

Concept ten behoeve van internetconsultatie

MEMORIE VAN TOELICHTING

ALGEMEEN DEEL

1. Inleiding

Op grond van de Wegenverkeerswet 1994 (hierna: Wvw 1994) is de Dienst Wegverkeer (RDW) bevoegd om bedrijven of personen te erkennen die als gevolg daarvan bevoegd zijn bepaalde publieke taken uit te voeren (artikel 4b, eerste lid, onderdelen j en k). Het gaat daarbij om diverse soorten zogenoemde administratieve erkenningen (zoals erkenningen voor een tenaamstellingsloket of bedrijfsvoorraad), diverse soorten erkenningen met betrekking tot de fabricage en afgifte van kentekenplaten en diverse soorten zogenoemde voertuigtechnische erkenningen, zoals erkenningen met betrekking tot het keuren van gasinstallaties of boordcomputers voor taxi's voordat ze in een voertuig worden gemonteerd of de uitvoering van een algemene periodieke keuring (APK). Een vergelijkbare bevoegdheid heeft de RDW op grond van het Arbeidstijdenbesluit in verband met de tachograaf. Het gaat in de praktijk om ongeveer 27.000 erkende bedrijven en circa 30.000 keurmeesters en technici. Tot op heden gelden voor elk van deze erkenningen specifieke eisen. Omdat het huidige erkenningstelsel toe is aan modernisering, is in samenspraak met de relevante branchepartijen gewerkt aan een nieuwe erkenningssystematiek en daarop te houden toezicht door de RDW. In verband daarmee wordt voorgesteld de Wvw 1994 te wijzigen. In verband met dit nieuwe erkenningstelsel is tevens aanpassing van diverse besluiten en regelingen noodzakelijk.

Via dit wetsvoorstel worden daarnaast nog enige andere wijzigingen voorgesteld in de Wvw 1994. Het betreft naast wijzigingen ter verbetering van de handhaafbaarheid van enkele artikelen van die wet mineure technische en redactionele wijzigingen.

Meer informatie over onder ander de aanleiding en achtergrond volgt in hoofdstuk 2. 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 burgers en bedrijven. In hoofdstuk 7 wordt aandacht besteed aan de adviezen die zijn gevraagd en de consultatie die heeft plaatsgevonden. Tot slot gaan de hoofdstukken 8 en 9 over inwerkingtreding, overgangsrecht en evaluatie van deze wet.

2. Aanleiding en achtergrond

2.1 Huidig erkenningstelsel

Het huidige erkenningstelsel is ruim 25 jaar oud en de hoofdlijnen daarvan zijn verankerd in de Wvw 1994. Hieronder wordt een overzicht gegeven van het stelsel en de nu huidige erkenningen.

2.1.1 Erkenning tenaamstellingsloket

Met de erkenning tenaamstelling kan een bedrijf tenaamstellingen en schorsingen van voertuigen verzorgen voor derden. Voorwaarde is dat de erkenninghouder geen enkele binding heeft met het voertuig en geen andere relatie heeft met de derden. Daarnaast geldt het vereiste van een landelijk dekkend stelsel van loketten waar de handelingen verricht kunnen worden.

2.1.2 Erkenning export dienstverlening

Bij de erkenning exportdienstverlening wordt door de erkenninghouder voor derden een voertuig voor export afgemeld. De erkenninghouder hoeft in dat geval geen eigendom over het voertuig te hebben.

2.1.3 Erkenning bedrijfsvoorraad

De erkenning bedrijfsvoorraad is bedoeld voor handelaren in voertuigen, die voertuigen onder zich hebben. Met de erkenning bedrijfsvoorraad hoeven ze deze niet op hun eigen naam te stellen en kunnen de voertuigverplichtingen (belastingen en APK) worden stopgezet. Zoals hierboven reeds aangegeven, vallen binnen de erkenning bedrijfsvoorraad verschillende bevoegdheden die afzonderlijk kunnen worden verkregen. Een erkenninghouder heeft dus eerst een erkenning bedrijfsvoorraad nodig voordat deze bevoegdheden mogen worden uitgeoefend. Het betreft Versnelde Inschrijving (VI), Tenaamstellen Voertuigbedrijf (TV), Online Registratie Export Handelaren (OREH) en Online Registratie Autodemontage (ORAD).

2.1.3.1 Versnelde Inschrijving

De bevoegdheid VI is onderverdeeld in de bevoegdheid VI met afzonderlijk onderzoek en de bevoegdheid VI zonder afzonderlijk onderzoek. Een bedrijf dat beschikt over de bevoegdheid VI zonder afzonderlijk onderzoek kan zonder identiteitsvaststelling van een voertuig door de RDW een inschrijving aanvragen voor een nieuw en ongebruikt voertuig. Nadat de RDW het voertuig heeft ingeschreven en daarvoor een kenteken heeft afgegeven, wordt het voertuig in de bedrijfsvoorraad opgenomen. De zogenoemde voertuigverplichtingen (zoals het moeten laten uitvoeren van een algemene periodieke keuring; APK) gelden dan nog niet. Bij de bevoegdheid VI met afzonderlijk onderzoek moet de erkenninghouder, net als iedere andere burger, met het voertuig naar een keuringsstation om het voertuig in te schrijven. In de praktijk heeft iedere erkenninghouder bedrijfsvoorraad de beschikking over de bevoegdheid VI met afzonderlijk onderzoek, zonder dat daarvoor een specifieke aanvraag is ingediend. De bevoegdheid VI met afzonderlijk onderzoek is dus de regel, de bevoegdheid VI zonder afzonderlijk onderzoek is een aanvullende bevoegdheid.

2.1.3.2 Tenaamstellen Voertuigbedrijf

De bevoegdheid TV geeft bedrijven met een erkenning bedrijfsvoorraad de mogelijkheid om voertuigen vanuit de bedrijfsvoorraad op naam van de nieuwe eigenaar of houder te naam te stellen. De erkenninghouder moet hierbij de eigendom hebben over het voertuig. In feite wordt hierbij dezelfde handeling verricht als onder de erkenning tenaamstellingsloket (paragraaf 2.3.1): het te naam stellen van een voertuig.

2.1.3.3 Online Registratie Export Handelaren

Met deze bevoegdheid kunnen houders van een erkenning bedrijfsvoorraad voertuigen voor export afmelden bij de RDW. In de huidige situatie geldt voor de handelingen met de bevoegdheid OREH de eis van eigendom alvorens een voertuig voor export kan worden afgemeld.

2.1.3.4 Online Registratie Autodemontage

Ook als een (gekenkend) voertuig wordt gedemonteerd, moet die worden afgemeld bij de RDW. Het voertuig zal immers niet meer op de weg komen. Ook voor deze afmelding is er een bevoegdheid die kan worden aangevraagd binnen de erkenning bedrijfsvoorraad.

2.1.4 Erkenningen fabricage en afgifte kentekenplaten

Er zijn drie erkenningen die betrekking hebben op de fabricage en afgifte van kentekenplaten: de erkenning kentekenplaatfabrikant, de erkenning lamineerder en de erkenning foliefabrikant. Met een erkenning kentekenplaatfabrikant is een bedrijf bevoegd om kentekenplaten te fabriceren en af te geven. De erkenning lamineerder is bedoeld voor bedrijven die blanco-kentekenplaten afgeven, waarmee daadwerkelijke, voor specifieke voertuigen bedoelde kentekenplaten gemaakt kunnen worden. Bedrijven die een erkenning foliefabrikant hebben, mogen folie voor kentekenplaten produceren. Erkende foliefabrikanten mogen de folie slechts leveren aan erkende lamineerders, die hun product vervolgens uitsluitend aan erkende kentekenplaatfabrikanten mogen leveren.

Met bovengenoemde erkenningen en de daarbij behorende gecontroleerde fabricage van de kentekenplaten of onderdelen daarvan wordt de echtheid van de kentekenplaat gewaarborgd. Tevens vindt een gecontroleerde afgifte plaats van de kentekenplaat aan de voertuigeigenaar of diens gemachtigde. De gecontroleerde afgifte van kentekenplaten maakt ook een gecontroleerde inname van kentekenplaten mogelijk.

2.1.5 Voertuigtechnische erkenningen

De overige erkenningen zijn voertuigtechnische erkenningen: gasinstallatie, boordcomputer taxi, tachografen, goedkeuring wijziging constructie, APK en keuring van schadevoertuigen. Hieronder volgt een korte omschrijving van deze erkenningen.

2.1.5.1 Gasinstallatie

Een erkenning gasinstallatie is vereist voor het keuren van gasinstallaties die worden ingebouwd in voertuigen door daartoe gespecialiseerde bedrijven.

2.1.5.2 Boordcomputer taxi

Taxiondernemers moeten een boordcomputer in iedere taxi ingebouwd en geactiveerd hebben ten behoeve van automatisch registratie van ritgegevens, arbeidstijden, rijtijden en rusttijden van taxi's. Indien een bedrijf boordcomputers wil activeren, dient bij de RDW een erkenning boordcomputer taxi te worden aangevraagd.

2.1.5.3 Tachografen

In Nederland moet in vrachtwagens en bussen een tachograaf zijn ingebouwd. Een tachograaf is een apparaat dat snelheid, aantal afgelegde kilometers en rustpauzes van een voertuig meet en vastlegt. Indien een bedrijf tachografen wil inbouwen, dient het daarvoor bij de RDW een erkenning tachografen aan te vragen. Die erkenning en de bijbehorende regels zijn gebaseerd op het Arbeidstijdenbesluit vervoer.

2.1.5.4 Wijziging goedkeuring

Een erkenning wijziging goedkeuring legt een wijziging aan een gekentekend voertuig vast. Er wordt vastgelegd wat er wordt gewijzigd aan welk(e) voertuig(en), hoe de wijziging wordt uitgevoerd en welke partij (de erkenningshouder) deze wijziging mag uitvoeren en voor de RDW aanspreekbaar is op de correcte uitvoering. Daarnaast moet een erkenningshouder aantonen dat zijn productieproces gecontroleerd verloopt, zodat er zekerheid is dat een bepaalde wijziging keer op keer identiek wordt uitgevoerd (conformity of production, COP). Voor de afgifte van een wijziging goedkeuring wordt nationaal de impact van een wijziging beoordeeld en getoetst op alle goedkeuritems die worden geraakt door de wijziging. Als aangetoond is dat de geraakte items voldoen aan de eisen en het productieproces van de aanvrager op orde is, kan een wijziging goedkeuring worden afgegeven. De houder mag dan de daarin beschreven wijzigingen aan een voertuig uitvoeren en per gewijzigd voertuig een ombouwverklaring afgeven. Het kentekenregister kan op basis van de ombouwverklaring zonder verdere toetsing worden aangepast.

2.1.5.5 APK

Met een erkenning APK kan een erkenninghouder voertuigen onderwerpen aan een verplichte APK, keuringsbewijzen afgeven en de voertuigen voor de APK afmelden bij de RDW. De APK mag alleen worden uitgevoerd door daartoe bevoegde natuurlijke personen (zie paragraaf 2.3.6).

2.1.5.6 Keuring van schadevoertuigen

Een erkenning keuring van schadevoertuigen is vereist voor het repareren van zogenoemde schadevoertuigen door daartoe gespecialiseerde bedrijven, waardoor deze voertuigen fysiek niet meer langs de RDW hoeven voor een goedkeuring voordat ze (weer) de weg op mogen. Deze erkenning is op dit moment nog niet actief.

2.1.6 Registratie Tenaamstellen Leasevoertuigen

De zogenoemde RTL (Registratie Tenaamstellen Leasevoertuigen)-overeenkomst wordt doorgaans ook gerekend tot het erkenningstelsel. Deze overeenkomst is niet wettelijk verankerd in de vorm van een erkenning. Het is een privaatrechtelijke overeenkomst tussen de RDW en een leasemaatschappij. De RTL-systematiek is medio jaren negentig van de vorige eeuw ingevoerd als maatregel tegen de gevolgen van de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften (Wahv). Daarin werd de verantwoordelijkheid voor (verkeers)overtredingen gekoppeld aan de registratie in het kentekenregister. Degene op wiens naam het voertuig was gesteld werd verantwoordelijk gehouden voor het betalen van de opgelegde boete. In de praktijk was dat, vanwege het feit dat veel auto's worden geleased, vaak de leasemaatschappij die

vervolgens de betaalde boete terug moest zien te halen bij de lessee (de persoon die gebruik maakt van het leaseobject). Kon de lessee vervolgens bijvoorbeeld aantonen de overtreding niet te hebben begaan (bijvoorbeeld omdat het voertuig elders was), dan bleef de leasemaatschappij zitten met de door haar – ten onrechte - betaalde boete.

De RTL-systematiek werd bedacht om dit probleem op te lossen. De RTL-systematiek voorzag er in de basis in dat kentekens op naam van de lessee werden gezet met als gevolg dat de boetes rechtstreeks naar de lessee gingen. Dit had ook een aantal nadelen die opgelost moesten worden:

- Omdat de lessee het voertuig op naam had, zou deze een vervangend kentekenbewijs kunnen aanvragen om het voertuig daarmee te kunnen verkopen. Het door de leasemaatschappij vasthouden van het 'overschrijvingsbewijs' loste het voornoemde probleem niet op.
- De lessee werd geconfronteerd met aansprakelijkheden die door de leaseovereenkomsten waren afgedekt. Begin jaren negentig van de vorige eeuw speelden drie concrete verplichtingen/aansprakelijkheden: de verzekeringsplicht van de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen, het nakomen van de APK-plicht en de betaling van de motorrijtuigenbelasting. Vaak was in de leaseovereenkomst afgesproken dat de leasemaatschappij deze voertuigverplichtingen op zich nam.

Het voorgaande leidde tot een systematiek waarbij een hulpreregistratie werd ingericht. In deze registratie staat de betreffende leasemaatschappij geregistreerd. Werd een aanvraag voor een vervangend kentekenbewijs ingediend, dan werd deze niet naar de kentekenhouder, maar naar de leasemaatschappij gezonden. Daarmee was er een oplossing voor het eerste punt.

Tevens werd er een voorziening gerealiseerd waarbij de leasemaatschappij op voertuigniveau (kenteken) kon aangeven wie verantwoordelijk was voor een specifieke voertuigverplichting/-aansprakelijkheid. In eerste instantie betrof dat de hiervoor genoemde voertuigverplichtingen. Gaf de leasemaatschappij aan dat een betreffende verplichting bij haar rust, dan werd in eerste instantie de leasemaatschappij daarop aangesproken. Hiermee was er een oplossing voor het tweede punt. Inmiddels is dit uitgebreid met de mogelijkheid om ook te kunnen aangeven wie boetes op grond van de Wvha zou moeten krijgen.

In 2014 is de kentekencard en tenaamstellingscode geïntroduceerd als vervanging voor het papieren kentekenbewijs. Hierdoor veranderde het tenaamstellingsproces. Er ontstonden een tweetal problemen voor de leasebranche:

- Bij elke tenaamstelling wordt een nieuwe kentekencard naar de geregistreerde eigenaar/houder gestuurd. Dit is in veel gevallen een leasemaatschappij. Dit zou betekenen dat zij alle kentekencards toegestuurd krijgen van voertuigen die op naam zijn gezet. Deze kentekencards zouden ze dan vervolgens door moeten sturen naar de lessee, met de bijbehorende lasten tot gevolg.

- Wanneer het voertuig op naam staat van de lessee, zouden de kentekencard en code naar de lessee gestuurd worden. De lessee zou dan vervolgens het voertuig kunnen overschrijven zonder tussenkomst en medeweten van de leasemaatschappij.

Om bovenstaande ongewenste gevolgen te voorkomen heeft de RDW de Opdracht tot Tenaamstelling (OtT) geïntroduceerd. Met deze OtT kan de leasemaatschappij een tenaamstelling voorbereiden. In de OtT wordt aangegeven op wiens naam het voertuig moet komen (natuurlijk persoon, rechtspersoon of leasemaatschappij) en daarbij:

- indien op naam van de natuurlijk persoon of rechtspersoon; welke voertuigverplichtingen de leasemaatschappij op zich neemt;
- indien op naam van de leasemaatschappij; naar welk adres de kentekencard gestuurd moet worden.

Wanneer de erkenninghouder het voertuig vervolgens op naam zet, dan gebruikt die hiervoor de OtT;

- indien tenaamstelling op natuurlijk persoon of rechtspersoon; verwijzingen naar de voertuigverplichtingen worden direct geplaatst en er wordt een verstrekingsvoorbehoud geplaatst. Dit voorbehoud zorgt ervoor dat de tenaamstellingscode alleen wordt verstrekt (ook bij de aanvraag van een vervangend kentekenbewijs) aan de leasemaatschappij en niet aan de tenaamgestelde. Hierdoor kan het voertuig niet zonder medeweten van de leasemaatschappij overgeschreven worden;
- indien tenaamstelling op leasemaatschappij; de tenaamstellingscode wordt digitaal verstrekt aan de leasemaatschappij en de kentekencard wordt verstuurd naar het opgegeven adres in de OtT.

Binnen de RTL-overeenkomst is geregeld dat de leasemaatschappij de volgende faciliteiten krijgt:

- kunnen plaatsen en verwijderen van verplichtingverwijzingen (motorrijtuigenbelasting, APK, verzekering en boetes) bij een voertuig;
- kunnen plaatsen en verwijderen van een verstrekingsvoorbehoud bij een voertuig;
- aanmaken en wijzigen van een OtT;
- elke dag ontvangt de leasemaatschappij een bestand met daarin de relevante gebeurtenissen bij een voertuig zoals 'voertuig tenaamgesteld met OtT', 'voertuig niet verzekerd', 'APK verlopen', 'voertuigen opgenomen in bedrijfsvoorraad bij Domeinen', 'voertuig geëxporteerd', et cetera.

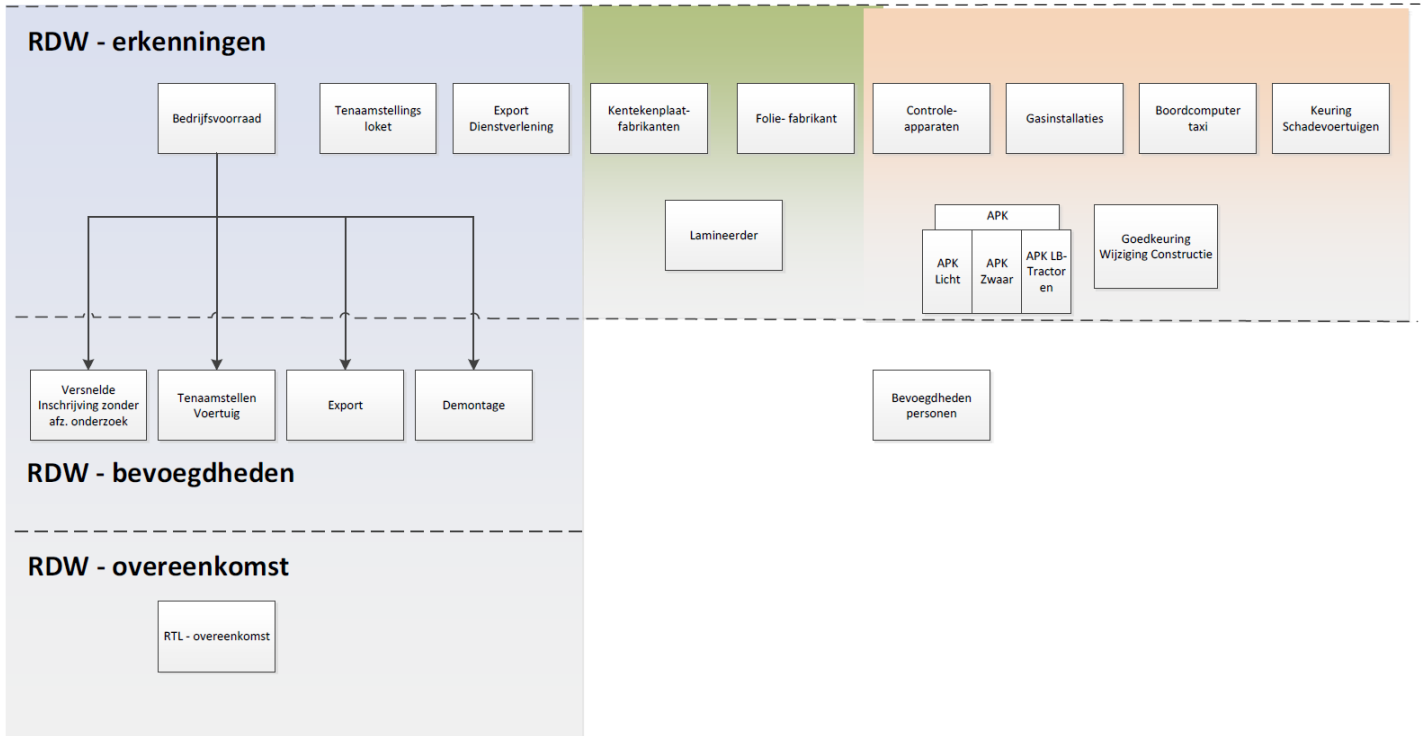
2.1.7 Bevoegdheid personen

Tot slot wordt hier nog opgemerkt dat er naast de erkenning door de RDW ook een bevoegdheid kan worden verleend. Deze bevoegdheidsverlening vindt alleen plaats aan natuurlijke personen. Daarmee wordt gewaarborgd dat niet alleen binnen het erkende bedrijf bepaalde handelingen worden verricht, maar ook dat de feitelijke (technische) handelingen aan voertuigen worden uitgevoerd door personen die daartoe zijn opgeleid en gediplomeerd. Deze vorm komt alleen voor bij de voertuigtechnische erkenningen: de tachograaftechnicus bij de erkenning inbouw controle apparaten (tachografen), de LPG-

technicus bij de erkenning goedkeuring wijziging constructie en de APK-keurmeester (met verschillende deelbevoegdheden) bij de erkenning APK.

2.1.8 Schematische weergave huidig erkenningstelsel

Schematisch ziet het hierboven beschreven erkenningstelsel er als volgt uit:



2.2 Knelpunten

In 2016 is door diverse brancheorganisaties aangegeven dat er behoefte is aan modernisering van het stelsel, omdat erkenninghouders in de praktijk fricties ervaren tussen de erkenningseisen en de dagelijkse praktijk. Waar mogelijk zijn binnen het huidige erkenningstelsel al aanpassingen gedaan om ontwikkelingen in de praktijk op te vangen. Een voorbeeld van de ervaren fricties is de koppeling van een aantal bevoegdheden aan de erkenningen bedrijfsvoorraad. Die heeft tot gevolg dat bij het opleggen van een sanctie voor de erkenning bedrijfsvoorraad die sanctie ook de onderliggende bevoegdheden raakt (bijvoorbeeld in het geval van intrekking, die dan ook voor de onderliggende bevoegdheden geldt). Dit is echter niet wenselijk, omdat de voorwaarden en eisen die gelden voor de bevoegdheden onder de erkenning bedrijfsvoorraad los staan van de voor de erkenning geldende voorwaarden en eisen. In de praktijk is dit opgelost door bij een intrekking voor bepaalde tijd van de erkenning bedrijfsvoorraad, de onderliggende bevoegdheden niet in te trekken. Dit houdt in dat bij een intrekking van de erkenning bedrijfsvoorraad voor bepaalde tijd wel gebruik kan blijven worden gemaakt van de onderliggende bevoegdheden.

Het is echter niet mogelijk om met de huidige wet- en regelgeving alle ontwikkelingen op te vangen. Naar aanleiding hiervan is er parallel aan die aanpassingen vanuit de RDW

en het toenmalige Ministerie van Infrastructuur en Milieu gewerkt aan een ontwerp voor een meer toekomstbestendig stelsel onder de noemer MERK (Modernisering ERKeningen). In 2017 heeft dit geleid tot een voorstel voor een ontwerp van een nieuw erkenningstelsel.

Een belangrijk probleem is dat de RDW in de huidige situatie geen mogelijkheid heeft om over te gaan tot intrekking van de erkenning, bijvoorbeeld wanneer een bedrijf wordt stilgelegd in verband met criminele activiteiten. Hier is namelijk geen grondslag voor. Intrekking kan alleen plaatsvinden als er een schending is van de eisen en voorwaarden gerelateerd aan de erkenning. Onder meer om die reden is gekozen voor een nieuw erkenningstelsel in het onderhavige wetsvoorstel, waarin een meer algemene 'integriteitstoets' op bedrijven en personen kan worden uitgevoerd.

De (groeierende) snelheid van de maatschappelijke ontwikkelingen en de behoefte aan regulering vanuit de voertuigenbranche vragen om een erkenningstelsel dat snel aangepast kan worden op ontwikkelingen in de maatschappij in het algemeen en de voertuigbranche in het bijzonder. Het huidige erkenningstelsel is hierin niet voldoende wendbaar. Veel van de regelgeving is vastgelegd in de Wvw 1994, waardoor aanpassingen, ook op detailniveau, niet snel genoeg kunnen worden doorgevoerd. Wijzigingen kunnen makkelijker worden gedaan als een aantal minder essentiële eisen in lagere regelgeving zijn opgenomen. Dat is nu nog niet het geval. Daarnaast zou een dergelijk stelsel kunnen meebrengen dat toekomstige erkenningen die voortkomen uit nieuwe ontwikkelingen eenvoudig kunnen worden toegevoegd aan het stelsel.

Eén van de maatschappelijke trends is de verschuiving van eigendom van een voertuig naar gebruik van een voertuig, oftewel ontkoppeling van eigendom en gebruik. De opkomst van een product als 'private lease' is daar een exponent van. Bij voertuigbedrijven geldt dat de voertuigen die in hun bedrijfsvoorraad staan soms niet in eigendom zijn van het voertuigbedrijf, maar in eigendom zijn van en gefinancierd zijn door een derde partij, zoals een autodealer of leasemaatschappij. Deze dagelijkse praktijk staat haaks op de huidige regelgeving waarin eigendom wordt vereist om een voertuig op te mogen nemen in de bedrijfsvoorraad. Ditzelfde geldt voor importeurs van voertuigen die ook niet altijd zelf eigenaar zijn van de voertuigen die ze inschrijven, maar een derde waarvoor de importeur de dienstverlening met betrekking tot de inschrijving verricht. De importeur wordt steeds meer een 'administratiekantoor' dat ervoor zorgt dat de voertuigen op de juiste wijze worden ingeschreven in Nederland, doordat zij een verzoek krijgen om namens een derde partij voertuigen te importeren. Op basis van het huidige erkenningstelsel kan de importeur niet aan de erkenningsvoorwaarden voldoen, en kan die dus niet zelf een erkenning krijgen om een inschrijving te doen. De importeurs moeten daarvoor de huidige bevoegdheid versnelde inschrijving gebruiken om voertuigen in te schrijven in Nederland. Deze bevoegdheid valt echter onder de erkenning bedrijfsvoorraad, zodat de eigendomseis van de erkenning bedrijfsvoorraad ook geldt voor de bevoegdheid versneld inschrijven.

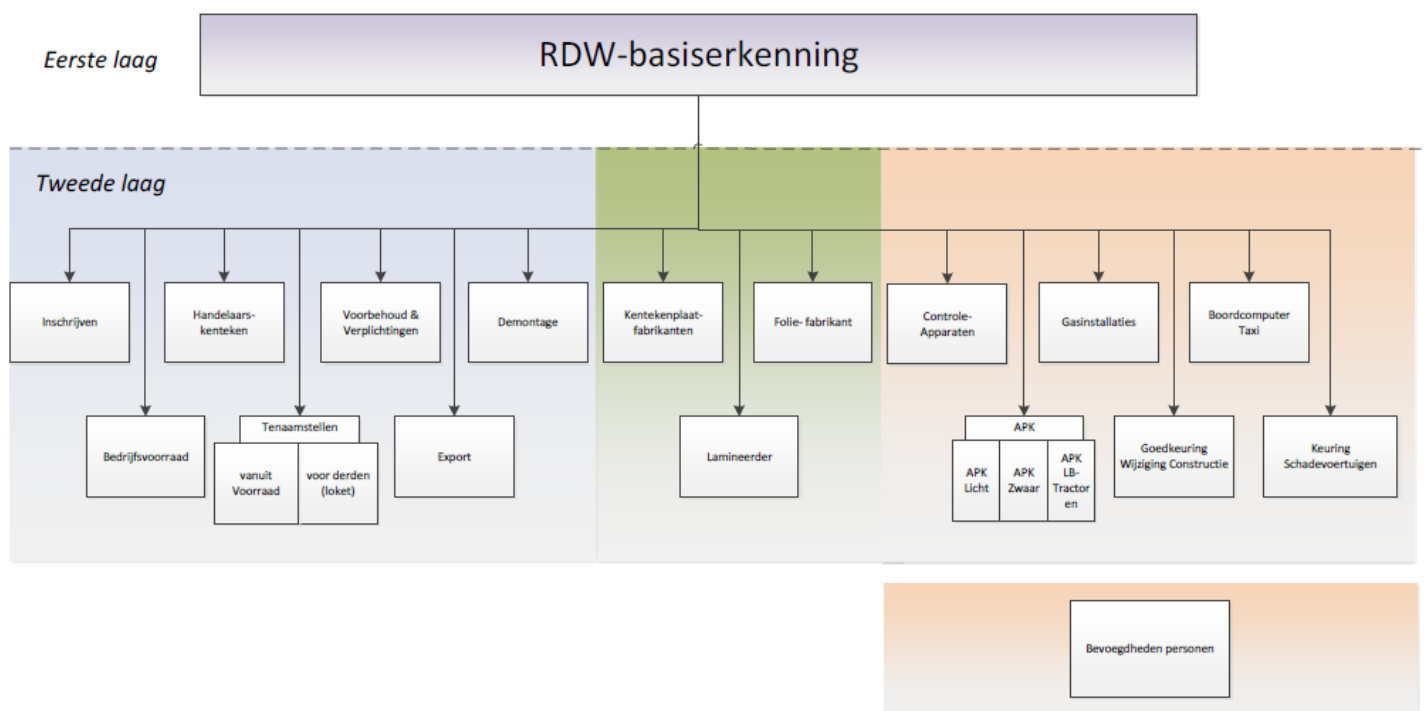
Daarnaast is een belangrijke ontwikkeling dat de voertuighandel steeds meer digitaal wordt. Wanneer men op zoek is naar een voertuig, dan is het gebruikelijk om hier op

internet naar te zoeken. De ontwikkeling hierin is dat het voertuig ook online betaald wordt en vervolgens thuis wordt afgeleverd. De locatie van het voertuigbedrijf doet er minder toe. Volgens de huidige regels omtrent erkenningen moeten handelingen in het kader van bijvoorbeeld de tenaamstelling echter plaatsvinden op de bedrijfslocatie. Het is dan dus niet mogelijk om de handelingen op een andere manier te verrichten als er geen handelingen bij de bedrijfslocatie worden verricht.

3. Hoofdlijnen wetsvoorstel

Met dit wetsvoorstel wordt voorgesteld de verschillende losse erkenningsregelingen uit de Wvw 1994 te vervangen door één basiserkenning met daaronder de verschillende specifieke erkenningen. De huidige specifieke erkenningen, met uitzondering van de erkenning tachografen die gebaseerd is op het Arbeidstijdenbesluit vervoer en de erkenning boordcomputer taxi doe is gebaseerd op het Besluit personenvervoer 2000, vinden een grondslag in een algemene bepaling in dit wetsvoorstel (het voorgestelde nieuwe artikel 4auf) en worden uitgewerkt bij of krachtens algemene maatregel van bestuur. Tevens kunnen bij die algemene maatregel van bestuur nieuwe erkenningsvormen worden geïntroduceerd, als die in de toekomst nodig blijken te zijn. Aan de (basis)erkenning worden algemene eisen, zoals een inschrijving van het bedrijf in het Handelsregister en het hebben van een bedrijfslocatie, van de huidige afzonderlijke erkenningen als uitgangspunt genomen. Daarnaast worden eisen toegevoegd met het doel om wangedrag en criminaliteit te weren. Voorbeeld hiervan is een verplichting om een verklaring omtrent het gedrag (VOG) te overleggen. Verdere eisen voor de specifieke erkenningen worden uitgewerkt in de lagere regelgeving.

Schematisch komt het nieuwe erkenningstelsel er als volgt uit te zien:



3.1 Basiserkenning

3.1.1 Algemeen

De eerste laag is een zogenoemde basiserkenning. Met deze erkenning wordt getoetst of een bedrijf voldoet aan de basiseisen die worden gesteld voor het hebben en mogen uitvoeren van één of meer specifieke erkenningen in de tweede laag (zie paragraaf 3.2). Pas wanneer een bedrijf voldoet aan deze algemene eisen en op grond daarvan een basiserkenning krijgt, kan het erkend worden voor één of meer specifieke erkenningen.

Om te komen tot het voorstel tot het vereisen van een basiserkenning zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- het moet mogelijk zijn om in één keer alle erkenningen in te trekken als aan de basisvoorwaarden die daaraan zijn verbonden niet wordt voldaan;
- het moet mogelijk zijn om bij criminele activiteiten van een bedrijf, ook anders dan op het vlak van de erkenningen, de basiserkenning in te trekken; en
- de toelatingseisen voor het uitvoeren van diensten namens de RDW moeten worden aangescherpt, waarmee de eisen en voorwaarden voor de specifieke erkenningen versoepeld kunnen worden.

Het doel van de basiserkenning is meer waarborgen te bieden om te voorkomen dat malafide bedrijven gebruik kunnen maken van erkenningen, en ze dus te weren bij de uitoefening van wettelijke taken en bevoegdheden. Door de basiserkenning kan in bredere zin worden toegezien op de integriteit van de bedrijven en geacteerd worden bij ernstige misstanden.

3.1.2 Eisen en voorwaarden voor een basiserkenning

Om de basiserkenning te verkrijgen of te behouden moet periodiek een VOG worden overgelegd en moet het aanvraag- en instandhoudingstarief worden voldaan. Daarnaast kan de aanvrager worden onderworpen aan artikel 3 van de Wet bevordering integriteitsbeoordelingen door het openbaar bestuur (Wet bibob). In de lagere regelgeving zal de algemene eis worden opgenomen dat een bedrijf moet zijn ingeschreven in het handelsregister. Het niet kunnen voldoen aan de gestelde eisen kan ertoe leiden dat het bedrijf niet in aanmerking komt voor een basiserkenning of dat een reeds verleende basiserkenning wordt ingetrokken.

3.1.2.1 VOG

Voor de VOG geldt dat deze minstens driejaarlijks moet worden overgelegd, of eerder in nog nader te bepalen gevallen, zoals de toetreding van een nieuw lid tot het bestuur van een rechtspersoon. Zo wordt een toets(moment) gecreëerd dat zorgt voor een grotere betrouwbaarheid en integriteit van erkenninghouders. Ze moeten namelijk niet alleen hun taken goed (kunnen) uitvoeren, maar als uitvoerder van publieke taken ook in algemene zin integer zijn. Bovendien leidt dit tot bescherming van burgers, omdat zij er beter vanuit kunnen gaan dat zij zaken doen met betrouwbare erkenninghouders. Wanneer er geen nieuwe VOG gevraagd wordt na verloop van een aantal jaren, zullen na de aanvraag van de VOG gepleegde strafbare feiten uit beeld verdwijnen. Indien de

erkenninghouder niet of niet-tijdig een VOG overlegt, volgt een intrekking van de basiserkenning.

De VOG mag maximaal twee maanden oud zijn, om te waarborgen dat verklaring actueel is en recente feiten zijn meegewogen. Dit is een gebruikelijke termijn.¹

Voor wat betreft de te verwachten effectiviteit van deze maatregel wordt tevens verwezen naar de algemene conclusies van de Staatssecretaris van Veiligheid en Justitie in zijn brief van 1 februari 2017 naar aanleiding van de uitkomsten van onderzoeken naar de VOG.² Daarin is geconcludeerd dat de VOG-screening in het algemeen een effectief instrument is en bijdraagt aan een succesvol integriteitsbeleid binnen een sector. De betreffende onderzoeken hadden onder meer betrekking op de ervaringen met de VOG in de taxibranche en het onderwijs.

De beoordeling van de aanvraag van een VOG vindt plaats aan de hand van een screeningsprofiel. Dit screeningsprofiel zal in samenspraak met de branche en de RDW worden opgesteld.

3.1.2.2 Wet bibob

De Wet bibob maakt het mogelijk dat de integriteit van de aanvrager of erkenninghouder wordt getoetst. Het doel daarvan is daarmee ook de integriteit van het toetsende bestuursorgaan te beschermen, door te voorkomen dat ze 'in zee gaan' met niet integere partijen. Dit is voor de RDW ten aanzien van erkenningen relevant, omdat erkenninghouders een publieke taak verrichten. Het is dus van groot belang dat die publieke taken door integere partijen worden verricht. Daarnaast worden de erkenninghouders in de praktijk vaak gezien als vooruitgeschoven post van de RDW. Dit betekent dat als sprake is van niet integere erkenninghouders, dit terugslaat op de RDW. Bovendien wordt het aanzien van de branche beschermd wanneer niet integere partijen geen publieke taken als te naam stellen en APK verrichten mogen uitvoeren.

De RDW moet het onderzoek in beginsel zelf doen. Voor toetsing kan advies worden gevraagd aan het Bureau bevordering integriteitsbeoordelingen door het openbaar bestuur (Landelijk Bureau Bibob; LBB), als meer informatie nodig is. Het LBB valt onder het Ministerie van Justitie en Veiligheid. Het bureau onderzoekt of er een kans bestaat dat sprake zal zijn van misbruik of criminele activiteiten in het kader van het te nemen besluit. Het LBB kan hierbij gebruik maken van strafrechtelijke informatie, informatie uit politieregisters, informatie van de Belastingdienst en FIOD-ECD en van informatie van verschillende inspectiediensten. De mogelijkheid bestaat om (eerst) een eigen onderzoek in te stellen op grond van de Wet bibob, zonder daarbij het LBB in te schakelen. Dat zal met name aan de orde zijn als de relevante informatie over strafbare of bestuurlijk beboetbare feiten al bij de RDW bekend is of opgevraagd kan worden. Niet bij elke aanvraag om registratie zal sprake zijn van een bibob-onderzoek. De RDW zal beoordelen of een onderzoek wenselijk is. Bij vermoedens van misstanden bij een reeds

¹ Zie bijvoorbeeld artikel 2.8, eerste en tweede lid, onderdeel a, van de Wet wegvervoer goederen.

² Kamerstukken II 2016/17, 34550-VI, nr. 98.

erkend bedrijf kan ook een bibob-onderzoek worden uitgevoerd. Het is, ook als LBB ter advisering wordt ingeschakeld, aan de RDW om uiteindelijk een besluit te nemen.

De verwachting is dat het aantal bibob-onderzoeken op jaarbasis beperkt zal zijn. De RDW heeft aangegeven te verwachten elk jaar ongeveer 10 bibob-onderzoeken te verrichten.

3.1.2.3 Voorwaarden voor instandhouding

Naast bovenstaande eisen moet een erkenninghouder voldoen aan de volgende voorwaarden:

- Het verlenen van medewerking aan RDW-toezicht
Hieronder wordt onder andere verstaan dat de RDW de mogelijkheid heeft om toegang te krijgen tot de bedrijfslocatie en dat de gemachtigde van het bedrijf voldoende meewerkt aan het beantwoorden van vragen van de toezichthouder van de RDW. Het RDW-bezoek kan zowel aangekondigd als onaangekondigd plaatsvinden. Het plegen van fraude en het gebruik van geweld, bedreiging en/of intimidatie wordt door de RDW aangemerkt als het niet verlenen van medewerking aan toezicht.
- Bedrijfslocatie gesloten door ander bevoegd gezag
Wanneer bijvoorbeeld de burgemeester overgaat tot het sluiten van het bedrijfsadres, kan de RDW op basis hiervan ook overgaan tot het schorsen of intrekken van de basiserkenning, omdat twijfels of bewijzen bestaan over het niet naleven van de regels.
- Geen belemmerende RDW-historie bij het bedrijf of de bestuurder
Een bedrijf, of een natuurlijke persoon met een sleutelpositie binnen het bedrijf, mag geen belemmerende RDW-historie hebben. Sleutelposities zijn: bestuurders, maten, vennoten of beheerders die in de VOG worden genoemd. Als belemmerend wordt beschouwd, een definitieve intrekking van de RDW-(basis)erkenning(en) als de zogenoemde wachttijd nog niet is verlopen. Momenteel geldt een maximale wachttijd van 30 maanden, nader gedifferentieerd in het toezichtbeleid. De wachttijd is de periode dat een nieuwe (basis)erkenning na een intrekking niet opnieuw aangevraagd mag worden.
- Herkenbaarheid verwijderen na intrekking
Bedrijven waar de basiserkenning is ingetrokken, dienen uitingen als "RDW-Erkend" te verwijderen. De Wvw 1994 verbiedt personen en bedrijven zich voor te doen als erkend bedrijf, wanneer men dat niet is.

3.2 Specifieke erkenningen

3.2.1 Algemeen

Om als bedrijf in aanmerking te komen voor een of meer specifieke erkenningen, moet worden voldaan aan een aantal meer specifieke eisen en voorwaarden. Zo moet een bedrijf voor de erkenning APK bijvoorbeeld een bedrijfslocatie hebben waar alle apparatuur staat die benodigd is voor de uitvoering van een APK en waar controle door de RDW mogelijk is. De specifieke erkenningen staan juridisch los van elkaar. Daarmee wordt bedoeld dat per specifieke erkenning aanvullende, specifieke eisen en

voorwaarden zijn gesteld voor het verkrijgen en behouden ervan. Daarnaast kunnen specifieke erkenningen afzonderlijk voor onbepaalde of bepaalde tijd worden ingetrokken, zonder dat het gevolgen heeft voor de basiserkenning of andere specifieke erkenningen. Indien de basiserkenning wordt ingetrokken, vervallen de specifieke erkenningen van rechtswege, dus zonder specifiek besluit tot intrekking van de specifieke erkenningen. De reden daarvoor is dan dat het bedrijf als geheel om wat voor reden dan ook niet voldoet aan de basiseisen, waardoor het niet wenselijk is dat bedrijf als erkenninghouder voor welk gebied dan ook te laten optreden. De tweede laag in het erkenningstelsel bevat in ieder geval de in paragraaf 2.3 beschreven erkenningen. Hieronder wordt nog nader aandacht besteed aan de veranderingen ten aanzien van die erkenningen en 'nieuwe' specifieke erkenningen die al voorgenomen zijn.

3.2.2 Bedrijfsvoorraad

De koppeling tussen de onderliggende bevoegdheden VI, TV, OREH en ORAD en de erkenning bedrijfsvoorraad wordt opgeknipt. Deze bevoegdheden worden losstaande specifieke erkenningen in de tweede laag. Op deze manier kan een erkenning bedrijfsvoorraad tijdelijk worden ingetrokken zonder dat dit gevolgen heeft voor de onderliggende bevoegdheden. Daarnaast zijn de eisen van de erkenning bedrijfsvoorraad, zoals de eis van eigendom van de voertuigen, niet langer direct van toepassing op de onderliggende bevoegdheden.

Binnen de erkenning bedrijfsvoorraad worden de eisen omtrent 'eigendom' en 'bestemd voor verkoop' zodanig verruimd dat deze passen in de huidige tijd. Op grond van de nu geldende eisen dient het bedrijf eigenaar te zijn van het voertuig om deze te mogen opnemen in de bedrijfsvoorraad. In het nieuwe erkenningstelsel is naast eigendom een uitbreiding onder voorwaarden mogelijk om voertuigen waarvan de erkenninghouder niet de eigendom heeft in de bedrijfsvoorraad op te nemen. Bijvoorbeeld voertuigen waarvoor een financiering is afgegeven en waarbij de financieringsmaatschappij een eigendomsvoorbehoud in de financieringsovereenkomst heeft opgenomen. Daarnaast wordt de eis van 'bestemd voor verkoop' uitgebreid, zodat een voertuig dat bestemd is voor lease of verhuur ook mag worden opgenomen in de bedrijfsvoorraad.

3.2.3 Versnelde Inschrijving

In de nieuwe situatie blijft het voor een erkenninghouder bedrijfsvoorraad mogelijk om naar het keuringsstation te gaan. Dit is immers een 'standaard' mogelijkheid, waarvoor geen afzonderlijke bevoegdheid of erkenning nodig is. Met de nieuwe erkenning Inschrijven kan de bevoegdheid VI zonder afzonderlijk onderzoek worden verkregen. De stroom met onderzoek blijft dus vallen onder de erkenning bedrijfsvoorraad. Dit wordt gezien als een overschrijving van een tenaamstelling tussen lidstaten. Dit zijn in veel gevallen bedrijven die gebruikte voertuigen willen importeren. De nieuwe en ongebruikte voertuigen vallen onder de nieuwe erkenning Inschrijven.

3.2.4 Tenaamstellen

In het nieuwe erkenningstelsel is ervoor gekozen om de erkenning tenaamstelling en de bevoegdheid TV formeel om te zetten in één specifieke erkenning, de erkenning Tenaamstellen. Er wordt binnen deze erkenning een onderscheid gemaakt in twee

verschillende bevoegdheidstoedelingen onder de benamingen Tenaamstellen 1 en Tenaamstellen 2, waarvoor afzonderlijke eisen gelden. Bij Tenaamstellen 1 is het bedrijf bevoegd voertuigen te naam te stellen en de tenaamstelling van voertuigen te schorsen als het bedrijf geen enkele binding heeft met het desbetreffende voertuig. Met Tenaamstellen 2 kunnen bedrijven alleen voertuigen die gerelateerd zijn aan hun bedrijfsvoering te naam stellen. Deze voertuigen staan in de eigen bedrijfsvoorraad, de importeursvoorraad of leasevoorraad. Feitelijk blijft de situatie dus bestaan dat er een onderscheid is tussen de twee vormen van tenaamstelling.

3.2.5 Export

Voor het proces export wordt één specifieke erkenning gerealiseerd die de huidige bevoegdheid Online Registratie Export Handelaren (OREH) en de erkenning exportdienstverlening vervangt. Beide worden samengevoegd omdat eenzelfde handeling wordt verricht, namelijk het 'zetten' van een voertuig op export (voorgoed buiten Nederland brengen). Met het samenvoegen wordt de bevoegdheid OREH losgekoppeld van de erkenning bedrijfsvoorraad en vervalt de eis van eigendom. Er is geen restrictie meer of het voertuig al dan niet in de (eigen) bedrijfsvoorraad staat.

3.2.6 Demontage

Voor demontage wordt de huidige bevoegdheid ORAD omgezet naar een specifieke erkenning demontage. Een demontagemelding van een voertuig leidt er dan ook niet meer toe dat het voertuig in de bedrijfsvoorraad van het desbetreffende bedrijf wordt opgenomen. Het voordeel hiervan is dat de eisen voor bedrijfsvoorraad niet meer van toepassing zijn, maar alleen de specifieke eisen voor demontage. De specifieke eisen en voorwaarden voor de erkenning bedrijfsvoorraad gelden daardoor dan niet ook nog voor bedrijven die enkel een erkenning demontage zouden willen hebben.

3.2.7 Erkenningen fabricage kentekenplaat

De drie erkenningen met betrekking tot de fabricage en afgifte van kentekenplaten (kentekenplaatfabrikant, lamineerder en foliefabrikant) en de daaraan gestelde specifieke voorwaarden veranderen niet als gevolg van het wetsvoorstel.

3.2.8 Deelname handelaarskentekenregeling

Een handelaarskenteken wordt gebruikt voor het rijden met voertuigen uit de bedrijfsvoorraad (proefrit) of voor voertuigen die worden gerepareerd, bewerkt of hersteld. Het handelaarskenteken blijft in zijn huidige vorm bestaan. De hieraan verbonden eisen zullen in de onderliggende algemene maatregel worden opgenomen. Hiermee wordt tegemoet gekomen aan de wens van de voertuigbranche om de aan het handelaarskenteken verbonden eisen bij elkaar te brengen, daar deze eisen in de huidige situatie versnipperd zijn over diverse regelingen. Het gebruik van een handelaarskenteken is in de nieuwe situatie alleen toegestaan voor bedrijven die bedrijfsmatig voertuiggerelateerde activiteiten ontplooiën en voor voertuigen waarmee die voertuiggerelateerde activiteit wordt uitgevoerd (zoals voor het doen van test- en proefritten en het halen en brengen van het voertuig voor bijvoorbeeld verkoop of reparatie).

3.2.9 Voorbehoud en verplichtingen

De huidige RTL (Registratie Tenaamstellen Leasevoertuigen)-overeenkomst wordt omgezet in een specifieke erkenning voorbehoud en verplichtingen. Dit is dus een nieuwe erkenningsvorm.

In beginsel kan iedereen zijn of haar verplichtingen verleggen naar een derde. Binnen een erkenningsregeling kunnen maatregelen worden getroffen om te waarborgen dat de RDW een redelijke mate van zekerheid heeft dat de lessee akkoord is met het voorbehoud en de verplichtingverwijzingen. Een voorbeeld hiervan is dat geregeld kan worden dat de lease- of financieringsmaatschappijen moet kunnen aantonen dat de lessee akkoord is met het voorbehoud of de verplichtingverwijzingen door middel van een lease- of financieringscontract. De RDW kan dit contract in het kader van het toezicht op de erkenning dan steekproefsgewijs of bij een gerichte controle opvragen.

3.2.10 Voertuigtechnische erkenningen

Behalve dat bij de voertuigtechnische erkenningen een basiserkenning wordt vereist, verandert er niets ten opzichte van de huidige situatie.

3.2.11 Toekomstige erkenningen

Naast de voornoemde erkenningen, die al bestaan, is het mogelijk dat er in de toekomst nog andere erkenningsvormen komen voor het uitvoeren van bepaalde handelingen. Het wetsvoorstel biedt de ruimte om dergelijke erkenningen bij algemene maatregel van bestuur in het leven te roepen. Op die manier kan sneller worden geacteerd op nieuwe maatschappelijke ontwikkelingen.

3.2.12 Bevoegdheid personen

De bevoegdheidsverlening aan natuurlijke personen bij de voertuigtechnische erkenningen wordt onder het onderhavige wetsvoorstel geüniformeerd. Nu is de bevoegdheidsverlening voor de APK-keurmeester nog voor een deel geregeld in de Wvw 1994 (artikelen 85a, 86a en 87a), terwijl de bevoegdheidsverleningen voor de LPG-technicus en tachograaftechnicus als voorwaarde binnen de erkenningsregeling op het niveau van de ministeriële regeling zijn bepaald. In het wetsvoorstel wordt daarom opgenomen dat de bevoegdheidsverlening aan natuurlijke personen een onderdeel kan zijn van het pakket van eisen en voorwaarden dat bij of krachtens algemene maatregel van bestuur wordt bepaald voor de specifieke erkenningen.

Daarmee wordt tevens gewaarborgd dat het toezicht op de bevoegdheden op een gelijke manier kan plaatsvinden als het toezicht op de erkenningen. Het toezicht op APK-keurmeesters door de RDW is bijvoorbeeld weliswaar voorzien, maar bleek nog niet effectief geregeld. Het toezicht is noodzakelijk om te waarborgen dat degenen die de bevoegdheid hebben aan de gestelde eisen (blijven) voldoen. Daarmee kan worden voorkomen dat de bevoegdheid wordt uitgeoefend door degenen die daartoe niet geëquipeerd zijn of dat er misbruik van de bevoegdheid wordt gemaakt.

Door het op de voorgestelde manier te regelen wordt bovendien de mogelijkheid gecreëerd om bij algemene maatregel van bestuur eventueel andere vormen van

bevoegdheidsverlening aan natuurlijke personen te introduceren in aanvulling op de betreffende specifieke erkenning.

3.3 Verbetering handhaafbaarheid

Naast de modernisering van het erkenningstelsel wordt voorgesteld nog enkele andere wijzigingen in de Wvw 1994 aan te brengen ter verbetering van de handhaafbaarheid van die wet, met name door de RDW.

3.3.1 Steekproef APK-keuring

In artikel 86, eerste lid, van de Wvw 1994 is vastgelegd dat 3% van alle APK-keuringen aan een steekproef moet worden onderworpen. In lijn met de algehele doelstelling van dit wetsvoorstel om het erkenningstelsel flexibeler in te richten, wordt voorgesteld deze eis te verplaatsen naar een lager niveau van regelgeving. Dit is een uitvloeisel van een onderzoek van Berenschot in opdracht van de RDW naar het herdefiniëren van kritische prestatie-indicatoren (KPI's) met betrekking tot toezicht. Er zijn twee redenen waarom dit ten gunste van (sturing op) de kwaliteit van de APK nodig is. Ten eerste kan een norm die vrijer kan worden ingevuld en sneller kan worden aangepast meer zeggen over de kwaliteit van de gekeurde voertuigen of de kwaliteit van de erkende bedrijven, omdat (maatschappelijke) ontwikkelingen meegenomen kunnen worden, dan een vaste wettelijke norm van 3%. Ten tweede wil de RDW het risicogestuurd toezicht doorontwikkelen. Met de huidige norm van 3% is hiertoe te weinig flexibiliteit en capaciteit.

De huidige steekproeftoewijzing kent een vast ritme. Bedrijven zouden dit ritme kunnen herkennen en met die kennis kunnen plannen op welke afmeldingen steekproeven plaatsvinden. Met een andere manier van toezicht, zonder dat vastgehouden wordt aan de wettelijke norm van 3%, wordt het mogelijk om onvoorspelbaar en risicogestuurd steekproeven toe te wijzen. Dat heeft een groot positief effect op de kwaliteit en efficiëntie van het toezicht.

Dat ondanks een lager aantal steekproeven toch een verbetering van de kwaliteit kan plaatsvinden kan ook worden gezien in de praktijk. In de maanden maart tot en met juni van 2020 ging het aantal steekproeven drastisch omlaag in verband met de beperkende maatregelen ter bestrijding van COVID-19. In die periode heeft de RDW bewust gekozen voor sturen op risico's, omdat de volumes niet altijd haalbaar waren ter bescherming van de medewerkers. Het lijkt erop dat in die periode ondanks de lagere volumes er toch een verbetering van de kwaliteit is gerealiseerd.

Er wordt voorgesteld om het aantal steekproeven bij of krachtens ministeriële regeling te bepalen. Er zal nog zal worden bezien of het aantal in de ministeriële regeling zelf wordt vastgelegd, dan wel in die regeling wordt bepaald dat het aantal op een andere manier tussen de minister en de RDW zal worden vastgelegd.

3.3.2 Verantwoordelijkheid afnemen examen en afgifte diploma controleapparaten

Op grond van artikel 2:5 van de Regeling tachografen is de RDW verantwoordelijk voor het examineren en diplomeren van tachograaftechnici. In de praktijk wordt deze taak al vele jaren naar volle tevredenheid van de betrokken partijen uitgevoerd door het exameninstituut IBKI, zonder dat hiervoor een wettelijke basis bestaat. Daarom is ook onderdeel van dit wetsvoorstel om het mogelijk te maken de examineringstaak aangaande de controleapparaten (tachografen) te beleggen bij een aan te wijzen instantie. Die taak zal op basis van de grondslag die in het onderhavige wetsvoorstel wordt gecreëerd in de Regeling tachografen aan IBKI worden opgedragen.

3.3.3 Last onder bestuursdwang, dwangsom en bestuurlijke boete

Toezicht en handhaving van het nieuwe erkenningstelsel vindt plaats door de RDW. Daartoe heeft de RDW bestuursrechtelijke instrumenten nodig om te kunnen sanctioneren als daartoe aanleiding is. Sommige instrumenten heeft de RDW al. De sancties kunnen variëren van waarschuwingen tot aan intrekking van één of meer erkenningen, met als ultieme sanctie de intrekking van de basiserkenning.

3.3.3.1 Toezicht

Het toezicht dat de RDW houdt, vindt voor een aanzienlijk deel plaats op door de RDW erkende bedrijven. Bedrijven krijgen deze erkenning op aanvraag en houden deze zolang aan de erkenningsvoorwaarden voldaan wordt. In totaal houdt de RDW toezicht op ongeveer 27.000 erkende bedrijven en circa 30.000 keurmeesters en technici.

Zoveel mogelijk effect en zo min mogelijk last, dat is de ambitie waarmee RDW zijn toezicht invult. Het doel is om de naleving van vastgelegde regels te bevorderen. Daarnaast levert toezicht informatie over de kwaliteit van het werk dat zelfstandige bedrijven en personen namens de overheid uitvoeren. De RDW volgt de zes principes van goed toezicht, die rijksbreed zijn aanvaard: selectief, slagvaardig, samenwerkend, onafhankelijk, transparant en professioneel. Op basis hiervan heeft de RDW een visie op toezicht ontwikkeld.

In de praktijk is de RDW erop gericht om het meest effectieve middel in te zetten om ervoor te zorgen dat de afgesproken spelregels worden nageleefd. Dit brengt met zich mee dat normaliter in eerste instantie voor een adviserende of instruerende aanpak wordt gekozen. Als een advies of herinnering het beoogde effect sorteert, dan heeft toepassing van dergelijke middelen in beginsel de voorkeur. Naarmate overtreding van de norm (veel) vaker of zwaarder gebeurt, wordt de inzet van toezicht minder vrijblijvend. Dan komen de sancties in beeld.

3.3.3.2 Last onder bestuursdwang en last onder dwangsom

De wens van de RDW is om onder het nieuwe stelsel ook de last onder dwangsom in te zetten. In lijn met de reeds toegekende bevoegdheid ten aanzien van de goedkeuring van motorvoertuigen in artikel 169a van de Wvw 1994 is ervoor gekozen hiervoor in datzelfde artikel ook de bevoegdheid tot oplegging van de last onder bestuursdwang in het kader van het toezicht op erkenningen aan de RDW toe te kennen. Daarmee is er,

op grond van artikel 5:32, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht, ook de bevoegdheid om een last onder dwangsom op te leggen.

De RDW is niet voornemens om de last onder bestuursdwang of de last onder dwangsom in te zetten voor de basiserkenning, maar wel om op termijn de last onder dwangsom in het handhavingsinstrumentarium te gaan invoeren voor, nog te bepalen, specifieke erkenningen. Daarbij wordt met name gedacht aan het sanctioneren van het misbruik van het zogenoemde RDW-muurschild ("RDW-Erkend").

3.3.3.3 Bestuurlijke boete

Op dit moment bestaat in de Wvw 1994 de mogelijkheid tot het opleggen van een bestuurlijke boete door de RDW in het kader de handhaving van het erkenningstelsel niet. Met ingang van 1 september 2020 heeft de RDW deze bevoegdheid voor het eerst gekregen in artikel 174b van de Wvw 1994 voor toepassing bij overtredingen door marktdeelnemers van de (type)goedkeuringswetgeving.³ In verband daarmee heeft de RDW aangegeven dat door de slagvaardigheid van de handhaving kan worden vergroot door het kunnen opleggen van bestuurlijke boetes. Gelet op het feit dat de bevoegdheid van de RDW om een erkenning in te trekken door de RDW wordt gekwalificeerd als een herstelsanctie, wordt met dit wetsvoorstel thans de RDW de mogelijkheid geboden om in geval van een overtreding naast of in plaats van een intrekking van de erkenning een bestuurlijke boete als bestraffende sanctie op te leggen.

In verband hiermee is gekeken naar de discussie die in Nederland al enige jaren speelt over de wijze van sanctioneren (bestuurlijk, strafrechtelijk of dual), de hoogte van de op te leggen sancties en de rechtsbescherming in dat kader. Hierbij is met name relevant het advies van de Raad van State uit 2015⁴, en de reactie daarop van het kabinet in het uitgebrachte nader rapport⁵ en de documenten die in dat nader rapport worden genoemd, zoals met name de kabinetsnota over de uitgangspunten bij de keuze van een sanctiestelsel⁶.

De wens tot het invoeren van de bestuurlijke boete komt voort uit de aanleiding voor het project MERK. Enkele branchepartijen uit de toenmalige branchebegeleidingsgroep hebben in het kader van het onderwerp 'proportionaliteit' gevraagd om op een andere wijze te sanctioneren. Dit werd onderbouwd met de redenering dat het instrument intrekking van de erkenning (of bevoegdheid) de processen van het bedrijf op een onredelijke manier kan belemmeren. De bestuurlijke boete heeft dat nadeel niet en wordt daarom als passender gezien.

³ Met de Wet van 8 juli 2020 tot wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 en enkele andere wetten in verband met de uitvoering van verordening (EU) 2018/858 en andere besluiten van de Europese Unie betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op motorvoertuigen, aanhangwagens daarvan en systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd (Uitvoeringswet verordening (EU) 2018/858) (Stb. 2020, 293). Zie voor de toelichting daarop Kamerstukken II 2019/20, 35427, nr. 3, paragraaf 4.3.3 en de artikelsgewijze toelichting op artikel I, onderdeel Y).

⁴ Stcrt. 2015, 30380.

⁵ Stcrt. 2018, 31269.

⁶ Kamerstukken I, 2008/09, 31700-VI, nr. D en Kamerstukken II 2018/19, 29279, nr. 503.

Voor de introductie van een bestuurlijke boetebevoegdheid moet worden onderbouwd dat:

- voldaan is of zal worden aan organisatorische randvoorwaarden, waaronder de aanwezigheid van een voldoende toegerust en professioneel bestuursorgaan en de beschikbaarheid van kwantitatief en kwalitatief voldoende capaciteit;
- er sprake is van veelvoorkomende en betrekkelijk lichte overtredingen die eenvoudig zijn vast te stellen of waarbij verwacht mag worden dat in de praktijk doorgaans geen rechterlijk oordeel zal worden ingeroepen over de sanctie of de toegepaste bevoegdheden; en
- het bestuursorgaan beschikt over bijzondere expertise terwijl die onvoldoende voor handen is bij het Openbaar Ministerie (OM) en politie, zeker in het geval de handhaving wel veel specifieke kennis en kunde vereist. Als bepaalde overtredingen niet vaak voorkomen is het voor OM en politie niet lonend om deze deskundigheid op te bouwen.

De RDW heeft nog weinig praktijkervaring met het instrument van bestuurlijke boete. Artikel 174b van de Wvw 1994, waarmee de RDW voor het eerst dit instrument tot zijn beschikking kreeg, is sinds 1 september 2020 van kracht en is nog niet vaak toegepast. Bij de taakuitoefening als uitvoerder van het erkenningstelsel kunnen zich echter situaties voordoen waarbij dit instrument de betere naleving van wetgeving ten goede zal komen. Om deze reden wordt in dit wetsvoorstel voorgesteld de RDW, voor inbreuken in het kader van het erkenningstelsel, de mogelijkheid te bieden een bestuurlijke boete op te kunnen leggen (voorgesteld nieuw artikel 174d van de Wvw 1994). Alhoewel de RDW nog weinig ervaring heeft met het systeem van bestuurlijke boetes, heeft het als bestuursorgaan wel kennis en expertise op het gebied van het bestuursrecht en met name de Algemene wet bestuursrecht. Bij relatief lichte overtredingen beschikt de RDW nu over het volgende handhavingsinstrumentarium: aanwijzen, waarschuwen, waarschuwen met verscherpt toezicht, schorsen, ongeldig verklaren van handelingen, tijdelijk intrekken met een voorwaardelijke component, tijdelijk intrekken en definitief intrekken. Waarschuwingen en verscherpt toezicht blijken in de praktijk echter niet te helpen, en schorsing of intrekking zijn in veel gevallen te zware middelen. De RDW heeft daarom aangegeven graag te willen gaan werken met het systeem van de bestuurlijke boete. Dat instrument stelt de RDW beter in staat om bij een bepaalde situatie de best passende maatregel toe te passen. Dit draagt bij aan het correct naleven van de voorwaarden. De RDW heeft inmiddels ruimt de tijd gehad zich voor te bereiden op de introductie van de bestuurlijke boete. De bestuurlijke boete geïntegreerd worden in het toezichtbeleid dat de RDW voert.

Naar verwachting zal de bestuurlijke boete bijdragen aan de bevordering van de naleving van de regels uit het erkenningstelsel nu de RDW de mogelijkheid krijgen een punitieve sanctie van financiële aard op te laten leggen (lik-op-stuk). Het voorgaande neemt echter niet weg dat, indien daar aanleiding toe bestaat, naast de bestuurlijke boete, ook schorsing of intrekking van de erkenning nog aan de orde kan zijn. Het instrument kan worden gecombineerd met de andere instrumenten die vervat zijn in de handavingspiramide die de RDW hanteert.

3.4 Verwerking persoonsgegevens

Voor het aanvragen van een basiserkenning en specifieke erkenning zullen van natuurlijke personen of rechtspersonen persoonsgegevens moeten worden verwerkt. Dit is niet nieuw; de RDW heeft hier binnen het huidige erkenningstelsel al ruimschoots ervaring mee. Nieuw is de VOG en de mogelijkheid tot het uitvoeren van bibob-onderzoek (zie paragrafen 3.1.2.1 en 3.1.2.2). De in de VOG opgenomen persoonsgegevens en de gegevens ten behoeve van het bibob-onderzoek zullen eveneens moeten worden verwerkt. Dit betreffen naast NAW-gegevens ook financiële gegevens en, indien daarvan sprake is, strafrechtelijke gegevens van de aanvrager. Als een besluit op een aanvraag van een erkenning is genomen, zullen eveneens gegevensverwerkingen plaatsvinden, bijvoorbeeld ten behoeve van de controle op de erkenningen. Hierin vinden, anders dan de eerdergenoemde verwerking van gegevens over de VOG, die ook periodiek wordt overgelegd, en eventueel bibob-onderzoek, geen wijzigingen plaats. De gegevensverwerking ten behoeve van de controle vindt uiteraard ook nu al plaats met inachtneming van de Algemene verordening gegevensbescherming. De grondslag voor de rechtvaardiging van de verwerking van de persoonsgegevens in de bovengenoemde gevallen is artikel 6, eerste lid, onderdeel e, van de Algemene verordening gegevensbescherming: de gegevensverwerking is noodzakelijk voor de vervulling van een taak van algemeen belang of van een taak in het kader van de uitoefening van het openbaar gezag dat aan de verwerkingsverantwoordelijke (hier de RDW) is opgedragen.

De verwerking is strikt gebonden aan de uitvoering van het erkenningstelsel en heeft enkel tot doel dat de RDW kan bijhouden wie er een erkenning hebben en om de naleving van de controle op de erkenningen te kunnen doen. De gegevens zijn alleen in te zien door de medewerkers van de RDW die toegang hebben tot de registratie van de erkenningen. Van buitenaf kan dit register niet worden ingezien. Ook de burger die wil weten of een bedrijf een erkenning heeft, moet afgaan op de uitlatingen van het bedrijf⁷ en de erkenningstekens zoals het RDW-muurschild op de bedrijfslocatie.

Voor de instandhouding van het erkenningstelsel is de gegevensverwerking dus cruciaal. Gecombineerd met de omstandigheden dat de betreffende verwerking van persoonsgegevens grotendeels ongewijzigd is, dat de RDW de verwerkingsverantwoordelijke en enige gebruiker van de gegevens is en dat de gegevensverwerking rond de VOG en het bibob-onderzoek essentieel is voor de integriteit van het erkenningstelsel, wordt deze gegevensverwerking toelaatbaar geacht.

4. Verhouding met bestaande regelgeving

4.1 Algemene wet bestuursrecht

Erkenningen zijn beschikkingen in de zin van artikel 1:3, tweede lid, van de Algemene bestuursrecht: het zijn beslissingen om individuele bedrijven de bevoegdheden van een

⁷ Het doen van onjuiste uitlatingen is strafbaar; het is nu reeds verboden op grond van de artikelen artikelen 61e, 66, 66e, 70g, 89, 96, 104 en 106b en in dit wetsvoorstel is het verbod vervat in het nieuwe artikel 4auh van de Wvw 1994.

erkenninghouder krachtens de Wvw 1994 te geven. Deze besluiten worden genomen door de RDW.

Bij en krachtens de wet zijn bepaalde bevoegdheden, rechten en verplichtingen toegekend (geattribueerd) aan erkenninghouders. De bevoegdheden die erkenninghouders hebben zorgen ervoor dat zij met openbaar gezag zijn bekleed. Daarmee zijn erkenninghouders zogenoemde b-organen in de zin van artikel 1:1, eerste lid, onderdeel b, van de Algemene wet bestuursrecht. Dat betekent de regels uit de Algemene wet bestuursrecht ten aanzien van bestuursorganen ook van belang zijn voor erkenninghouders.

4.2 Wet bibob en Wet justitiële en strafvorderlijke gegevens

Ten opzichte van de huidige situatie zijn er twee nieuwe eisen, te weten het overleggen van een VOG als bedoeld in artikel 28 van de Wet justitiële en strafvorderlijke gegevens en toepassing geven aan artikel 3 van de Wet bibob. Daarbij zal de bestaande en bekende systematiek worden gevolgd. De VOG-verplichting en toepassing van de Wet bibob zijn beide bekende figuren in de maatschappij en de regelgeving. Zo is de VOG-verplichting al langere tijd opgenomen in de taxiregelgeving en meer recent in de Wet rijonderricht motorrijtuigen 1993. De Wet bibob kan ook reeds worden toegepast bij de beoordeling van een aanvraag van een zogenoemde Eurovergunning voor wegvervoerders. Door toepassing te geven aan voornoemde eisen wordt beoogd misbruik van de erkenning voor criminele activiteiten tegen te gaan en de integriteit te beschermen.

4.3 Kentekenreglement en ministeriële regelingen

De basis van de regelgeving ligt in de Wvw 1994. Door de inhoud van het nieuwe erkenningenstelsel (voor welke handelingen zijn de erkenningen bedoeld en welke essentiële voorwaarden en verplichtingen zijn eraan verbonden) op te nemen in lagere regelgeving wordt flexibiliteit gecreëerd. Erkenningen kunnen door de tijd heen wijzigen. Bij aanpassingen is dan minder doorlooptijd nodig, waardoor het stelsel van erkenningen flexibeler en wendbaarder wordt. Belangrijk is hierbij dat tijdig de behoeftes vanuit bijvoorbeeld de branche, consumentenorganisaties of de overheid worden herkend.

Dit wetsvoorstel heeft in ieder geval een grote impact op het Kentekenreglement en de verschillende ministeriële regelingen ten aanzien van erkenningen. Die regelgeving zal in navolging van dit wetsvoorstel worden aangepast om invulling te geven aan het hiervoor beschreven nieuwe erkenningenstelsel. Daarbij zullen overigens wel zo veel mogelijk de bestaande systematiek en bestaande regels in stand worden gelaten waar ze niet strijdig zijn met het nieuwe erkenningenstelsel.

5. Uitvoering en handhaving

5.1 RDW

De RDW zal nieuwe processen moeten inrichten en aanpassingen in de ICT-systemen moeten doen om dit wetsvoorstel te kunnen uitvoeren, specifiek om de basiserkenning te kunnen verlenen. Daarbij gaat het onder meer om de registratie van de overgelegde

VOGs. De lasten voor dat specifieke punt worden geraamd op een administratieve last van 20 minuten per aanvraag en tussen de 1.500 en 2.500 uur voor het aanpassen van de ICT. Uitgaande van het gemiddelde van 2.000 uur en een uurtarief van € 128,- voor de aanpassing van de ICT en een tarief van € 96,- voor de administratieve handelingen, resulteert dit een bedrag van € 345.600.

Het verwerken van de aanvragen voor de basiserkenning wordt uitgevoerd door Service Centrum Erkenningen (SCE) van de RDW. Het is verantwoordelijk voor:

- het informeren van (toekomstige) erkenninghouders over het aanvragen en verstrekken van de basiserkenning;
- het verwerken van mutaties in de diverse registers van erkenningen;
- het functioneel beheerproces;
- het borgen van kwaliteit voor wat betreft website, digitale diensten en opleiding van medewerkers; en
- afstemming met onder andere de Dienst Justis, het LBB en providers ten behoeve van het borgen van de continuïteit.

Naast bovenstaande is SCE verantwoordelijk voor het aanvraagproces en het verwerken van de VOG. In het huidige stelsel wordt de VOG bij de aanvraag van een erkenning tachograaf al eenmalig geëist en verder wordt eenmalig een VOG geëist bij het examen 'APK Keurmeester'. Met de verwerking hiervan is dus al enige ervaring.

Onderstaand de processtappen voor wat betreft het VOG-proces:

<i>Processtappen</i>
Aanvraagformulier VOG natuurlijk persoon invullen voor specifieke erkenninghouder (deze processtap geldt alleen voor natuurlijke personen, eenmanszaak)
Klant informeren dat hij VOG moet aanleveren (bij natuurlijke personen aanvraagformulier voor indienen aanvraag bij gemeente meesturen)
Versturen herinneringsbrief als VOG na helft van reactietermijn nog niet is ontvangen
Beoordelen ontvangen VOG (geldt zowel bij kopie als origineel)
Indien geen origineel is ontvangen: Brief versturen met verzoek origineel op te sturen (+ genereren nieuwe reactietermijn)
Controleren echtheidskenmerken
Afgifte/instandhouding basiserkenning + onderliggende erkenningen en archiveren VOG

<i>Processtappen VOG niet (tijdig) ontvangen</i>
Controle of VOG binnen reactietermijn is ontvangen door de RDW
Als VOG niet is ontvangen (nieuwe aanvraag erkenning) dan volgt weigering van de aanvraag. Als VOG niet is ontvangen (huidige erkenninghouder) dan volgt schorsing van de basiserkenning en onderliggende erkenningen.
Als tijdens schorsingsperiode alsnog een juiste VOG wordt ontvangen, dan wordt schorsing opgeheven

Als na afloop van schorsingsperiode geen juiste VOG is ontvangen, dan worden de huidige erkenningen ingetrokken

5.2 Dienst Justis

Over het voornemen om een VOG verplicht te stellen is overleg gevoerd met de Dienst Justis van het Ministerie van Justitie en Veiligheid, dat de VOG afgeeft. De Dienst Justis heeft laten weten dat de voorgenomen regeling uitvoerbaar is.

6. Gevolgen

6.1 Bedrijfsleven

De diverse wijzigingen in dit wetsvoorstel hebben gevolgen voor de administratieve lasten voor de huidige en toekomstige erkende bedrijven. Hieronder is aangegeven wat deze gevolgen zijn.

6.1.1 Algemeen

Het nieuwe erkenningstelsel heeft een aantal positieve effecten voor de sector als geheel.

Ten eerste is het door loskoppeling van bevoegdheden en erkenningen niet meer zo dat een sanctie op het uitvoeren van de ene handeling automatisch gevolgen heeft voor een andere handeling. Hierdoor kan beter proportioneel gesanctioneerd worden.

Doordat het nieuwe erkenningstelsel flexibeler wordt gemaakt kan daarnaast voor en met erkenninghouders en branchepartijen eenvoudiger worden ingespeeld op marktontwikkelingen.

Tot slot neemt door screening (VOG/mogelijkheid bibob-onderzoek) de integriteit van de branche toe. Dit is positief voor de uitstraling van de branche als geheel. Verwacht is dat circa 0,2% van de erkenninghouders (zowel huidige als nieuwe erkenninghouders) geen VOG kunnen overleggen en dus de erkenning niet kunnen krijgen of behouden, met het gevolg dat het daarop gebaseerde deel van de bedrijfsvoering moeten worden niet kan starten of moet worden beëindigd.

6.1.2 Kosten en lasten

Op dit moment kunnen natuurlijke personen en rechtspersonen een erkenning aanvragen. Per erkenning gelden verschillende eisen en verschillende tarieven. Deze tarieven per erkenning wijzigen niet als gevolg van dit nieuwe stelsel. Met het nieuwe erkenningstelsel wordt wel een basiserkenning geïntroduceerd. Met deze erkenning wordt ook een nieuwe eis gecreëerd: bij de aanvraag ervan moet een VOG worden overlegd die niet ouder is dan twee maanden. Ook nieuw is de mogelijkheid om toepassing te geven aan de Wet bibob.

Nalevingskosten

Huidige erkenninghouders krijgen van rechtswege een basiserkenning na inwerkingtreding van het nieuwe stelsel. Zij zijn dus geen aanvraagtarief verschuldigd. Wel moeten huidige erkenninghouders het instandhoudingstarief van € 25,- per jaar voldoen. Ook geldt voor hen het driejaarlijks aanleveren van de VOG.

Voor nieuwe erkenninghouders geldt dat zij bij een eerste aanvraag van een erkenning ook een basiserkenning aanvragen. De kosten voor de basiserkenning bedragen € 35,-. Bij de aanvraag voor de basiserkenning moet een VOG worden aangeleverd. Daarnaast moet het tarief per erkenning worden voldaan, zoals dat nu ook het geval is.

In onderstaande tabel is weergegeven wat de extra kosten zijn als gevolg van de introductie van het nieuwe stelsel.

	Huidige erkenninghouders		Nieuwe erkenninghouders	
	VOF/ eenmanszaak	Rechtspersoon	VOF/ eenmanszaak	Rechtspersoon
Eenmalig	€ 0,-	€ 0,-	€ 35,-	€ 35,-
Jaarlijks	€ 25,-	€ 25,-	€ 25,-	€ 25,-
VOG (driejaarlijks)	€ 41,35 (€ 13,78/jaar)	€ 207,- (€ 69,-/jaar)	€ 41,35 (€ 13,78/jaar)	€ 207,- (€ 69,-/jaar)

Administratieve lasten

De RDW heeft de administratieve lasten berekend conform het Handboek Meting Regeldrukkosten van het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat.⁸ Hierin wordt ook rekening gehouden met de tijd (en daarmee geld) die nodig is om deze administratieve handelingen uit te voeren. Er zijn aparte berekeningen gemaakt voor de eenmanszaken en VOF's enerzijds en bedrijven (rechtspersonen) anderzijds. Daarbij is voor eenmanszaken en VOF's gebruikgemaakt van de kentallen voor burgers.

De administratieve lasten voor een eenmanszaak/VOF bedragen (exclusief het eenmalige tarief voor de aanvraag van de basiserkenning, zie hiervoor):

1. VOG: € 41,35 (kostenniveau 2020).
2. Tijdsbesteding voor de aanvraag van de VOG door burgers: € 3,50 op basis van 14 minuten, bestaande uit:
 - 5 minuten voor kennisnemen
 - 5 minuten voor invullen formulier
 - 2 minuten voor betaling uitvoeren
 - 2 minuten voor verzenden van informatie.⁹
3. Deze kosten komen iedere 3 jaar terug. Daarmee is de lastendruk jaarlijks € 14,95 (€41,35 + €3,50)/3.

De administratieve lasten voor bedrijven bedragen (exclusief het eenmalige tarief voor de aanvraag van de basiserkenning, zie hiervoor):

1. VOG: € 207,- (kostenniveau 2020).

⁸ Handboek Meting Regeldrukkosten, opgesteld door het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat, van 1 januari 2018.

⁹ Berekend volgens de tabel op p. 36 van het Handboek Meting Regeldrukkosten, opgesteld door het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat, van 1 januari 2018, op basis van matige moeilijkheidsgraad, en een uurtarief van € 15,-.

2. Tijdsbesteding voor de aanvraag van de VOG door bedrijven, waarbij wordt uitgegaan van gemiddeld 3 formulieren per bedrijf: € 68,40 op basis van 76 minuten, bestaande uit:
 - 3 x 15 minuten voor kennismaken
 - 3 x 7 minuten voor invullen formulier
 - 8 minuten voor betaling uitvoeren
 - 2 minuten voor verzenden van informatie.¹⁰
3. Deze kosten komen iedere 3 jaar terug. Daarmee is de lastendruk jaarlijks € 91,80 (€207,- + €68,40)/3.

Het vorenstaande betekent voor erkenninghouders een lichte toename van de nalevingskosten en administratieve lasten.

Er is sprake van ongeveer 27.000 huidige erkenninghouders. Het aantal nieuwe aanvragen per jaar wordt geschat op 2.800. Uitgaande van een verhouding van ongeveer 50/50 tussen eenmanszaken/VOF's en bedrijven bedragen de jaarlijkse lasten, inclusief de kosten van de basiserkenning, ongeveer € 2,4 miljoen voor de branche:

	Huidige erkenninghouders		Nieuwe erkenninghouders	
	<i>VOF/ eenmanszaak</i>	<i>Rechtspersoon</i>	<i>VOF/ eenmanszaak</i>	<i>Rechtspersoon</i>
Aanvraag tarief	€ 0,-	€ 0,-	€ 35,- x 1.400 = € 49.000,-	€ 35,- x 1.400 = € 49.000,-
Jaarlijks tarief	€ 25,- x 13.500 = € 337.500,-	€ 25,- x 13.500 = € 337.500,-	€ 25,- x 1.400 = € 35.000,-	€ 25,- x 1.400 = € 35.000,-
Administratieve lasten VOG	€ 14,95 x 13.500 = € 201.825,-	€ 91,80 x 13.500 = € 1.239.300,-	€ 14,95 x 1.400 = € 20.930	€ 91,80 x 1.400 = € 128.520
Totaal	€ 539.325,-	€ 1.576.800,-	€ 104.930,-	€ 212.520,-
Totaal branche				€ 2.433.575,-

6.2 Burgers

Voor de burger zal er in de praktijk niet veel wijzigen. De verplichtingen die een burger heeft om bijvoorbeeld tijdig de APK te laten uitvoeren blijft bestaan. De wijze waarop een voertuig op naam wordt gezet verandert, vanuit het oogpunt van de burger gezien, evenmin.

Zoals hiervoor reeds opgemerkt, zullen bedrijven beter gescreend kunnen worden met het introduceren van de VOG, de mogelijkheid van een bibob-onderzoek en het uitbreiden van het handhavinginstrumentarium van de RDW. Dit komt de betrouwbaarheid die de burger van de voertuigenbranche mag verwachten ten goede.

De kostenstijging door het nieuwe erkenningstelsel en het verbeterde toezicht worden door erkenninghouders mogelijk doorberekend aan de burger. De RDW verwacht dat het

¹⁰ Berekend volgens de tabel op p. 37 van het Handboek Meting Regeldrukkosten, opgesteld door het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat, van 1 januari 2018, op basis van matige moeilijkheidsgraad, en een uurtarief van € 54,- voor hoogopgeleide medewerkers.

om een voor de erkenninghouders geringe lastenverzwaring zal betreffen die een (zeer) gering effect voor de burger zullen hebben.

7. Advies en consultatie

7.1 RDW

De RDW heeft een uitvoeringstoets uitgevoerd op het wetsvoorstel, waarbij voor de RDW de belangrijkste uitgangspunten zijn:

- Het aanvraag- en instandhoudingstarief voor de basiserkenning is kostendekkend.
- Wanneer de basiserkenning ingetrokken wordt, vervallen de specifieke erkenningen van rechtswege.
- Zonder onderliggende erkenning wordt de basiserkenning ingetrokken.
- De basiserkenning wordt afgegeven aan een natuurlijk persoon of rechtspersoon die is ingeschreven bij het Handelsregister.
- Elke 3 jaar dient een nieuwe VOG te worden overgelegd. Als deze niet wordt overgelegd, volgt uiteindelijk intrekking van de basiserkenning.

Om na te gaan of het voorliggende wetsvoorstel aan deze uitgangspunten voldoet, is een toets uitgevoerd op de volgende aspecten:

Wetgeving

De RDW heeft een aantal beperkte wijzigingen voorgesteld die de juridische basis voor de modernisering van het erkenningstelsel verstevigen en de verhouding tussen de verschillende erkenningen verder verduidelijken. Deze wijzigingen zijn grotendeels overgenomen.

Uitvoering

De RDW heeft geconstateerd dat de modernisering van het erkenningstelsel met de hierboven voorgestelde wijzigingen zonder belemmeringen geïmplementeerd kan worden.

Instrumentarium

De RDW krijgt een uitgebreider instrumentarium om toezicht te houden op het erkenningstelsel en de verleende erkenningen en desnoods te handhaven. De RDW hanteert hiervoor de 'handhavingspiramide', waarbij het beleid erop is gericht om het meest effectieve middel in te zetten om ervoor te zorgen dat de afgesproken spelregels worden nageleefd. De handhavingspiramide heeft als brede basis het overtuigen, instrueren en adviseren. Daarna volgt maatschappelijk toezicht, sociale controle en waarschuwen. Nog hoger in de piramide staat het kunnen opleggen van een boete of dwangsom. Mocht er aanleiding toe zijn dan kan de RDW ook een of meer erkenningen tijdelijk intrekken (schorsen) of permanent intrekken. De ultieme sanctie is het intrekken van de basiserkenning, waarmee degene van wie de basiserkenning is ingetrokken geen RDW-erkende taken meer kan uitvoeren.

Conversie

Voor een soepele transitie is ervoor gekozen om huidige erkenninghouders van rechtswege (ambtshalve en kosteloos) een basiserkenning te verlenen. Wel moeten deze erkenninghouders conform de nieuwe regelgeving een VOG overleggen. Dit hoeft niet gelijk, maar wordt gespreid over drie jaar. Om te bepalen wanneer een huidige erkenninghouder een VOG moet aanleveren, wordt gekeken naar de datum waarop het bedrijf voor het eerst is geregistreerd in het register van de RDW. Vanaf die datum gaat ook de termijn van drie jaar voor het opnieuw indienen van een VOG lopen. De RDW heeft een kalender gemaakt om inzichtelijk te maken wanneer een erkenning een VOG moet aanleveren. Deze wordt ook opgenomen in de Wvw 1994. Zie ook paragraaf 8.2.

Kosten en financiering

De tariefstelling is erop gericht dat deze kostendekkend is voor de RDW. Op basis hiervan komt de RDW voor de basiserkenning op een tarief van € 35,- voor een aanvraag (eenmalig) en € 25,- jaarlijks voor instandhouding van de erkenning. Voor de specifieke erkenningen verandert er in de tariefstructuur niets.

Communicatie

De RDW is verantwoordelijk voor de communicatie. Zowel de RDW als de branche hebben een rol in de communicatie. De RDW zal een communicatieplan opstellen en dit afstemmen met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, branchevertegenwoordigers en zogenoemde informatieproviders.

Risico's

Het risicoprofiel van deze wetswijziging is beperkt. De introductie van de basiserkenning leidt tot extra processtappen bij de RDW, deze zijn inpasbaar. Dat geldt ook voor de afhandeling van de ingediende VOGs. Uitvoering geven aan de bevoegdheid een bibob-onderzoek te starten kan tot extra capaciteitsvraag leiden. Gelet op de verwachte aantallen onderzoeken, ongeveer tien per jaar, lijkt dit risico beperkt.

7.2 MKB-toets

PM

7.3 Internetconsultatie

PM

7.4 ATR

PM

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, bedoeld in aanwijzing 4.17 van de Aanwijzingen voor de regelgeving.

8.2 Overgangsrecht

Voor reeds erkende bedrijven zal een overgangsregeling worden getroffen. De natuurlijke personen en rechtspersonen die nu al een erkenning hebben, kunnen die in principe behouden. Het is onwenselijk dat de erkenningen zouden vervallen omdat de huidige erkenninghouders geen basiserkenning hebben. De basiserkenning wordt daarom van rechtswege verleend aan de natuurlijke personen en rechtspersonen die op het moment van inwerkingtreding van dit wetsvoorstel een (specifieke) erkenning of bevoegdheid hebben. De specifieke erkenningen die natuurlijke personen of rechtspersonen hebben voor de inwerkingtreding van deze wet kunnen dan eveneens blijven doorlopen.

Huidige erkenninghouders moeten net zoals nieuwe erkenninghouders een VOG aanleveren. De huidige erkenninghouders hoeven hun VOG niet per ingangsdatum van het nieuwe stelsel in te leveren. Dit wordt gespreid over een periode van 3 jaar in een zogenoemd ingroeiscenario. Dat zal, vanwege de aard, bij ministeriële regeling worden geconcretiseerd. Om te bepalen wanneer een huidige erkenninghouder een VOG moet aanleveren, zal worden bepaald dat wordt gekeken naar de datum waarop het bedrijf voor het eerst is geregistreerd in het (erkenningen)register van de RDW. Daarmee wordt ook gezorgd dat niet alle VOGs rond dezelfde tijd bij de Dienst Justis worden aangevraagd en aan de RDW worden overgelegd. Er is daarmee voorzien in een fasering om de werklust te reguleren.

Huidige erkenninghouders die voordat ze op grond van het voorgaande uiterlijk een VOG moeten aanleveren een uitbreiding van hun erkenningenpakket aanvragen of een wijziging aanbrengen, moeten voordat zij een nieuwe specifieke erkenning krijgen een VOG aanleveren. Als een aanvraag van een erkenning in behandeling is genomen voor de inwerkingtredingsdatum en op die datum nog niet is afgehandeld, wordt de aanvrager hetzelfde behandeld als een huidige erkenninghouder.

De driejaarstermijn voor de periodieke overlegging van de VOG gaat ook voor de huidige erkenninghouders lopen vanaf het moment waarop de eerste VOG is overgelegd.

De van rechtswege verleende basiserkenning kan ingetrokken worden als daartoe een aanleiding bestaat, bijvoorbeeld in het kader van een bibob-onderzoek of als de VOG niet (tijdig) wordt ingediend.

ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

Artikel 1

Onderdeel A

Er wordt voorgesteld aan de begripsbepalingen van artikel 1, eerste lid, van de Wvw 1994 drie begripsbepalingen toe te voegen. Door het opnemen van de begrippen basiserkenning, erkenning voor specifieke handelingen en erkenninghouder wordt de leesbaarheid in de rest van de wet bevorderd.

Onderdelen B, F, P en DD (wijziging artikelen 4b, 48, 78 en 177)

In de betreffende artikelen worden technische wijzigingen aangebracht, omdat niet meer hoeft te worden verwezen naar de afzonderlijke erkenningsregelingen, maar alleen naar de algemene grondslag voor basiserkenning en de specifieke erkenningen. Verwijzingen naar specifieke erkenningen zijn gedaan onder verwijzing naar de "erkenning voor specifieke handelingen" aangevuld met de specifieke handeling waarvoor een erkenning bedoeld is. In sommige gevallen is dat noodzakelijk, omdat bepalingen zien op specifieke erkenninghouders.

Onderdeel C (nieuw hoofdstuk IBA)

Er wordt voorgesteld een nieuw hoofdstuk op te nemen met betrekking tot het erkenningstelsel aan het begin van de Wvw 1994. De erkenningen staan namelijk verspreid over de hoofdstukken IV en V van de Wvw 1994, zodat een algemeen hoofdstuk over erkenningen niet goed past in één van de twee hoofdstukken. De plaats aan het begin van de Wvw 1994 is gekozen omdat met erkenningen bestuursorganen als bedoeld in artikel 1:1, eerste lid, onderdeel b, van de Algemene wet bestuursrecht. In het nieuwe hoofdstuk wordt de basiserkenning opgenomen, alsmede de grondslag voor de specifieke erkenningen. De regels voor erkenningen zijn overgenomen uit de verschillende specifieke erkenningsregelingen in de Wvw 1994 en de onderliggende regelgeving en enigszins gemoderniseerd.

Artikel 4a_{aa}

Artikel 4a_{aa} vormt de grondslag voor de basiserkenning. De hoofdregel is dat elke natuurlijke persoon of rechtspersoon een basiserkenning kan vragen. De basiserkenning kan alleen worden aangevraagd in combinatie met een specifieke erkenning.

Artikel 4a_{ab}

Artikel 4a_{ab}, eerste lid, biedt de basis voor de aanvraag van een basiserkenning bij de RDW. Voor de verkrijging zijn drie voorwaarden gesteld: een inschrijving in het handelsregister, de overlegging van een VOG (zie paragraaf 3.1.2.1) en de afwezigheid van wijzigingsgronden op grond van de Wet bibob (zie paragraaf 3.1.2.2). In dit artikel wordt de mogelijkheid gecreëerd voor de RDW om bij de beoordeling van een aanvraag van een basiserkenning de Wet bibob toe te passen.

Op de eis van het hebben van een inschrijving in het handelsregister kan een uitzondering worden gemaakt bij ministeriële regeling. Dit is wenselijk in de gevallen waarin de verlening van een erkenning toch aangewezen wordt geacht, bijvoorbeeld als een buitenlands bedrijf goed in staat is de erkende taken uit te voeren.

Het derde lid betreft een gelijkstellingsbepaling voor VOGs uit andere landen. Deze is ook in andere wetten opgenomen, zoals artikel 15, tweede lid, van de Wet rijonderricht motorrijtuigen 1993.

Het vierde lid geeft een grond om het LBB om advies te vragen en is ontleend aan de diverse andere wetten waarin de bevoegdheid is opgenomen om de Wet bibob toe te passen, zoals de Meststoffenwet, de Huisvestingswet en de Wet op de kansspelen.

Artikel 4auc

Dit artikel bevat twee voorwaarden voor het in stand houden van een basiserkenning. Ten eerste moet iedere drie jaar een VOG worden overgelegd, of eerder in bij ministeriële regeling te bepalen gevallen binnen een bij diezelfde regeling te bepalen termijn. Het niet (kunnen) overleggen van VOG is een grond voor intrekking van de basiserkenning (artikel 4aug, eerste lid, aanhef en onderdeel d). Ten tweede moet de erkenninghouder alle medewerking verlenen aan de controle op de naleving van de voorwaarden van de desbetreffende erkenningen.

Artikel 4aud

Artikel 4aud is de basis voor de specifieke erkenningen. In het eerste lid is opgenomen dat deze bij algemene maatregel van bestuur worden uitgewerkt. Erkenningen kunnen worden verleend voor het uitvoeren van handelingen met betrekking tot de registratie van voertuigen, de fabricage of registratie van kentekenplaten of de keuring van of inbouw van onderdelen of apparaten in voertuigen. Uiteraard kan een specifieke erkenning alleen worden verleend als de natuurlijke persoon of rechtspersoon een basiserkenning heeft of tegelijk heeft aangevraagd en zal krijgen. Het tweede lid biedt de grondslag om nadere eisen en voorwaarden voor erkenningen te bepalen. Op basis hiervan zullen de eisen en voorwaarden die nu al gelden binnen de verschillende erkenningsregelingen worden vastgesteld.

Artikel 4aue

In dit artikel wordt voorgesteld ook de bevoegdheidsverlening aan natuurlijke personen voor voertuigtechnische handelingen bij algemene maatregel van bestuur te regelen (zie paragraaf 3.2.12). Het tweede lid biedt de grondslag voor het stellen van eisen en voorwaarden aan de bevoegdheidsverlening bij of krachtens algemene maatregel van bestuur.

Artikel 4auf

Net zoals nu het geval is (zie bijvoorbeeld artikel 84, eerste lid, van de Wvw 1994), regelt het eerste lid dat de RDW kan bepalen op welke wijze bijvoorbeeld aanvragen voor een basiserkenning of specifieke erkenning dienen te geschieden. Hierbij moet gedacht worden aan het door de RDW vaststellen van een aanvraagformulier. De RDW kan op basis van het voorgestelde tweede lid ook de wijze van controle op de erkenningen zelf regelen. Dit gebeurt nu ook al deels, in de Toezichtbeleidsbrief Erkenninghouders RDW 2020. Dit kunnen ook regels omtrent verscherpt toezicht inhouden, zoals ook nu reeds in de Wvw is bepaald (zie bijvoorbeeld artikel 64, derde lid). Dit was nog niet voor alle huidige erkenningen expliciet gemaakt. Op basis van deze grondslag kan bijvoorbeeld ook worden geregeld dat het toezicht wordt verricht met gebruikmaking van steekproeven. Ook zullen de kosten die gemoeid zijn met een aanvraag voor een basiserkenning of specifieke erkenning ten laste van de aanvrager komen (derde lid). Daarnaast kunnen ook kosten in verband met de controle op de verleende erkenningen in rekening worden gebracht. Artikel 4b, eerste lid, onderdelen n en q, van de Wvw 1994 bieden de RDW de mogelijkheid hiervoor een tarief vast te stellen. Deze onderdelen van artikel 4b, eerste

lid, bieden de RDW ook de mogelijkheid tot het in rekening brengen van kosten die verbonden zijn aan onvrijwillige intrekking of schorsing van erkenningen.

Artikel 4aug

Het eerste lid van artikel 4aue bevat de redenen op grond waarvan de RDW een basiserkenning moet intrekken. Daarvan is sprake als daarom wordt verzocht, blijkt dat een erkenning is verleend op basis van onjuiste of onvolledige informatie, de VOG niet kan worden overgelegd, een bibob-onderzoek daartoe aanleiding geeft of de erkenninghouder geen specifieke erkenningen meer heeft.

Het tweede lid bepaalt dat ook nadat een erkenning is verleend een bibob-onderzoek kan plaatsvinden als er vermoedens zijn dat er misstanden plaatsvinden of hebben plaatsgevonden bij erkenninghouders.

In het derde lid is bepaald dat specifieke erkenningen vervallen als de erkenninghouder de basiserkenning verliest. Op grond van het vierde lid zullen specifieke erkenningen ook worden ingetrokken als de erkenninghouder daarom verzoekt of als een erkenning is verleend op basis van onjuiste of onvolledige informatie.

Naast de gronden voor verplichte intrekking heeft de RDW ook een discretionaire bevoegdheid om een basiserkenning in te trekken of te wijzigen (vijfde lid). Dat kan de RDW doen als niet meer wordt voldaan aan de bij of krachtens algemene maatregel van bestuur gestelde eisen ten aanzien van de basiserkenning of specifieke erkenning of als de erkenninghouder niet meewerkt aan de controle op de voorwaarden voor de erkenning of het bijbehorende tarief niet betaalt.

Het zesde en zevende lid bevatten de in erkenningsregelingen bekende mogelijkheid om in de voornoemde gevallen de erkenning te schorsen voor ten hoogste twaalf weken. De schorsingsmogelijkheid is ook gecreëerd voor toepassing voorafgaand aan een intrekking van de basiserkenning omdat niet tijdig een VOG is overgelegd, om een erkenninghouder een herstelmogelijkheid te bieden. Daarnaast is ook voor de gevallen van intrekking overgenomen dat de RDW een wachttijd van ten hoogste 30 maanden kan bepalen voordat een nieuwe aanvraag van een basiserkenning of specifieke erkenning kan worden ingediend.

Artikel 4auh

Dit artikel betreft de gebruikelijke verbodsbepaling: men mag zich niet voordoen als erkenninghouder als men dat niet is. Overtreding wordt gestraft met een geldboete van de derde categorie (artikel 177, derde lid, van de Wv 1994).

Onderdeel D (wijziging artikel 37, derde lid)

De eerste zin van artikel 37, derde lid, van de Wv 1994 moet worden aangepast wegens de verwijzing naar de houder van een erkenning bedrijfsvoorraad. In plaats van enkel een technische wijziging door aanpassing van de verwijzing is ervoor gekozen het artikel te vereenvoudigen. Daarnaast zal op grond van de nieuwe eerste zin bij algemene maatregel van bestuur worden bepaald om welke motorrijtuigen en aanhangwagens het gaat, namelijk in de algemene maatregel van bestuur waarin de regels worden gesteld ten aanzien van de erkenning bedrijfsvoorraad.

Onderdelen I en CC (wijziging artikelen 61 en 176)

In artikel 61 heeft de onderverdeling in onderdelen, waarbij alleen onderdeel c is ingevuld, geen functie. Van de gelegenheid wordt gebruikgemaakt dit te herstellen.

Onderdeel E (wijziging artikel 45a)

Dit betreft een redactionele verbetering in verband met de modernisering van de tenaamstelling per 1 januari 2014 en daarmee samenhangend verwijzingen naar erkenninghouders onder het nieuwe erkenningstelsel.

Onderdeel G (wijziging artikel 49)

Dit betreft een redactionele verbetering. Artikel 49 van de Wvw 1994 ziet op de situatie dat inschrijving in het kentekenregister gevraagd wordt, van gegevens in het kentekenregister kan dan nog geen sprake zijn.

Onderdeel H (wijzigingen artikel 50)

Artikel 50 betreft het aanvragen van een tenaamstelling. Daarin wordt allereerst de vermelding van de erkenninghouder, omdat niet meer hoeft te worden verwezen naar de afzonderlijke erkenningsregelingen. In het eerste lid gaat het om de artikelen 61a, eerste lid, en 62, eerste lid, van de Wvw 1994, die betrekking hebben op de erkenning tenaamstelling en de erkenning bedrijfsvoorraad. Nu kan worden volstaan met de verwijzing naar de erkenninghouder die gerechtigd is tot tenaamstelling.

Dit artikel is tevens inhoudelijk gewijzigd. Persoonlijk verschijnen bij een erkenninghouder bedrijfsvoorraad is niet meer mogelijk of nodig. Voor de tenaamstelling kan men enkel terecht bij een erkenninghouder tenaamstelling of een daartoe aangewezen vestiging van de RDW. Voor het te naam stellen voor derden heeft een erkenninghouder bedrijfsvoorraad in het nieuwe stelsel ook een erkenning tenaamstelling nodig. Omdat die erkenning nodig is, is het huidige onderdeel a van het eerste lid van artikel 50 niet meer relevant. In plaats daarvan is de uitzondering voor het persoonlijk verschijnen bij tenaamstelling uit artikel 62, vijfde lid, overgenomen: een erkenninghouder bedrijfsvoorraad hoeft voor het te naam stellen van voertuigen in de bedrijfsvoorraad niet persoonlijk te verschijnen.

Onderdelen J, U, W en Y (vervallen paragrafen 4c, 5 en 5a van hoofdstuk IV en paragrafen 6a, 8 en 9a van hoofdstuk V)

De genoemde paragrafen kunnen geheel vervallen, omdat de desbetreffende erkenningsregelingen worden bestreken door het voorgestelde hoofdstuk IBA. Voor zover in deze paragrafen specifieke regels over erkenningen zijn opgenomen, hebben deze een andere plaats gekregen in de Wvw 1994 of worden ze opgenomen in de lagere regelgeving op basis van dit wetsvoorstel.

Onderdelen K tot en met O (vervallen artikelen 70a en 70d tot en met 70g en wijziging artikelen 70b, 70c, 70i en 70j)

Paragraaf 7 van hoofdstuk IV van de Wvw 1994 bevat de erkenningsregeling voor kentekenplaatfabrikanten, lamineerders en foliefabrikanten. Deze erkenningsregeling kan grotendeels vervallen. Er zijn echter bepalingen die vanwege hun aard in de Wvw

1994 moeten blijven staan, te weten de artikelen 70b, eerste en zesde lid, 70c, tweede lid, en 70h tot en met 70j.

In de artikelen 70b en 70c zijn regels gesteld over de registratie van gegevens van kentekenplaten. Die gegevens worden (in de meeste gevallen) geregistreerd door erkenninghouders in een door de RDW beheerd register. De artikel 70b en 70c worden samengevoegd, daar er geen sprake meer is van aparte registraties door de erkenninghouders en de RDW. De erkenninghouders registreren de gegevens direct bij de RDW. Voorgesteld wordt de nadere regels over de inrichting en beheer van het register bij algemene maatregel van bestuur vast te leggen (en niet meer bij ministeriële regeling).

Tevens bevat artikel 70i de verplichting voor eigenaren en houders van motorrijtuigen of aanhangwagens om de kentekenplaten in te leveren bij de overdracht of beëindiging van de tenaamstelling van een motorrijtuig of aanhangwagen. Daaraan is toegevoegd de inleverplicht bij de vervanging van kentekenplaten vanwege beschadiging, het gaan gebruiken van een voertuig als taxi of juist daarmee stoppen, en het wijzigen van de maximumconstructie van een bromfiets, waardoor het gaat kwalificeren als snorfiets¹¹ of juist niet meer.

In artikel 70j is de verplichting tot registratie van (de vernietiging van) ingeleverde kentekenplaten vervallen, omdat dit in de praktijk niet nodig was en niet werd gedaan. In de genoemde artikelen worden technische wijzigingen doorgevoerd om de verplichtingen in stand te laten voor zover ze betrekking hebben op de RDW of de eigenaren of houders van motorrijtuigen of aanhangwagens en om daarbij waar nodig te verwijzen naar de desbetreffende specifieke erkenningen. De verplichtingen ten aanzien van de erkenninghouders zullen worden opgenomen in de algemene maatregel van bestuur waarin de specifieke erkenningen worden uitgewerkt.

Onderdelen Q tot en met T (wijziging opschrift paragraaf 5 van hoofdstuk V, wijziging artikel 86 en vervallen artikelen 83 tot en met 85a en 87, 88 en 89)

Nu ziet paragraaf 5 van hoofdstuk V van de Wvw 1994 op zowel de erkenning APK van bedrijven als de bevoegdheid tot keuren van individuele personen. Met het algemene hoofdstuk IBA zal de erkenning en bevoegdheidsverlenging elders worden geregeld. De artikelen met betrekking tot de erkenning en de bevoegdheidsverlening kunnen daarmee vervallen in paragraaf 5 van hoofdstuk V.

Daarmee zou paragraaf 5 alleen nog bestaan uit artikel 86, dat gaat over de kwaliteitscontrole op de APK. Dat wordt tot uitdrukking gebracht in het voorstel voor het gewijzigde opschrift van de paragraaf. In artikel 86, eerste lid, wordt voorgesteld de vaste omvang van de steekproef van drie op de honderd voertuigen los te laten en te vervangen door een bij of krachtens ministeriële regeling te bepalen omvang (op grond van het voorgestelde gewijzigde vijfde lid). Zie ook paragraaf 3.3.1 van het algemeen deel van deze memorie van toelichting.

Onderdelen V en X (wijziging artikelen 99 en 106)

Als gevolg van het vervallen van de huidige paragrafen 8 en 9a van hoofdstuk V van de Wvw 1994 zijn toevoegingen aan de artikelen 99 en 106 van de Wvw 1994 nodig. Het voorgestelde nieuwe derde lid van artikel 99 zorgt ervoor dat een gewijzigd voertuig ook

¹¹ Waarvan de maximumconstructiesnelheid niet meer mag bedragen dan 25 km per uur.

is toegelaten tot het verkeer op de weg als de wijziging is goedgekeurd door een houder van een erkenning wijziging goedkeuring. Het voorgestelde nieuwe derde lid van artikel 106 bepaalt dat ook een keuring door een houder van een erkenning keuring van schadevoertuigen voldoende kan zijn voor een goedkeuring door de RDW van een schadevoertuig om de tenaamstelling te laten herleven of het kentekenbewijs geldig te verklaren of terug te geven.

Onderdeel Z (wijziging artikel 163)

In artikel 163 wordt nog gesproken van de Minister van Veiligheid en Justitie. Dit zal worden gewijzigd in de nu geldende aanduiding van de betreffende bewindspersoon, de Minister van Justitie en Veiligheid.

Onderdeel AA (wijziging artikel 169a)

Artikel 169a betreft de toekenning aan de RDW van de bevoegdheid tot het opleggen van een last onder bestuursdwang voor bepaalde overtredingen. Hiervoor wordt verwezen naar paragraaf 3.3.3.2 van het algemeen deel van deze memorie van toelichting.

Onderdeel BB (nieuw artikel 174d)

Ten behoeve van de handhaving wordt de mogelijkheid gecreëerd om bestuurlijke boetes op te leggen voor diverse overtredingen ten aanzien van de erkenningsregels. Er is aangesloten bij de systematiek van bestuurlijke boetes die is geïntroduceerd voor de handhaving van de regels over goedkeuring van voertuigen, systemen, onderdelen, technische eenheden, uitrustingsstukken en voorzieningen ter bescherming van weggebruikers en passagiers en de aanwijzing van bijzondere bromfietsen. Zie ook paragraaf 3.3.3.3 van het algemeen deel van deze memorie van toelichting.

Wat betreft de boetehoogte is gekozen voor een maximum overeenkomstig de vijfde categorie uit artikel 23, vierde lid, van het Wetboek van Strafrecht. Dit is vastgesteld overeenkomstig artikel 5:46 van de Algemene wet bestuursrecht en sluit aan bij wat betreft de zwaarte vergelijkbare overtredingen in de Wv 1994 (artikelen 174a, eerste lid, 174b, derde lid, en 174c, vierde lid) en andere wetten (bijvoorbeeld artikel 35c van de Wet op de kansspelen).

Net als bij andere verleningen van de bevoegdheid tot het opleggen van bestuurlijke boetes is bepaald dat bestuurlijke boetes kunnen worden verhoogd als binnen een korte termijn voor een tweede keer eenzelfde overtreding wordt begaan.

Onderdeel EE (nieuw artikel 186d)

Dit artikel bevat overgangsrecht voor de huidige erkenninghouders. Op grond van het eerste lid krijgen zij van rechtswege een basiserkenning, waaronder de specifieke erkenningen kunnen 'hangen'.

Het tweede en derde lid beschrijven het zogenoemde ingroeiscenario voor de aanlevering van de VOG door huidige erkenninghouders. De exacte data waarop uiterlijk een VOG moet worden ingediend, worden bij ministeriële regeling vastgesteld. Zie hierover paragraaf 8.2 van het algemeen deel van de memorie van toelichting.

Voor het laten voortbestaan van de reeds verleende (specifieke) erkenningen is in het vierde lid een specifieke overgangsbepaling opgenomen.

Artikel II

Dit wetsvoorstel zal in werking treden bij koninklijk besluit, mogelijk gefaseerd. Zie paragraaf 8.1 van het algemeen deel van deze memorie van toelichting.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,