

Hoofdpijnenverslag van de internetconsultatie

Regeling erkenningen wegverkeer

Het hoofdpijnenverslag is een samenvatting van de ingediende reacties met de reactie van IenW daarop. De reacties zijn gesorteerd op (hoofd)thema's.

Algemene informatie over de internetconsultatie

In het kort

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat bereidt de laatste stap voor van het moderniseren van het stelsel van erkenningen van de RDW. Dit noemen we 'MERK'. Met MERK worden erkenningen flexibeler. Daardoor kunnen we sneller erkenningen veranderen. Ook stellen we nieuwe manieren voor om te zorgen dat de regels goed gevolgd worden. Deze regeling beschrijft de eisen en voorwaarden aan de momenteel losse erkenningen.

Voor wie is dit belangrijk?

- Bedrijven met de erkenningen:
 - Bedrijfsvoorraad, met daarbij eventueel de volgende bevoegdheden:
 - Online Registratie Export Handelaren (OREH);
 - Tenaamstelling voertuigen aanvragen;
 - Online Registratie autodemontage (ORAD);
 - Versnelde inschrijving aanvragen;
 - Export Dienstverlening (ED);
 - Tenaamstellen voertuigen voor derden;
 - Foliefabrikant;
 - Lamineerder;
 - Fabrikanten Kentekenplaten (GAIK);
 - APK;
 - Tachograaf;
 - Gasinstallaties;
 - Goedkeuring wijziging constructie.
- Bevoegde APK-keurmeesters, tachograaftechnici en LPG-technici.
- Houders van de overeenkomst Registratie tenaamstelling lease (RTL-overeenkomst) met de RDW.
- Houders van het handelaarskenteken.
- Burgers die gebruik maken van de diensten van de erkende bedrijven.

Wat is het doel?

Er zijn meerdere doelen. Deze regeling:

- brengt regels rondom verschillende erkenningen op één lijn en beschrijft duidelijk de eisen en voorwaarden aan de verschillende erkenningen;
- stelt een nieuw minimaal steekproefpercentage voor APK's van 2,7% voor;
- stelt voor het in eigen beheer slopen van bromfietsen niet langer mogelijk te maken. Dit is om materialen beter te hergebruiken en criminaliteit te voorkomen.

Reacties op hoofdlijnen

Indieners

Van 26 juni tot en met 7 augustus 2025 kon worden gereageerd op deze regeling en de toelichting. Er zijn in totaal 9 reacties ingediend, hiervan zijn er 7 openbaar.

Indieners zijn:

- Bedrijfsleven en branche (ca 89% van de reacties);
- Particulieren (ca 11% van de reacties).

Algemeen beeld van de reacties

In onderstaand overzicht is een algemeen beeld geschetst van de reacties. Het sentiment van de reacties is overwegend positief. Partijen geven aan dat er veel behoefte is aan de voorliggende regelgeving. Wel worden er enkele suggesties gedaan voor aanpassingen.

De belangrijkste opmerkingen betreffen de volgende thema's:

- **Thema 1:** Het mogelijk maken van breder gebruik van het handelaarskenteken, zoals het (internationaal) vervoeren van lading (zoals opleggers).
- **Thema 2:** Het gebruik van het handelaarskenteken bij voertuigen in consignatieverkoop (het verkopen van een voertuig door een ander dan de eigenaar, in ruil voor een commissie).
- **Thema 3:** Het na opname in bedrijfsvoorraad binnen drie dagen plaatsen/omwisselen van kentekenplaten.
- **Thema 4:** Het verplicht stellen van het keurmerk Kwaliteitszorg Demontage (KZD).
- **Thema 5:** Aansluiting van importeurs en distributeurs bij een goedgekeurd inzamel- en verwerkingssysteem in het kader van de Batterijverordening.
- **Thema 6:** Termijn voor het vervallen van het verstrekingsvoorbehoud bij afmelding demontage.
- **Thema 7:** Het aanpassen van de Wet op de Motorrijtuigenbelasting 1994 om onmiddellijke overgang van betalingsverantwoordelijkheid mogelijk te maken.

Inhoudelijke reactie per thema van het Ministerie:

Thema 1: Het mogelijk maken van breder gebruik van het handelaarskenteken, zoals het (internationaal) vervoeren van lading (zoals opleggers).

- Er is besloten om het gebruik van het handelaarskenteken in deze regeling niet verder uit te breiden dan de oorspronkelijke uitbreiding.
- Het gebruik van handelaarskentekens is beperkt toegestaan. Het mag alleen worden gebruikt door bedrijven die een bewerking, reiniging of herstel aan voertuigen uitvoeren. En bijvoorbeeld voor het gebruik van een proefrit voor voertuigen in de bedrijfsvoorraad. Het is niet toegestaan om met gebruik van het handelaarskenteken lading te vervoeren. Deze beperkingen zijn nodig om risico's op het misbruik van het handelaarskenteken te voorkomen. Deze risico's bestaan bijvoorbeeld op het gebied van belastinginning en verkeersveiligheid.
- Het gebruik van handelaarskentekenplaten is nog niet binnen de Europese Unie op elkaar afgestemd.
- De opties binnen de huidige regelgeving voor het vervoeren van niet-gekentekende opleggers zijn:
 - door middel van een dieplader; of
 - door een ontheffing aan te vragen bij de Dienst Wegverkeer (RDW) voor exceptioneel transport.

Thema 2: Het gebruik van het handelaarskenteken bij voertuigen in consignatieverkoop.

- Voertuigen die in consignatie, dus voertuigen die door een andere partij dan de eigenaar van het voertuig, worden verkocht kunnen in principe geen gebruik maken van het handelaarskenteken. Dit komt omdat deze voertuigen niet in de bedrijfsvoorraad mogen worden opgenomen. Daarvoor moet het voertuig in bezit zijn van het erkende bedrijf (tenzij een van de andere situaties, namelijk financiering of wagenparkbeheer, van toepassing is). Bij het loslaten van deze eis ontstaat een te groot risico op mogelijke misbruik van de bedrijfsvoorraad.
- Wel blijven testritten, met voertuigen die in consignatie worden verkocht, in het RDW-beleid toegestaan. Dit geldt zolang deze in een (andere) bedrijfsvoorraad zijn opgenomen. In dit geval is de kans op misbruik van het handelaarskenteken namelijk kleiner, omdat zowel de eigenaar als de verkoper zich bewust is van regelgeving rondom de bedrijfsvoorraad.

Thema 3: Het na opname in de bedrijfsvoorraad binnen drie dagen plaatsen/omwisselen van kentekenplaten.

- In het kader van zorgvuldig toezicht en registratie is de eis noodzakelijk om kentekenplaten binnen drie dagen te plaatsen of om te wisselen na opnemen van een voertuig in de bedrijfsvoorraad. Zo kunnen toezichthouders niet goed overzien welke voertuigen in een bedrijfsvoorraad staan wanneer deze geen kentekenplaten hebben. Ook

is er een risico dat voertuigen zonder de juiste kentekenplaten op de weg belanden wanneer er niet op korte termijn platen worden geplaatst op het voertuig. Wel is in deze regeling een uitzondering gemaakt voor voertuigen met een verbod voor rijden op de weg. Ook is de termijn voor het omwisselen van taxiplaten ruimer gemaakt.

Thema 4: Het verplicht stellen van het keurmerk Kwaliteitszorg Demontage (KZD).

- Het private keurmerk Kwaliteitszorg Demontage (KZD) wordt niet verplicht gesteld voor de erkenning demontage. Het KZD is op dit moment een goed functionerend privaat initiatief, zonder dat de overheid daar een rol in heeft. Wanneer dit keurmerk verplicht wordt gesteld, dan moet de overheid ook bepaalde verantwoordelijkheden richting dit keurmerk op zich nemen. Ook heeft KZD op bepaalde punten strengere eisen dan de erkenning. Het verplicht stellen brengt daarmee een significante toename van de regeldruk met zich mee om de erkenning uit te kunnen voeren.

Thema 5: Aansluiting van importeurs en distributeurs bij een goedgekeurd inzamel- en verwerkingssysteem in het kader van de Batterijverordening.

- Er is momenteel geen aanleiding om deze eis mee te nemen in deze regeling. De Batterijverordening verplicht bepaalde bedrijven inderdaad om aangesloten te zijn bij een inzamel- en verwerkingssysteem voor batterijen. De ILT houdt hier toezicht op. Er is nu geen verdere regelgeving nodig.

Thema 6: Termijn voor het vervallen van het verstrekingsvoorbehoud bij afmelding demontage.

- In overleg met de branchepartijen Stiba (demontagebedrijven) en VNA (leasemaatschappijen) is besloten om de termijn te verlengen. Bovendien kan de eigenaar van het voertuig, in overleg met de RDW, een redelijke termijn krijgen om het voertuig in eigen beheer te nemen wanneer hij het niet eens is met het voornemen om het voertuig te demonteren.

Thema 7: Het aanpassen van de Wet op de Motorrijtuigenbelasting 1994 om onmiddellijke overgang van betalingsverantwoordelijkheid mogelijk te maken.

- Dit valt buiten het bereik van deze regelgeving.

Vervolgproces

Het ministerie heeft de reacties waar mogelijk en wenselijk verwerkt in de regelgeving. De definitieve regelgeving wordt uiterlijk 1 november 2025 gepubliceerd. De regelgeving treedt 1 januari 2026 in werking.