gelijksoortige LEVs dezelfde regels gelden. Het kader ziet op voertuigen zoals elektrische steps en relatief zwaardere en grotere (bak)fietsen met trapondersteuning, bedoeld voor personen- of goederenvervoer. Voor iedere LEV-categorie, worden de eisen concreet vertaald naar drie sets van regels: voor de wijze van toelating en toezicht, voor de toelating tot de weg en voor het gebruik op de weg. Deze regels worden op een later moment neergelegd in verschillende algemene maatregelen van bestuur en ministeriële regelingen. In dit wetsvoorstel worden hiervoor in de Wvw 1994 de noodzakelijke grondslagen opgenomen zodat, indien dat wenselijk wordt geacht, op een later moment de verplichtingen kunnen worden geïntroduceerd.

4. Verhouding tot bestaande regelgeving

Op dit moment is er geen geharmoniseerde Europese wetgeving voor LEVs, waarin eisen worden gesteld aan het voertuig en de productie voor het veilig gebruik in het verkeer. In Verordening (EU) nr. 168/2013 worden voertuigen als zelfbalancerende voertuigen, elektrische fietsen en voertuigen zonder zitplaats, zoals e-steps, expliciet uitgesloten van de Europese typegoedkeuring van twee- of driewielige voertuigen en vierwielers. Het voorgaande neemt echter niet weg dat andere Europese kaders wel van toepassing kunnen zijn. Om aanvullende nationale eisen te kunnen stellen aan veilig gebruik in het verkeer dient eerst beoordeeld te worden of een LEV eventueel ook binnen het toepassingsgebied en de definities van andere EU-kaders valt. Als dat het geval is dan dient eerst aan deze Europese regelgeving voldaan te worden. Een voorbeeld van mogelijk toepasselijke Europese regelgeving is de Machinerichtlijn.⁵ De Machinerichtlijn bevat diverse verplichtingen, waaronder essentiële veiligheids- en gezondheidseisen waaraan machines (en dus ook LEVs, die onder het toepassingsgebied en de definities

⁵ Richtlijn 2002/24/EG.

van de Machinerichtlijn vallen) moeten voldoen. Essentiële veiligheidseisen hebben onder meer betrekking op gevaar voor beknelling, gevaar voor geluid en het gevaar om opgesloten te raken. Als wordt voldaan aan de Machinerichtlijn (wat moet worden aangetoond met onder andere een verklaring van overeenstemming opgesteld door de fabrikant), moet het verhandelen en op de markt aanbieden in alle lidstaten worden toegestaan. De Machinerichtlijn laat echter ruimte aan lidstaten om regels te stellen inzake het wegverkeer en de bescherming van de verkeersveiligheid, en juist daarop is het LEV-kader gericht.

Door het vervallen van de mogelijkheid tot aanwijzing van bijzondere bromfietsen uit hoofdstuk IIA van de Wvw 1994 kunnen bijzondere bromfietsen of LEVs alleen nog op de weg worden gebruikt nadat ze zijn goedgekeurd. Hoofdstuk III van de Wvw 1994 regelt dat onder meer aangewezen categorieën van voertuigen dienen te zijn goedgekeurd voor ze op de markt mogen worden aangeboden, in de handel mogen worden gebracht of op de weg mogen worden gebruikt. Het regelt de verschillende soorten goedkeuring, zowel de EU-goedkeuringen als de nationale en VN/ECE-goedkeuringen, de wijze waarop deze worden verleend en de rol van de RDW in dit kader.

Voor de onderhavige wijziging is artikel 21 van de Wvw 1994 met name relevant, dat samen met de rest van hoofdstuk III met ingang van 1 september 2020 is vernieuwd. Ook speelt artikel 23 van de Wvw 1994 een rol. Op grond van deze artikelen worden in de Regeling voertuigen de regels gesteld voor nationale typegoedkeuringen. Artikel 21 beperkt zich tot goedkeuring voorafgaande aan het op de markt aanbieden of in de handel brengen. Het verbod tot het in gebruik nemen van een voertuig dat niet is goedgekeurd is geregeld in artikel 32 van de Wvw 1994.

De registratie van het voertuig na de goedkeuring is geregeld in hoofdstuk IV van de Wvw 1994. Dit wordt relevant op het moment dat voor LEVs een kentekenplicht wordt ingevoerd. Hoofdstuk VI van de Wvw 1994 betreft de rijvaardigheid en rijbevoegdheid. Op grond daarvan wordt in ieder geval de minimumleeftijd voor het besturen van voertuigen geregeld. Verder bevat het vooral regels over het rijbewijs. Die regels zijn relevant indien een rijbewijsplicht voor LEVs van kracht wordt. Zoals is toegezegd aan de Tweede Kamer⁶, wordt het voor het besturen van bepaalde LEVs wenselijk geacht een rijbewijs te vereisen, omdat hiermee wordt geborgd dat er rijervaring wordt opgedaan met een gemotoriseerd voertuig op de voor de LEVs bestemde plaats op de weg.

Omdat de termen zoals motorrijtuig en bromfiets ook voorkomen in andere wetgeving, bijvoorbeeld in fiscale wetgeving, worden ook in deze wetten enige technische aanpassingen gedaan. Deze wijzigingen hebben met name betrekking op de toevoeging van de definitie licht elektrisch voertuig.

5. Uitvoering, toezicht en handhaving

⁶ Kamerstuk 29 398, nr. 758 en Kamerstuk 29 398, nr. 954.

Handhaving op de geldende verkeersregels is het sluitstuk om verkeersveiligheid in den brede te borgen. Handhaving op de geldende verkeersregels, zoals het verbod op door rood licht rijden, het verbod op rijden onder invloed en het verbod op telefoongebruik, verandert niet met de onderhavige wijzigingen. Deze verkeersregels zijn onverminderd van toepassing op bijzondere bromfietsen en LEVs. De handhaving daarop op straat door de politie vindt plaats met de reeds beschikbare handhavingsmiddelen. Wel komen er met de gewijzigde regelgeving aanvullende regels te gelden voor LEVs die zijn uitgezonderd van het toepassingsgebied van Verordening (EU) nr. 168/2013. Het gaat om de bijzondere bromfietsen en voertuigen die onder het toekomstige LEV-kader komen te vallen. Het gaat om eisen aan het voertuig, eisen aan de gebruiker en eisen aan het gebruik. De introductie van de lichte elektrische voertuigen door middel van het LEV-kader, beoogt om zo veel mogelijk helderheid en eenduidigheid aan te brengen in de regels die specifiek gaan gelden voor deze voertuigen.

Gevolgen handhaving

De onderhavige wijzigingen zijn onder meer bedoeld als voorbereiding om helderheid en eenduidigheid aan te brengen in de regels die op een later moment specifiek gaan gelden voor de LEVs, ook met het oog op handhaving. De belangrijkste wijziging nu is het overhevelen van de aanwijzingsbevoegdheid van bijzondere bromfietsen van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat naar de RDW. Door een groter aanbod aan verschillende voertuigen zal de handhaving door de agent op straat er in eerste instantie niet eenvoudiger op worden. In een latere fase wordt beslist over kentekening van bijzondere bromfietsen en lichte elektrische voertuigen. Dit zal de handhavingsmogelijkheden verbeteren.

De prioriteit van de politie gaat allereerst uit naar voertuigeisen die direct raken aan de verkeersveiligheid, zoals het voeren van de verlichting en de snelheid, en eisen die door middel van visuele waarneming door de agent op straat vast te stellen zijn. Bij lastig vast te stellen technische eisen aan het voertuig, zal de politie steeds een afweging moeten maken of bij de beoordeling daarvan de politiecapaciteit het meest effectief ingezet wordt. Waar een voertuig een duidelijk gevaar voor de verkeersveiligheid vormt door technische gebreken, kan de politie een rijverbod voor het rijden op de weg opleggen. Tevens kan de politie hiervan een melding doen bij de RDW, waarna het voertuig voor herkeuring moet worden aangeboden aan de RDW. Dit gebeurt volgens een reeds bestaande procedure.

De RDW zal ingevolge hoofdstuk III toezicht houden op de conformiteit van productie van nieuwe bijzondere bromfietsen en LEVs (die worden goedgekeurd). Hiervoor worden de bestaande toezichtstructuren en instrumenten gebruikt die al worden toegepast bij de andere voertuigcategorieën. In de goedkeuringsprocedure wordt rekening gehouden met de duurzaamheid van de technische eisen, zodat niet toegestane modificatie van het voertuig na goedkeuring zo veel mogelijk wordt voorkomen.

6. Gevolgen

Gevolgen voor politiek bestuurlijke verantwoordelijkheid

Door de verantwoordelijkheid van de besluitvorming over de nationale goedkeuring van voertuigen bij het ministerie weg te halen en deze bij een onafhankelijke instantie onder te brengen die de benodigde expertise heeft, worden beleid en uitvoering gescheiden. De regelgeving wordt onder verantwoordelijkheid van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat voorbereid en op politiek niveau bekrachtigd. De daadwerkelijke toets aan deze regels vindt door een onafhankelijke goedkeuringsinstantie plaats. Op deze manier wordt een systeem gecreëerd dat de algemene regels politiek bepaald worden, en dat de specifieke toelating buiten de politieke arena blijft. Bij het bepalen of een voertuig een voldoende veiligheidsniveau heeft om te worden goedgekeurd en toe te laten tot de weg, is die onafhankelijkheid cruciaal.

Gevolgen voor de RDW

In een eerste uitvoeringstoets over de vraag of de taak als onafhankelijke goedkeuringsinstantie voor bijzondere bromfietsen gemandateerd kon worden sprak de RDW de verwachting uit dat de financiële en organisatorische impact gering zou zijn. Dit gezien het beperkte aantal goedkeuringen dat in deze categorie wordt verwacht en het feit dat deze extra goedkeuringen binnen het geldende proces kunnen worden afgehandeld. Daarnaast voert de RDW al een deel van deze taken uit (zoals de technische beoordeling van het voertuig en periodiek toezicht).

In de tweede uitvoeringstoets heeft de RDW laten weten dat de positie als onafhankelijke goedkeuringsinstantie betekent dat de RDW, in plaats van een door de minister afgegeven aanwijzing, een typegoedkeuring afgeeft. Doordat het proces van het aanwijzen nog in 2019 is gewijzigd met de gewijzigde Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen en er bij dit proces op inhoud aangesloten blijft, is de verwachte organisatorische en financiële impact gering. Daarnaast sluit het proces nagenoeg aan op de standaardprocessen voor een typegoedkeuring.

De uitkomst van een procedure verandert wel. Immers, in plaats van een advies van de RDW aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, beslist de RDW zelf op een aanvraag. Daarnaast is de uitkomst niet een aanwijzing als bijzondere bromfiets, maar een typegoedkeuring.

De kosten voor het inregelen van het typegoedkeuringsproces bij de RDW worden door het ministerie van IenW gedragen.

Gevolgen voor de aanvragers (fabrikanten)

Voor de aanvragers zal de wijziging een positief effect hebben. De procedure wordt versimpeld, doordat men alleen nog maar bij de RDW hoeft te zijn. Omdat de RDW de kennis in huis heeft, zal de aanvrager met inhoudelijke vragen direct geholpen kunnen worden. Daarnaast zullen de opgestelde eisen meer duidelijkheid verschaffen over waar het voertuig aan dient te voldoen. Dat zal het proces versnellen.

Gevolgen voor huidige aanwijzingen en op basis daarvan toegelaten voertuigen

De wijziging van de toelatingsprocedure die in dit voorstel wordt geregeld, heeft geen gevolgen voor bestaande exemplaren van aangewezen bijzondere bromfietsen. Een eenmaal toegelaten voertuig blijft toegelaten, ook wanneer de toelatingseisen of technische eisen nadien worden aangepast. Voor rechthebbenden van aanwijzingen van

bijzondere bromfietsen (fabrikanten) wordt voorzien in overgangsrecht, waarmee het mogelijk wordt om met een aanwijzing een aanvraag te doen voor het verlenen van een typegoedkeuring. In paragraaf 8.2 wordt hier nader op ingegaan.

Financiële gevolgen

De kosten voor het goedkeuringsproces en de feitelijke afgifte van een typegoedkeuring worden gedragen door de fabrikant, die daarvoor de vastgestelde en kostendeckende tarieven van de RDW betaalt. Deze kosten komen echter nagenoeg overeen met de kosten die de aanvrager op dit moment moet maken voor het indienen van een aanvraag voor een aanwijzing van een bijzondere bromfiets.

7. Advies en consultatie

7.1 RDW

De RDW acht het wetsvoorstel en de daarbij behorende nieuwe rol van de RDW haalbaar en uitvoerbaar. In de uitvoeringstoetsen die de RDW op het wetsvoorstel heeft uitgevoerd, heeft de RDW laten weten geen grote impact op de organisatie te verwachten met het verkrijgen van de taak om te beslissen op aanvragen van typegoedkeuringen voor bijzondere bromfietsen. De redenen hiervoor zijn dat de RDW in de huidige situatie al een nadrukkelijke rol heeft bij de toelatingsprocedure in de vorm van een beoordeling van de fabrikant en een keuring van het voertuig. Ook bepaalt de RDW op dit moment, in overleg met de SOWV, de wijze van invullen van een eventuele risico-inventarisatie. Deze verhouding tussen de SWOV en de RDW blijft ongewijzigd.

7.2 CBR

Er is geen impact op het CBR, aangezien de eisen aan de bestuurder van een bijzondere bromfiets met dit voorstel niet wijzigen. Om die reden is er geen advies en/of consultatie van het CBR gevraagd.

7.3 SWOV

In paragraaf 7.1 is al aangegeven dat de onderlinge verhouding tussen de SWOV en de RDW niet wijzigt met dit wetsvoorstel. In de huidige situatie organiseert de RDW een startoverleg met de aanvrager en de SWOV. Op basis van dat overleg bepaalt de RDW, in overleg met de SWOV, de precieze invulling van een eventuele risico-inventarisatie voor een voertuig. Deze werkwijze wordt niet gewijzigd door dit voorstel, met als enige verschil dat de RDW niet langer advies uitbrengt op een aanvraag, maar zelf een beslissing neemt. Om die reden is er geen advies en/of consultatie van het CBR gevraagd.

7.4 Internetconsultatie

De internetconsultatie start op (datum) en is geëindigd op (datum). De uitkomsten zijn (PM 1, PM 2 etc.)

7.5 ATR

Een advies van ATR (Adviescollege Toetsing Regeldruk) werd gevraagd op het moment van de start van de internetconsultatie. PM advies ATR

7.6 Notificatie

Technische voorschriften moeten genotificeerd worden onder Richtlijn EU 2015/1535 van het Europees Parlement en de Raad van 9 september 2015 betreffende een informatieprocedure op het gebied van technische voorschriften en regels betreffende de diensten van de informatiemaatschappij (PB 2015, L 241) voordat het bindende eisen en voorschriften worden. In dit wetsvoorstel zijn echter geen technische voorschriften opgenomen, wat maakt dat notificatie van dit wetsvoorstel niet nodig was. De technische voorschriften zullen volgen in de onderliggende regelgeving, en deze regelgeving zal worden genotificeerd. Vanwege de samenhang met en basis in dit wetsvoorstel, zal dit wetsvoorstel op dat moment wel worden meegezonden met de notificatie van de technische voorschriften.

8. Inwerkingtreding en overgangsrecht

8.1 Inwerkingtreding

Dit wetsvoorstel treedt in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip. Bij de bepaling van het tijdstip van inwerkingtreding zal rekening worden gehouden met de systematiek van vaste verandermomenten van regelgeving, als bedoeld in aanwijzing 4.17 van de Aanwijzingen voor de regelgeving.

Tevens is de mogelijkheid gecreëerd om de inwerkingtreding van de bepalingen van dit wetsvoorstel te faseren. Het wetsvoorstel heeft immers twee doelstellingen (onafhankelijke goedkeuringsinstantie en de eerste voorbereidende stappen voor de implementatie van het LEV-kader) die na elkaar zouden kunnen worden verwezenlijkt. Voor de overgang van aanwijzingen naar goedkeuringen voor bijzondere bromfietsen is de fasering eveneens nodig.

8.2 Overgangsrecht

Door het vervallen van hoofdstuk IIA van de Wvw 1994 en specifiek artikel 20b van de Wvw 1994 vervalt de grondslag voor de reeds gegeven aanwijzingen van bijzondere bromfietsen. Deze aanwijzingen zouden daarmee vervallen, waardoor de motorrijtuigen waarop die aanwijzingen zien zouden worden verboden. Ze zijn immers niet goedgekeurd, terwijl het in de meeste gevallen motorrijtuigen zullen zijn die goedgekeurd zouden moeten worden. Daarom wordt voorzien in overgangsrecht.

Het overgangsrecht voorziet in het volgende. Er wordt voorgesteld in eerste instantie artikel 20b van de Wvw 1994 zodanig aan te passen dat het artikel geen grondslag meer biedt voor het aanvragen of verlenen van nieuwe aanwijzingen. De afgegeven aanwijzingen blijven na de voorgestelde wijziging van artikel 20b in stand. Voorgesteld wordt dat dit zal gelden tot twee jaar na inwerkingtreding van het onderhavige wetsvoorstel. De RDW zal op aanvraag de bestaande aanwijzing inhoudelijk beoordelen om te bezien of deze voldoet aan de eisen voor de verlening van een nationale typegoedkeuring. Waar mogelijk zal een nationale typegoedkeuring worden verleend. Als de RDW van oordeel is dat niet aan de eisen voor een nationale typegoedkeuring wordt voldaan, zal de aanwijzing vervallen door het vervallen van artikel 20b van de Wvw

1994. Dat zal twee jaar na de inwerkingtreding van de wijziging van artikel 20b van de Wvw 1994 zijn. Daarmee heeft de rechthebbende van de aanwijzing twee jaar de tijd om de aanvraag in te dienen en binnen deze periode van de RDW een nationale typegoedkeuring te krijgen. Tijdens het aanvraagproces voor een typegoedkeuring kan de fabrikant volgens de geldende aanwijzing blijven produceren. Indien na een aanvraag daartoe geen typegoedkeuring is verleend, mag de fabrikant na de overgangperiode geen nieuwe voertuigen meer produceren.

Een automatische verlening van nationale typegoedkeuringen op basis van de aanwijzingen is niet gewenst, omdat daarmee het veiligheidsniveau van de aangewezen bijzondere bromfietsen ten behoeve van de typegoedkeuring niet kan worden beoordeeld. Met de overgangstermijn van twee jaar wordt de RDW in de gelegenheid gesteld om voornoemd (goedkeurings)proces zorgvuldig uit te voeren. De overgangstermijn stelt daarnaast rechthebbenden van de aanwijzingen (fabrikanten) in de gelegenheid om zich aantoonbaar te kwalificeren als geschikt en om, waar nodig, hun processen aan te passen op zodanige manier dat zij in staat zijn te voldoen aan de verplichtingen die voortvloeien uit de wens om voertuigen te kunnen produceren onder een geldige typegoedkeuring.

Opgemerkt wordt dat indien de aanvraag voor een typegoedkeuring in een laat stadium wordt ingediend, het risico bestaat dat de typegoedkeuring nog niet is verleend op het moment dat de aanwijzing (na twee jaar) komt te vervallen. In dat geval kan de fabrikant geen voertuigen produceren tot het moment dat de typegoedkeuring is verleend.

Afhandeling aanvraag tijdens overgangperiode

In het geval een aanvraag tot aanwijzing van een bijzondere bromfiets wordt ingediend (kort) voordat het onderhavige wetsvoorstel van kracht is geworden, dan loopt deze aanvraag onverkort door tot het moment dat daarop een beslissing is genomen. Indien een beslissing kan worden genomen voor inwerkingtreding van het wetsvoorstel dan brengt de RDW advies uit aan de minister en beslist de minister op de aanvraag. Indien niet tijdig (voor de inwerkingtreding) een besluit kan worden genomen, kan de minister daarna geen besluit meer nemen. Alleen de RDW is dan bevoegd om een besluit te nemen, in dat geval een besluit tot verlening van een typegoedkeuring. De beslissing op de aanvraag wordt dan genomen door de RDW. In dit laatste geval zal de minister de aanvraag doorsturen naar de RDW met het verzoek om deze af te handelen als een verzoek tot een nationale typegoedkeuring. Voor de inhoud en gevolgen van die beslissing zal dit overigens geen verschil maken.

ARTIKELSGEWIJS DEEL

Artikel I

Onderdeel A, onder 1

In artikel 1, eerste lid, wordt allereerst de aanduiding van de minister geactualiseerd.

Onderdelen A, onder 2 en 5, en B

Voorgesteld wordt om artikel 1, eerste lid, aan te passen voor de introductie van LEVs als nieuwe soort motorrijtuigen. Daartoe wordt een nieuwe begripsbepaling ingevoegd. Deze lijkt sterk op de huidige omschrijving van de bijzondere bromfiets uit artikel 20b van de Wvw 1994. Echter, in de nieuwe omschrijving vervalt dat een voertuig mag zijn uitgerust met een verbrandingsmotor. Een licht elektrisch voertuig kan naar zijn aard geen verbrandingsmotor hebben. Ook is in de definitie geen nominaal continu maximumvermogen opgenomen. Dit zal in lagere regelgeving worden bepaald, nu dit mede afhankelijk is van innovatieve en technologische ontwikkelingen. Voorts is in de definitie specifiekere gemaakt welke vorm van typegoedkeuring overeenkomstig in het kader van de Europese Unie tot stand gekomen voorschriften niet van toepassing is. Het gaat dan om Verordening (EU) nr. 168/2013⁷. In deze verordening zijn in artikel 2, tweede lid, specifieke voertuigsoorten genoemd waarop de verordening niet van toepassing is. Sommige soorten komen in aanmerking voor de categorisering als LEV en dus voor een typegoedkeuring als zodanig. Het betreft:

- voertuigen die uitsluitend bestemd zijn om door een voetganger te worden meegevoerd (c);
- fietsen met trapondersteuning, voorzien van een elektrische hulpmotor met een nominaal continu vermogen van ten hoogste 250 W waarvan de aandrijfkracht wordt onderbroken wanneer de bestuurder ophoudt met trappen en anders geleidelijk vermindert en ten slotte wordt onderbroken voordat het voertuig een snelheid van 25 km/h bereikt (h);
- zelfbalancerende voertuigen (i);
- voertuigen die niet met ten minste één zitplaats zijn uitgerust (j);
- voertuigen uitgerust met een bestuurderszitplaats waarvan de hoogte van het referentiepunt van de zitplaats ≤ 540 mm voor de categorieën L1e, L3e en L4e of ≤ 400 mm voor de categorieën L2e, L5e, L6e en L7e (k).

Het is gewenst om deze voertuigen aan te merken als LEV en daarmee een typegoedkeuring te vereisen. Met het oog op de verkeersveiligheid en het veilig gebruik van deze voertuigen door verkeersdeelnemers, is het nodig dat de voertuigveiligheid en de kwaliteit van het productieproces geborgd is.

Hoewel fietsen met trapondersteuning in allerlei soorten en maten voorkomen, is het LEV-kader enkel (onder meer) bedoeld voor de relatief zwaardere en grotere fietsen met trapondersteuning en niet voor bijvoorbeeld de fiets met trapondersteuning die is bedoeld voor individueel of gezinsgebruik. De grotere en zwaardere fietsen met trapondersteuning zullen door een wijziging van de definitie van het begrip "motorrijtuig" als zodanig worden aangemerkt. Om ten aanzien van de fietsen met trapondersteuning te kunnen differentiëren wordt een nieuw artikel 1a voorgesteld. Het voorgestelde nieuwe artikel 1a bepaalt dat de regels in de Wvw 1994 en de daarop berustende bepalingen betreffende motorrijtuigen, en daarmee LEVs, niet van toepassing zijn op fietsen met trapondersteuning die voor wat betreft het gebruik en de verkeersveiligheid vergelijkbaar zijn met fietsen zonder trapondersteuning. Het is niet wenselijk om op wetsniveau al een vollediger en nadere categorisering van deze fietsen

⁷ Verordening (EU) nr. 168/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 15 januari 2013 betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op twee- of driewielige voertuigen en vierwielers (PbEU 2013, L 60). 19

met trapondersteuning in te voeren. De ontwikkelingen en innovatie op dit gebied laten dat niet toe en voorts kan het vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid nodig zijn om relatief snel aanpassingen te doen in de kenmerken van de voertuigen waarop de verschillende categorieën LEVs gebaseerd zijn. Bovendien wordt het onderscheid gemaakt op basis van technische criteria. Daarom wordt de delegatiemogelijkheid voorgesteld om de afbakening tussen lichte en zware fietsen met trapondersteuning bij algemene maatregel van bestuur nader te kunnen vaststellen. Doordat de vaststelling bij algemene maatregel van bestuur moet plaatsvinden, worden ook de Tweede en Eerste Kamer betrokken bij deze vaststelling, via de verplichte voorhang van artikel 2b van de Wv 1994.

Nu bepaalde (zwaardere en grotere) fietsen met trapondersteuning onder de definitie van motorrijtuig zullen gaan vallen, zullen ze in lijn met de definitie van "licht elektrisch voertuig" en het nieuw voorgestelde artikel 1a als LEV worden behandeld.

De overige voertuigen die zijn genoemd in artikel 2, tweede lid, van Verordening (EU) nr. 168/2013, te weten:

- voertuigen met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van ten hoogste 6 km/h (a);
- voertuigen die uitsluitend bestemd zijn voor gebruik door lichamelijk gehandicapten (b);
- voertuigen die uitsluitend bestemd zijn voor gebruik in wedstrijden (d);
- voertuigen die zijn ontworpen en gebouwd voor gebruik door de strijdkrachten, de burgerbescherming, de brandweer, de ordehandhavingsdiensten en de medische nooddiensten (e);
- (kort gezegd) landbouw- of bosbouwvoertuigen die vallen onder Verordening (EU) nr. 167/2013 (f), en;
- voertuigen die voornamelijk bestemd zijn voor gebruik in het terrein en ontworpen zijn om op onverharde oppervlakken te rijden (g),
worden uitgesloten van de definitie LEV. Gelet op de aard van deze voertuigen wordt het niet opportuun geacht om deze voertuigen te kwalificeren als LEV en om deze onderhevig te laten zijn aan de regels rondom typegoedkeuring. Het gaat daarbij onder meer om bijvoorbeeld (voornamelijk) speelgoed (a), wedstrijdvoertuigen die niet bedoeld zijn voor gebruik op de openbare weg (d) en terreinvoertuigen (g). Ten aanzien van gehandicaptenvoertuigen (b) in het bijzonder geldt dat het voornemen kenbaar is gemaakt om daar op nationaal niveau een afzonderlijk wetgevend kader voor te maken.⁸ Voor landbouw- en bosbouwvoertuigen die vallen onder Verordening (EU) nr. 167/2013 (f) gelden op grond van die verordening reeds Europese goedkeuringsregels en is dus al in een wettelijk kader voorzien.

Onderdeel A, onder 3 en 4

Omdat onder de nieuwe begripsbepaling van LEV ook de huidige bijzondere bromfietsen gaan vallen, hoeven deze niet langer vermeld te worden in de begripsbepaling van bromfiets, zoals deze onder verwijzing naar artikel 20b was opgenomen. Daarom wordt ook voorgesteld de begripsbepaling van bromfiets aan te passen, waarbij rekening wordt

⁸ Kamerbrief 7 juli 2021 (29 398, nr. 95).

gehouden met de overgangperiode van twee jaar en de verwachting dat het LEV-kader later in werking treedt dan de overige onderdelen van het wetsvoorstel. Verder wordt de begripsbepaling geactualiseerd, daar die nog is ingericht op de omschrijving van bromfietsen uit Richtlijn 2002/24/EG⁹. Die richtlijn is inmiddels vervangen door Verordening (EU) nr. 168/2013. In de begripsbepaling wordt naar de daarin gebruikte categorisering en bijbehorende omschrijving verwezen. Deze categorisering wordt reeds in het kentekenregister geregistreerd om voertuigen te classificeren. Tot slot is de definitie zo aangepast dat enkel een elektromotor is toegestaan. Reden daarvoor is het huidige gebrek aan bijzondere bromfietsen met een verbrandingsmotor en daarnaast wordt een verbrandingsmotor in dergelijke voertuigen niet meer wenselijk geacht met het oog op verduurzaming.

Van de gelegenheid is bovendien gebruik gemaakt een begripsbepaling voor fiets op te nemen. Hoewel bij de totstandkoming van de Wvw 1994 redelijk voor de hand leek te liggen wat daaronder moet worden verstaan, zijn er ook ten aanzien van de fiets verschillende ontwikkelingen geweest. Door die ontwikkelingen lijken voertuigen niet altijd meer op de fiets zoals we die van oudsher kennen, waardoor de vraag kon ontstaan hoe dergelijke voertuigen pasten binnen het systeem van de Wvw 1994. De voorgestelde definitiebepaling is bedoeld om geen twijfel te laten bestaan over de toelaatbaarheid van dergelijke voertuigen op de weg en de toepasselijkheid van de regels voor fietsen. In dit voorstel is een fiets een voertuig (vervoermiddel) dat wordt voortbewogen door middel van een met spierkracht aan te drijven mechanische overbrenging van spierkracht op wielen. In veel gevallen zal de spierkracht via pedalen een ketting in beweging zetten die daarmee een wiel aandrijft. Deze gebruikte spieren worden niet gespecificeerd, waardoor ook 'handbikes' binnen de definitie van een fiets kunnen vallen. Naast voertuigen met mechanische overbrenging zijn er ook voertuigen en producten op wielen zonder mechanische overbrenging. Voorbeelden zijn hand- en bolderkarren, maar ook handmatige steekkarren en (gewone) steps zijn als zodanig te duiden. De mechanische overbrenging is aan de definitie toegevoegd, omdat voertuigen met mechanische overbrenging hogere en constantere snelheden kunnen aanhouden dan voertuigen zonder een mechanische overbrenging. Daarnaast is hiermee een duidelijk onderscheid te maken tussen voertuigen die wel of niet op het fietspad horen. Verder heeft een fiets ten minste twee wielen, een stuur en een zadel. Hierdoor kan bijvoorbeeld een step niet onder de definitie van fiets vallen. Hoewel de gestelde definitie nog steeds enigszins ruim kan worden opgevat, zorgt de Regeling voertuig voor een afbakening van de voertuigsoort door daaraan eisen te stellen.

Onderdelen C tot en met F, O, P, en Q

Artikel 20b van de Wvw 1994 wordt in het wetsvoorstel opnieuw vastgesteld (onderdeel C). Hierdoor vervalt de mogelijkheid tot het aanvragen of verlenen van een aanwijzing van een bijzondere bromfiets. Het voorgestelde artikel bepaalt enkel dat voertuigen waarvoor reeds een aanwijzing is verleend, zijn toegelaten tot het verkeer op de weg. Dit in afwijking van hoofdstuk III van de Wvw 1994, aangezien daardoor, in samenhang

⁹ Richtlijn 2002/24/EG van het Europees Parlement en de Raad van 18 maart 2002 betreffende de goedkeuring van twee- of driewielige motorvoertuigen en de intrekking van Richtlijn 92/61/EEG van de Raad (PbEG 2002, L 124). 21

met een gelijktijdige wijziging van de Regeling voertuigen, wordt bepaald dat voor een bijzondere bromfiets een goedkeuring nodig is. Voor de reeds aangewezen bijzondere bromfietsen is dat dus niet het geval. Door het vervallen van de aanwijzingsmogelijkheid in artikel 20b van de Wvw 1994 vervalt ook de grondslag voor de Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen. Die zal dus ook materieel vervallen. De daarin vervatte regels krijgen een plaats binnen het stelsel van goedkeuring van motorrijtuigen in de Regeling voertuigen.

Het vervallen van artikel 20c van de Wvw 1994 wordt voorgesteld in onderdeel D, omdat dat artikel samenhangt met een mogelijke aanvraag tot aanwijzing van een bijzondere bromfiets. Aangezien aanvragen na de wijziging van artikel 20b niet meer mogelijk zijn, is artikel 20c niet meer relevant.

De wijzigingen in onderdeel E zijn technisch van aard, naar aanleiding van de voorgestelde wijziging van artikel 20b.

De rest van hoofdstuk IIA blijft nog tijdelijk in stand. De reden hiervoor is dat in de overgangperiode, genoemd in paragraaf 8.2 van het algemeen deel van de memorie van toelichting, de toezichts- en handhavingsinstrumenten ten aanzien van de reeds afgegeven aanwijzingen in stand blijven. Zo kan bijvoorbeeld een reeds afgegeven aanwijzing nog steeds worden geschorst of ingetrokken als daartoe aanleiding is.

Er wordt voorgesteld om op een later tijdstip hoofdstuk IIA, betreffende de aanwijzing van bijzondere bromfietsen, in zijn geheel te laten vervallen (onderdeel F). De inwerkingtreding van dit onderdeel is op een later tijdstip beoogd, zodat de noodzakelijke bepalingen in dit hoofdstuk voor de bestaande aanwijzingen voorlopig van kracht blijven. Met het uiteindelijk vervallen van hoofdstuk IIA, vervalt de systematiek van aanwijzingen van voertuigen volledig. Daarmee moeten ook niet aangewezen bijzondere bromfietsen en later LEVs goedgekeurd worden ingevolge hoofdstuk III van de Wvw 1994. De RDW wordt dan, als onafhankelijke goedkeuringsinstantie, bevoegd om goedkeuringen te verlenen. De fabrikanten en houders van de aanwijzingen die reeds voor inwerkingtreding van dit wetsvoorstel zijn afgegeven, kunnen mogelijk in aanmerking komen voor de verlening van een nationale typegoedkeuring. De rechthebbende van een aanwijzing dient daartoe een aanvraag in bij de RDW. Het voorgestelde nieuwe artikel 186c biedt daarvoor een expliciete grondslag (onderdeel O). De huidige inhoud van dit artikel vervalt, nu dit materieel is uitgewerkt vanwege de terugtrekking van het Verenigd Koninkrijk uit de Europese Unie. De nieuwe situatie zal twee jaar bestaan. Na deze termijn zal artikel 186c vervallen (onderdeel Q). Met deze termijn krijgen enerzijds fabrikanten van aangewezen bijzondere bromfietsen hiermee de kans om een nationale typegoedkeuring aan te vragen en hun productieproces aan te passen op zodanige manier dat zij in staat zijn te voldoen aan de verplichtingen die voortvloeien uit de wens om voertuigen te kunnen produceren onder een geldige typegoedkeuring. Anderzijds krijgt de RDW de gelegenheid om de afgegeven aanwijzingen (op aanvraag) te beoordelen en naar aanleiding daarvan - waar mogelijk - nationale typegoedkeuringen als bedoeld in hoofdstuk III van de Wvw 1994 te verlenen. Aanwijzingen waarvoor voor de inwerkingtreding van dit onderdeel geen nationale

typegoedkeuring is verleend, vervallen definitief door het vervallen van artikel 20b. De voertuigen die op grond van de aanwijzingen reeds op de weg zijn gebracht, mogen echter wel blijven rijden. Dit wordt ook bepaald in de Regeling voertuigen, door ze uit te zonderen van de goedkeuringsplicht.

Het voorgestelde artikel 186d houdt de grondslag in dat aanvragen die reeds op grond van het oorspronkelijk geldende artikel 20b zijn ingediend voor de inwerkingtreding van het wetsvoorstel - maar die op dat moment nog niet zijn afgehandeld - na inwerkingtreding van het wetsvoorstel ter afdoening door de Minister van IenW aan de RDW worden overgedragen. Na deze overdracht zal de RDW de aanvragen behandelen als aanvragen voor een nationale typegoedkeuring, bedoeld als in artikel 21 (onderdeel P). Ervan uit gaande dat ook deze aanvragen uiterlijk binnen een termijn van twee jaar zullen zijn afgedaan, komt tevens artikel 186d na twee jaar te vervallen (onderdeel Q).

Onderdelen G en H

Deze onderdelen hangen samen met de in het LEV-kader voorgestelde kentekenplicht voor LEVs. In artikel 37, eerste lid, onderdeel a, onder 1^o, van de Wvw 1994 is nu bepaald dat een kenteken niet vereist is voor bij algemene maatregel van bestuur aangewezen bromfietsen. Daaronder worden onder meer bijzondere bromfietsen begrepen. Aangezien in dit voorstel LEVs afzonderlijk worden gedefinieerd, is het noodzakelijk dat LEVs ook afzonderlijk worden genoemd bij de mogelijke uitzonderingen op de kentekenplicht. In het Kentekenreglement wordt dan nader bepaald welke bromfietsen en LEVs van de kentekenplicht zijn uitgezonderd.

Aangezien wel aan de Tweede Kamer is voorgesteld¹⁰ dat bepaalde LEVs in het kentekenregister worden geregistreerd, een kenteken gaan voeren en de minimumleeftijd voor het besturen van bepaalde LEVs net als nu reeds het geval is voor (bijzondere) bromfietsen zestien jaar wordt, ligt aanpassing van artikel 48, eerste lid, onderdeel b, van de Wvw 1994 voor de hand. Daardoor kan net als bij bromfietsen en in afwijking van de andere motorrijtuigen, een LEV (in bepaalde gevallen) al te naam worden gesteld in het kentekenregister vanaf zestienjarige leeftijd. Hierdoor moet het vijfde lid dienovereenkomstig aangepast worden.

Onderdelen I, J en K

In artikel 107, eerste lid, van de Wvw 1994 is een rijbewijsplicht opgenomen voor het besturen van motorrijtuigen. Artikel 108 bevat de uitzonderingen daarop, waaronder de uitzondering voor bijzondere bromfietsen in onderdeel a van het eerste lid. Doordat de bijzondere bromfietsen opgaan in het bredere LEV-kader en het begrip LEV, wordt dat ook voorgesteld door te voeren in artikel 108, eerste lid, onderdeel a. Daarbij wordt voorgesteld de uitzondering te beperken tot bij algemene maatregel van bestuur aan te wijzen LEVs.

Doordat de LEVs een aparte categorie motorrijtuigen wordt waarvoor een rijbewijs kan worden geëist naast bromfietsen, waaronder nu de bijzondere bromfietsen vallen, is het nodig dat de LEVs ook afzonderlijk worden genoemd. Daarom wordt ook voorgesteld de onderdelen d tot en met g aan te passen.

¹⁰ Kamerstukken II 2020/21, 29398, nr. 954.

Onderdeel i van artikel 108, eerste lid, bevat nu een uitzondering voor bestuurders van bromfietsen in het internationaal verkeer. Deze kan niet één-op-één gelden voor LEVs, omdat onderdeel i, onder 3°, niet geldt voor snorfietsen als subcategorie bromfietsen (ingevolge het vierde lid van artikel 108). Voor het besturen van snorfietsen door inwoners van andere lidstaten van de Europese Unie, Europese Economische Ruimte of Zwitserland in het internationaal verkeer is nooit een rijbewijs vereist. Aangezien LEVs gezien de maximumconstructiesnelheid van ten hoogste 25 km/u het meest lijken op snorfietsen, is het voorstel daar ook wat betreft de uitzonderingen op de rijbewijsplicht, voor zover die er komt, op aan te sluiten. Daarbij wordt nog opgemerkt dat een snorfiets onder Europese regels wordt gezien als een bromfiets.

Artikel 111, eerste lid onderdeel b, van de Wvw 1994 is de grondslag voor de regels die worden gesteld voor het behalen van een rijbewijs. Daarbij is ook bepaald dat voor de afgifte van een rijbewijs dat geldig is voor het besturen van bromfietsen de aanvrager moet beschikken over een voldoende mate van rijvaardigheid. De (rij)geschiktheid wordt niet beoordeeld. Hetzelfde zou gelden voor het mogen besturen van LEVs, als daarvoor een rijbewijs wordt geëist.

Artikel 164, tweede lid, onderdelen d en e, van de Wvw 1994 betreft de bevoegdheid tot vordering van het rijbewijs in bepaalde gevallen, waaronder bij een grote overschrijding van de maximumsnelheid. Voor bromfietsen is een overschrijding van 30 km/h of meer reden voor vordering van het rijbewijs, in plaats van een overschrijding van 50 km/h of meer die geldt voor andere motorrijtuigen. Voor LEVs wordt, gezien de vergelijkbaarheid van de voertuigen, hetzelfde regime gevolgd als voor bromfietsen.

Onderdelen L, M en N

Deze voorgestelde onderdelen betreffen technische wijzigingen door het vervallen van de artikelen 20g, 20h en artikel 174a van de Wvw 1994.

Artikel II tot en met VIII

De voorgestelde artikelen betreffen enkele technische wijzigingen in andere wetten dan de Wegenverkeerswet 1994. Deze technische wijzigingen hebben met name betrekking op de toevoeging van de definitie licht elektrisch voertuig, maar in een enkel geval (het wijzigen van de Wet op de economische delicten) ook op het vervallen van artikel 20g van de Wvw 1994, in verband met het vervallen van het gehele hoofdstuk IIA van die wet.

Artikel IX

Het eerste lid stelt voor dat dit wetsvoorstel in werking treedt op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip, waarbij kan worden gedifferentieerd per artikel of artikelonderdeel. In deze faseringsmogelijkheid wordt voorzien om het systeem van goedkeuringen al eerder te kunnen toepassen op bijzondere bromfietsen dan dat het gehele LEV-kader van kracht wordt. In het tweede lid wordt een overgangperiode geboden, onder meer om (op aanvraag) de aanwijzingen van bijzondere bromfietsen – indien mogelijk en wenselijk – in aanmerking te laten komen voor nationale

typegoedkeuringen, en wordt bepaald dat de overgangsbepalingen na een overgangsperiode van twee jaar vervallen.

Voor de inwerkingtreding van de bepalingen die verband houden met het LEV-kader is het noodzakelijk dat ook de wijzigingen van algemene maatregelen van bestuur en ministeriële regelingen gereed zijn. Concreet voor dit wetsvoorstel betekent het dat artikel I, onderdelen A, onder 1, 3 en 4, onder a, C tot en met E , O en P, mogelijk eerder in werking treedt dan de rest van het wetsvoorstel.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Mark Harbers