

## **Nota van Toelichting**

### **1. Algemeen**

Het onderhavige besluit wijzigt het Kentekenreglement, het Besluit personenvervoer 2000 en het Besluit voertuigen. De wijziging van deze drie besluiten hangt samen met de wet houdende wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met de modernisering van de wijze van tenaamstelling van kentekenbewijzen en enkele andere wijzigingen van uiteenlopende aard<sup>1</sup> (hierna: de wet). Met de inwerkingtreding van die wet, die de Wegenverkeerswet 1994 (hierna: WvW 1994) wijzigt, is de wijze van tenaamstellen van kentekenplichtige voertuigen gemoderniseerd.

Het overgrote deel van het onderhavige besluit heeft betrekking op de wijziging van het Kentekenreglement (artikel I). Enkele redactionele wijzigingen zijn noodzakelijk in het Besluit personenvervoer en in het Besluit Voertuigen. Deze wijzigingen zijn het gevolg van het nieuwe systeem van tenaamstellen, waarbij niet langer de gegevens op het kentekenbewijs leidend zijn, maar de registratie zoals die is opgenomen in het kentekenregister. De wijzigingen van deze twee besluiten worden toegelicht in het artikelsgewijze deel van deze nota van toelichting.

Het ontwerpbesluit is overeenkomstig artikel 2b van de WvW 1994 op [DATUM] overgelegd aan beide Kamers der Staten-Generaal. [PM: reactie]

### **2. Aanleiding en noodzaak**

Tot de inwerkingtreding van de wet en het onderhavige besluit vonden de overschrijvingen van motorvoertuigen voornamelijk plaats bij de grotere postkantoren. Daarnaast kon de burger ook terecht bij een loket van de Dienst Wegverkeer (hierna: de RDW) en sinds een aantal jaren bij garagebedrijven die van de RDW een bevoegdheid hebben verkregen om eigen voertuigen op naam te zetten van een klant. Het contract tussen de RDW en Postkantoren BV, waarop de door de postkantoren verleende diensten waren gebaseerd werd al enige tijd door de rechtsopvolger van Postkantoren BV uitgevoerd, omdat Postkantoren BV was opgehouden te bestaan. Het verdwijnen van Postkantoren BV was de belangrijkste aanleiding voor een herziening van de wijze van tenaamstellen van kentekenbewijzen. Met de inwerkingtreding van de wet is in de WvW 1994 de erkenningsregeling tenaamstelling opgenomen. Op grond van deze erkenning kunnen belanghebbenden, mits ze aan een aantal eisen voldoen, zich aanmelden om als tenaamstellingsloket te fungeren. Niet alleen de wijze van tenaamstellen is gewijzigd, ook het fysieke kentekenbewijs is gewijzigd. Thans wordt niet langer een papieren kentekenbewijs in meerdere delen uitgegeven, maar een eendelig kentekenbewijs op creditcardformaat met een chip. Met dit nieuwe kentekendocument (hierna: de kentekencard) is de procedure voor overschrijving vereenvoudigd en veiliger gemaakt. Een belangrijke wijziging is dat de kentekencards centraal worden aangemaakt door de RDW en vervolgens, na verpersoonlijking, wordt verstuurd naar de nieuwe tenaamgestelde. Op die manier zijn er niet langer blanco kentekendocumenten aanwezig bij de tenaamstellingsloketten zoals voorheen wel het geval was. Eveneens met het oog op fraudebestrijding is de procedurewijziging aangegrepen om een aantal modernisering door te voeren in het tenaamstellingsproces, zoals de introductie van een tenaamstellingscode in plaats van het oude papieren overschrijvingsdeel en de reeds genoemde kentekencard. Een onderdeel van de modernisering van de wijze van tenaamstellen van kentekenbewijzen is tevens dat de betekenis van de registratie in het kentekenregister is gewijzigd en terminologisch in overeenstemming is gebracht met het Europese recht.

Het voorgaande heeft ertoe geleid dat er een groot aantal wijzigingen in het Kentekenreglement is doorgevoerd. Deze wijzigingen zullen hieronder nader worden toegelicht. Voor een uitgebreide toelichting op de achtergrond van de modernisering van

---

<sup>1</sup> Kamerstukken II 2012-13, 33 504, nr. 2.

de wijze van tenaamstellen van kentekenbewijzen zij verwezen naar de memorie van toelichting bij de wet.<sup>2</sup>

### **3. Modernisering wijze van tenaamstellen van kentekenbewijzen**

#### *3.1 Registratieplicht*

De meest fundamentele wijziging van het moderniseringsproject met betrekking tot de wijze van tenaamstellen van kentekenbewijzen is dat niet langer het bezit van een geldig kentekenbewijs als zodanig de toestemming vormt om met een voertuig op de weg te mogen rijden, maar dat hiervoor de inschrijving en de tenaamstelling in het kentekenregister bepalend is. Met deze wijziging wordt aansluiting gezocht bij de systematiek van de richtlijn EG 1999/37<sup>3</sup> en EG 2003/127<sup>4</sup> en in algemene zin bij het inzicht dat de juistheid van opgeslagen gegevens in het kentekenregister uitgangspunt dient te zijn. De gegevens op een kentekenbewijs zijn immers niet het resultaat van een zelfstandig onderzoek, maar vormen een weerslag van de in het kentekenregister opgeslagen gegevens. Het voorgaande heeft ertoe geleid dat het Kentekenreglement op een groot aantal plaatsen terminologisch diende te worden aangepast. Daarnaast zijn enkele inhoudelijke aanpassingen doorgevoerd, zoals de opschorting van de toonplicht van het kentekenbewijs in de periode tussen tenaamstelling en ontvangst van de kentekencard door de tenaamgestelde. De nieuwe systematiek had tevens tot gevolg dat diverse procedures, zoals de tenaamstelling bij overdracht van een voertuig opnieuw dienden te worden beschreven.

Als gevolg van de hierboven beschreven benadering, namelijk dat de registratie in het kentekenregister leidend is en niet het kentekenbewijs, ondergaat de bewijskracht van het document een wijziging en daarmee de gevolgen van de geldigheid of ongeldigheid van het kentekenbewijs. Dit staat overigens niet in de weg aan de mogelijkheid tot een zelfstandige verplichting om een kentekenbewijs te kunnen tonen als bewijs van tenaamstelling in het register. Deze verplichting zal dan ook vooralsnog blijven bestaan. Wel voorziet de onderhavige wijziging van het Kentekenreglement in opschorting van de toonplicht in verband met tijd die het verzenden van het document in beslag neemt vanwege de centrale aanmaak van kentekenbewijzen (artikel 22, tweede lid; Artikel I, onderdeel F) . In het artikelsgewijze deel van de toelichting zal hier in meer detail op in worden gegaan. Op termijn zal de toonplicht van het kentekenbewijs in zijn geheel komen te vervallen. Dit zal evenwel pas kunnen worden doorgevoerd op het moment dat de opsporingsambtenaren te allen tijde toegang hebben tot de informatie in het kentekenregister.

Het bovenstaande heeft tot gevolg dat enkele artikelen die zien op de regeling van ongeldige kentekenbewijzen en verval van de tenaamstelling in het besluit zijn komen te vervallen of zijn verplaatst. Uit oogpunt van overzichtelijkheid zijn bijvoorbeeld de omstandigheden die voorheen leidden tot een ongeldig kentekenbewijs, maar nu tot verval van de tenaamstelling bijeen gebracht in artikelen 40 tot en met 40b. Voor een nadere toelichting zij verwezen naar de artikelsgewijze toelichting.

#### *3.2 Kentekenbewijsdelen en tenaamstellingscode*

Een andere belangrijke wijziging betreft de betekenis van de delen waaruit het kentekenbewijs bestaat. Voorheen bestond een kentekenbewijs uit meerdere delen, waarvan één deel de functie vervulde van overschrijvingsbewijs. Dit

---

<sup>2</sup> Kamerstukken II 2012-13, 33 504, nr. 3.

<sup>3</sup> Richtlijn 1999/37/EG van de Raad van 29 april 1999 inzake de kentekenbewijzen van motorvoertuigen (PbEG L 138/57).

<sup>4</sup> Richtlijn 2003/127/EG van de Commissie van 23 december 2003 tot wijziging van Richtlijn 1999/37/EG van de Raad inzake de kentekenbewijzen van motorvoertuigen (PbEU L 10/29).

overschrijvingsbewijsdeel diende te worden overgelegd ten behoeve van een wijziging van de tenaamstelling. Voor dat deel gold geen toonplicht en het diende thuis te worden bewaard, aangezien een ieder met dit overschrijvingsbewijs de tenaamstelling van een voertuig kon wijzigen. Geconcludeerd is dat deze procedure niet meer voldoet aan de eisen van deze tijd, omdat met moderne technieken documenten makkelijk zijn na te maken, waardoor deze vervalste documenten nauwelijks van echte zijn te onderscheiden. Daarom is thans, in de plaats van het overschrijvingsbewijs, een zogenaamde tenaamstellingscode geïntroduceerd. Dit is een pincode die aan de voertuigeigenaar wordt verstrekt. Bij de wijziging van de tenaamstelling dient deze pincode te worden opgegeven bij een tenaamstellingsinstantie, waarna het voertuig in het kentekenregister voor wijziging van de tenaamstelling wordt vrijgegeven. Naast het bezit van het kentekenbewijs moet de eigenaar van het voertuig dus ook voldoen aan de eis dat hij de juiste tenaamstellingscode kent. De tenaamstellingscode wordt, tezamen met de kentekencard, op het moment van tenaamstelling aan de tenaamgestelde overgedragen. De tenaamstellingscode dient te worden onthouden of op een veilige plaats te worden opgeborgen of onthouden. Hierbij kan worden gedacht aan een digitale of fysieke kluis.

De tenaamstellingscode wordt als zodanig niet opgenomen in het kentekenregister, maar is versleuteld. Als de code wordt ingevoerd bij een wijziging van de tenaamstelling dan wordt via het kentekenregister aangegeven of deze juist is. De tenaamstellingscode kan als zodanig evenwel niet uit het register worden gegenereerd en dus ook niet worden opgevraagd en verstrekt. Indien de tenaamstellingcode is vergeten of verloren is geraakt, dient om die reden dan ook een nieuwe tenaamstellingscode bij de RDW te worden opgevraagd.

De verwachting is dat de hierboven beschreven, nieuwe procedure het tenaamstellen met gebruik van valse documenten aanmerkelijk zal bemoeilijken. Echter, de procedure waarbij gebruik wordt gemaakt van de tenaamstellingscode is niet bruikbaar buiten Nederland. Buitenlandse voertuigregistratieautoriteiten kennen nog vrijwel uitsluitend procedures waarbij het bezit van documenten voldoende is om een voertuig te naam te stellen. Voor zover een kentekendocument bestaat uit één enkel deel heeft dit tot gevolg dat herregistratie van een voertuig in een ander land zou kunnen plaatsvinden onder overlegging van dit deel, ook indien de houder het voertuig weliswaar legaal onder zich heeft, maar niet de eigenaar is of anderszins niet tot vervreemding van het voertuig is gerechtigd. Dit vereist een maatregel om te voorkomen dat een voertuig na diefstal of verduistering vervolgens in het buitenland kan worden geregistreerd. Er dient een voorziening te worden getroffen die geldt tot het moment waarop een internationaal systeem van gegevensuitwisseling met een raadpleegverplichting operationeel is op grond waarvan kan worden vastgesteld of de aanvrager van een herregistratie in een ander land daartoe gerechtigd is. Deze maatregel bestaat er in dat het kentekenbewijs formeel bestaat uit twee delen, waarvan het deel II uitsluitend een functie heeft bij herregistratie in het buitenland. Op grond van de hiervoor vermelde richtlijnen moet de lidstaat waar om herregistratie wordt verzocht de inschrijving weigeren indien het deel II niet wordt overgelegd. Er zij overigens op gewezen dat het deel II ten behoeve van de overschrijving pas wordt uitgereikt nadat de tenaamgestelde van het te exporteren voertuig aan de RDW te kennen geeft dat hij het voertuig naar het buitenland wil overbrengen. Om dit deel II uitgereikt te krijgen dient de tenaamgestelde ook hiervoor de aan hem verstrekte tenaamstellingscode over te leggen. Voor wijzigingen in de tenaamstelling binnen Nederland speelt het deel II geen rol. De gemiddelde eigenaar van een voertuig zal er ook niet mee te maken krijgen, omdat het na tenaamstelling in bewaring blijft bij de RDW en dus niet zal worden opgestuurd naar de tenaamgestelde. Na uitreiking van het deel II fungeert het gedurende korte tijd als document waarmee in Nederland met het –inmiddels uitgeschreven- voertuig mag worden gereden, geheel overeenkomstig het huidige uitvoerkentekenbewijs, dat overigens als gevolg van deze wijziging is afgeschaft. Voor de lidstaten van de EU, waarmee veruit de meeste internationale autohandel plaatsvindt, is de verwachting dat op termijn een vorm van digitale gegevensuitwisseling beschikbaar komt waardoor het gebruik van een deel II binnen de EU overbodig wordt. Verwezen zij

naar het concept van de verordening herregistratie van voertuigen.<sup>5</sup> Voor landen buiten de EU geldt, evenzeer als nu het geval is, dat ook dan nog een deel II zal moeten worden overgelegd.

### *3.3 Centrale aanmaak van kentekenbewijzen*

Zoals hierboven reeds aangegeven is met de inwerkingtreding van de wet en het onderhavige besluit tot wijziging van het Kentekenreglement overgegaan op een systeem van centrale aanmaak en distributie van kentekenbewijzen. Hiervoor is gekozen om een tweetal redenen. In de eerste plaats is in de praktijk gebleken dat vanwege het grote aantal tenaamstellingsinstanties en het daarmee gepaard gaande distributienetwerk niet geheel kan worden voorkomen dat blanco originele kentekenbewijzen in omloop komen die vervolgens worden gebruikt voor frauduleuze doeleinden. De concentratie van de productie op een enkele plaats maakt het mogelijk om zodanige veiligheidsmaatregelen te nemen dat praktisch wordt voorkomen dat blanco documenten in het verkeer komen. Daarnaast heeft de beheersing van de kosten een rol gespeeld. De keuze voor kentekenbewijzen op creditcardformaat (de kentekencard) leidde ertoe dat moest worden geïnvesteerd in productieapparatuur waarvan de kosten aanmerkelijk hoger zijn dan die voor de productie van papieren kentekenbewijzen. De keuze voor een kentekencard zal hierna nader worden toegelicht. De centrale aanmaak en distributie van gepersonaliseerde kentekenbewijzen vereiste dat het Kentekenreglement op diverse onderdelen werd gewijzigd. De aanvrager van een kentekenbewijs beschikt namelijk niet meer onmiddellijk na de tenaamstelling over het document, zodat de voorschriften omtrent de toonplicht van het document voor de bestuurder van een voertuig dienden te worden herzien. Daarnaast maakt de latere beschikbaarheid van het document het noodzakelijk om de procedures in verband met overdracht van voertuigen en wijziging van de tenaamstelling te wijzigen.

Een belangrijke hiermee samenhangende verandering voor de opsporingsambtenaren is dat geen kentekendocumenten meer worden ingenomen. Tot inwerkingtreding van onderhavig besluit werden documenten ingenomen, bijvoorbeeld als bij een controle op de weg bleek dat een voertuig onveilig was of als er twijfel bestond over de vraag of de bestuurder gerechtigd was om met het voertuig te rijden. Moderne communicatiemiddelen maken het mogelijk om direct in het kentekenregister aantekening te maken van een bijzonderheid, zoals bijvoorbeeld het gegeven dat een voertuig onveilig is. De opsporingsambtenaar zal direct in het kentekenregister, en daardoor kenbaar voor alle andere belanghebbenden, de aantekening maken dat met het voertuig niet meer op de weg mag worden gereden. Het vervallen van het beheer van ingenomen kentekenbewijzen leidt tot een besparing in de kosten voor de opsporingsinstantie.

Tot slot moest als gevolg van de centrale afgifte een aantal praktische zaken zoals de wijze van uitreiking van het document en de tenaamstellingscode nader worden geregeld. In het Kentekenreglement is thans een basis opgenomen op grond waarvan deze uitvoeringsaspecten zijn gedelegeerd naar ministeriële regeling.

### *3.4 De kentekencard*

Zoals hiervoor reeds is aangeduid is gekozen voor de invoering van een plastic kentekencard met chip als kentekenbewijs overeenkomstig de vereisten zoals opgenomen in de reeds eerder genoemde Europese richtlijn EG/2003/127. Een plastic kentekencard is niet alleen als zodanig moeilijker te produceren, maar hij kan ook beter dan papier worden beveiligd tegen namaak. Daarnaast biedt de chip mogelijkheden om digitaal gegevens op de kentekencard te plaatsen. De kentekencard biedt bovendien visueel en procesmatig extra veiligheid. Visueel, doordat voertuiggegevens met lasertechnologie als het ware onder een transparante laag worden aangebracht, waardoor het verwijderen of aanpassen daarvan niet mogelijk is zonder duidelijke zichtbare schade. Helaas blijkt het bij papieren documenten wel mogelijk om aangebrachte toner te verwijderen, dan wel op te lossen en te vervangen door gegevens die overeenkomen met een ander

---

<sup>5</sup> COM (2012) 164.

(gestolen) voertuig. De voorbeelden van misbruik van het huidige document zijn gedocumenteerd door de politie. De veiligheidsnormen voor de nieuwe kentekencard zijn tot stand gekomen op basis van de eerder genoemde richtlijn 2003/127/EG aangevuld met de laatste inzichten van diverse externe deskundigen die op dit punt zijn geconsulteerd. Procesmatig is er extra veiligheid doordat op elke kentekencard, via de hierboven genoemde techniek, een niet wijzigbaar uniek documentnummer kan worden ingelaserd, dat bij het voertuig in het kentekenregister ligt opgeslagen en waar bij gevoelige transacties en controles op wordt gecheckt.

Een bijkomend voordeel is dat de kaart beter bestand is tegen slijtage en handzamer is en daardoor eenvoudiger mee te nemen. De invoering van een plastic card is reeds aangekondigd bij de invoering van de regelgeving ter harmonisatie kentekenbewijzen naar aanleiding van eerdergenoemde richtlijn 1999/37/EG.<sup>6</sup>

### *3.5 Uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid*

Bij de uitvoering van het onderhavige besluit is met name de Dienst Wegverkeer betrokken. Deze dienst is immers belast met de afgifte van kentekenbewijzen. Bij de totstandkoming van de het nieuwe stelsel van tenaamstellen van kentekenbewijzen en de benodigde wijzigingen in het Kentekenreglement heeft de dienst dan ook een belangrijke rol gespeeld waarbij nauw is samengewerkt met het ministerie van Infrastructuur en Milieu.

Voor wat betreft de handhaafbaarheid van de in het besluit voorziene maatregelen kan worden opgemerkt dat de gevolgen voor de opsporings- en handhavingsautoriteiten beperkt zijn tot het omgaan met het nieuwe model van het kentekenbewijzen en de wijziging van de toonplicht en invorderingsprocedures.

### *3.7 Voorlichting*

De RDW heeft de verschillende doelgroepen door middel van gerichte voorlichtingsacties geïnformeerd omtrent de wijzigingen die het gevolg zijn van de nieuwe wijze van tenaamstellen. Ruim voor de introductie van de kentekencard is de RDW gestart met het informeren van de partijen die direct in hun bedrijfsvoering geraakt worden. Daarbij gaat het om bedrijven in de voertuigbranche die met voorlichtingsbijeenkomsten, een brief en een themasite geïnformeerd zijn. Daarnaast gaat het tevens om afnemers van kentekengegevens zoals handhavende instanties.

In verband met export en grensoverschrijdend vervoer zijn tevens de betrokken buitenlandse instanties op de hoogte gebracht. De communicatie naar zakelijke en particuliere eigenaren/houders heeft plaatsgevonden in twee stappen. De communicatie is van start gegaan met een introductiecampagne. Die kon kort zijn, omdat er geen verplichte omwisselingsactie van het oude papieren kentekenbewijs naar de nieuwe kentekencard plaatsvindt. Bijzondere doelgroepen zijn zo gericht mogelijk op de hoogte gebracht, onder andere door middel van het gebruik van social media. Daarnaast heeft de RDW alle bestaande communicatiemiddelen aangepast, zoals internetsites en brochures. Bij iedere nieuw afgegeven kentekencard wordt tevens een bijsluiter met informatie over de nieuwe kentekenprocessen meegeleverd.

## **4. Bedrijfseffecten en administratieve lasten**

Het onderdeel met betrekking tot de modernisering van de tenaamstelling leidt voor bedrijven tot een verwachte administratieve lastenreductie van € 22,8 miljoen per jaar en een vermindering van de overige bedrijfseffecten van € 2,1 miljoen per jaar. Voor burgers

---

<sup>6</sup> Zie pagina 13 van de nota van toelichting bij het besluit van 3 mei 2004, houdende wijziging van het Kentekenreglement, het Voertuigreglement en enkele andere besluiten in verband met de implementatie van richtlijn nr. 1999/37/EG van de Raad van de Europese Unie van 29 april 1999 inzake de kentekenbewijzen van motorvoertuigen (PbEG L 138) (Stb. 2004, 219).

heeft de inwerkingtreding van de regelgeving een administratieve lastenreductie van 2,2 miljoen uren en € 1,2 miljoen per jaar tot gevolg. Voor een zeer gedetailleerde uitwerking van de financiële gevolgen zij verwezen naar paragraaf 6 van de memorie van toelichting bij de wet.<sup>7</sup> Het onderhavige besluit brengt geen additionele gevolgen door de administratieve lasten voor burgers en bedrijven met zich.

#### *5. Vaste-verandermomenten*

De onderhavige wijziging van het Kentekenreglement treedt in werking op het moment waarop de wet in werking treedt en zal ten minste twee maanden voor dat moimoment worden gepubliceerd. Naar verwachting is dat 1 januari 2014. Daarmee wordt aan de eisen van de vaste-verandermomenten voldaan.

### **Artikelsgewijze toelichting**

#### *Artikel I, onderdeel A*

Een aantal van de begripsbepalingen uit het Kentekenreglement is gewijzigd en er zijn enkele nieuwe definities opgenomen. Om die reden is besloten artikel 1 in zijn geheel opnieuw vast te stellen. Thans is gekozen voor een alfabetische opsomming van de definities.

#### *Artikel I, onderdeel B*

Dit betreft een redactionele aanpassing die samenhangt met de nieuwe wijze van tenaamstellen. De inschrijving van het voertuig in het kentekenregister is het moment waarop er een kenteken voor dat voertuig wordt opgegeven.

#### *Artikel I, onderdeel C*

In het vierde lid van artikel 4 wordt de lettergroep ZZZ toegevoegd. Dit heeft als reden dat de lettergroep ZZ uitgeput dreigt te raken.

Onderdeel a van het vijfde lid van artikel 4 vervalt, omdat het exportkenteken ophoudt te bestaan. Dit onderdeel kan daarom komen te vervallen. In plaats daarvan kan bij export gebruik worden gemaakt van de kentekencard en het kentekenbewijs deel II dat door de RDW in verband met export wordt uitgereikt. Met deze twee documenten kan een geëxporteerd voertuig in een ander land worden geregistreerd.

Aan artikel 4 wordt een nieuw lid toegevoegd. Het nieuwe zevende lid bevat een grondslag voor het kunnen opgeven van tijdelijke kentekens ten behoeve van uitzonderlijke gelegenheden van nationaal en internationaal belang. Als belangrijkste redenen voor het opgeven van tijdelijke kentekens in het kader van dit soort bijzondere gelegenheden is kenbaarheid en veiligheid van de voertuigen die gebruikt worden voor bijzondere gelegenheden, waarbij vaak belangrijke buitenlandse gasten betrokken zijn. Directe aanleiding voor de invoering van deze grondslag is de *Nuclear Security Summit* die in maart 2014 in Nederland wordt gehouden. Tijdens deze Summit zullen leiders van circa 50 landen en hun delegaties aanwezig zijn, alsmede de leiders van de VN, EU, Interpol en de International Atomic Energy Agency (IAEA). Ten behoeve van de kenbaarheid (en daarmee de veiligheid) van de voertuigen die deze VIPs zullen vervoeren, is het verzoek gedaan aan de minister van Infrastructuur en Milieu om tijdelijke kentekens te kunnen afgeven voor deze reeds gekentekende voertuigen. Hiervoor wordt thans de grondslag neergelegd. De Dienst Wegverkeer zal de productie, afgifte en inname van de speciale, tijdelijke kentekenplaten faciliteren.

#### *Artikel I, onderdeel D*

Artikel 6, eerste lid, van het Kentekenreglement is op diverse plekken aangepast in verband met de nieuwe wijze van tenaamstellen van voertuigen. Niet langer is het kentekenbewijs leidend, maar de inschrijving en tenaamstelling van een voertuig (onderdelen g, l, n, q, t en u). Daarnaast zijn er twee erkenningen bijgekomen: de

---

<sup>7</sup> Kamerstukken II 2012-13, 33 504, nr. 3.

erkenning exportdienstverlening en de erkenning tenaamstelling. Deze zijn thans toegevoegd aan onderdeel h.

#### *Artikel I, onderdeel E*

In het eerste lid van artikel 7 wordt onderdeel a aangepast aan het feit dat de inschrijving en tenaamstelling leidend zijn in het nieuwe systeem van tenaamstelling. In onderdeel b worden de twee nieuwe erkenningen toegevoegd, namelijk de erkenning exportdienstverlening en de erkenning tenaamstelling

#### *Artikel I, onderdeel F*

Hoofdstuk 4 wordt in zijn geheel opnieuw vastgesteld. Hieronder volgt een toelichting per artikel van dat hoofdstuk.

#### *Artikel 17*

Artikel 17 wordt op een aantal plaatsen gewijzigd. Niet langer staat de afgifte van een kentekenbewijs centraal, maar de tenaamstelling van een voertuig (eerste lid). In het tweede lid wordt niet langer gesproken van een tweedelig kentekenbewijs voor zich in de bedrijfsvoorraad bevindende voertuigen met een apart bedrijfsvoorraad deel I B, omdat voor binnenlandse toepassing het kentekenbewijs enkel de kentekencard wordt uitgereikt. Thans is geregeld in het tweede lid dat ten behoeve van het exporteren van een voertuig, naast de kentekencard, het deel II wordt uitgereikt door de RDW. Met deze twee documenten samen, kan een geëxporteerd voertuig vervolgens worden ingeschreven in het buitenland.

In het derde lid staan de bijzondere kentekens beschreven. Voertuigen met deze bijzondere kentekens kunnen niet worden overgedragen met behoud van het bijzondere kenteken. Daarom wordt voor deze voertuigen geen kentekenbewijs deel II uitgereikt. Indien deze voertuigen worden geëxporteerd, zullen ze eerst van een gewoon kenteken dienen te worden voorzien.

Het vierde lid ziet op leasevoertuigen. In dat geval is in het kentekenregister opgenomen dat bijvoorbeeld niet de houder van een kentekenbewijs (de lessee), maar slechts de eigenaar van het voertuig (de lessor) gerechtigd is tot het uitgereikt krijgen van een kentekenbewijs deel II. Hiermee wordt voorkomen dat een lessee door opvraging van het kentekenbewijs deel II het voertuig in het buitenland kan verkopen en aldaar op naam van de koper te stellen.

In het vijfde lid is bepaald dat de afgifte van een kentekenbewijs niet elektronisch geschiedt. Dit lid is overgenomen uit het huidige artikel 17. In het zesde lid is een afwijking opgenomen op dit vijfde lid voor de bijzondere kentekens bedoeld in artikel 4. Aan deze uitzondering is behoefte voor kentekenbewijzen met een zeer korte geldigheidsduur, zoals de zogenoemde ééndaagse kentekens, waarbij de snelheid waarmee het document dient te worden afgegeven een belemmering vormt voor het tijdige gebruik. In die gevallen kan niet worden gewacht tot de kentekencard door de RDW is opgeemaakt en opgestuurd.

#### *Artikel 18*

De oude artikelen 17a en 18 zijn vervallen. Artikel 17a is vervallen omdat niet langer aantekeningen op de kentekenbewijzen (thans kentekencards) worden aangebracht. Indien de gegevens op de kentekencard zijn gewijzigd, wordt een nieuwe kentekencard uitgereikt. Het oude artikel 18 had betrekking op de ontvangstbewijzen. Deze worden in het huidige systeem van tenaamstelling niet meer uitgereikt. De reden hiervoor is dat inmiddels praktijk is dat wijzigingen langs digitale weg in het kentekenregister worden vastgelegd en daar onmiddellijk raadpleegbaar zijn. Het verstrekken van een ontvangstbewijs heeft daarom geen toegevoegde waarde meer.

Het nieuwe artikel 18 bevat de bepaling dat voor de voertuigen met een bijzonder kenteken geen tenaamstellingscode wordt verstrekt. Deze voertuigen met een bijzonder kenteken kunnen niet opnieuw tenaamgesteld worden zolang er een bijzonder kenteken voor is afgegeven. Alvorens een desbetreffend voertuig opnieuw tenaamgesteld kan worden, dient er eerst een normaal kenteken voor het voertuig te zijn opgegeven.

#### *Artikel 19*

Dit artikel is niet inhoudelijk gewijzigd. De redactie is aangepast in verband met de nieuwe wijze van tenaamstelling, waarbij de tenaamstelling van een voertuig in het kentekenregister en niet de aanvraag voor een kentekenbewijs leidend is.

#### *Artikel 20*

Het oude artikel 19a is vernummerd tot 20 en is redactioneel gewijzigd in verband met de nieuwe wijze van tenaamstelling waarbij de tenaamstelling leidend is en niet de afgifte van het kentekenbewijs.

#### *Artikel 21*

Artikel 21 was vervallen in het Kentekenreglement zoals dat tot op heden luidde. Thans is in dit artikel opgenomen dat via de zogenoemde versnelde regeling voertuigen kunnen worden ingeschreven zonder een tenaamstelling en zonder te zijn goedgekeurd. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om voertuigen die als zodanig zijn typegoedgekeurd, maar die daarna nog worden gemodificeerd voor een bepaald gebruiksdoel, bijvoorbeeld voor waardetransport, dan wel zijn voorzien van op zichzelf nog niet goedgekeurde onderdelen, alvorens zij worden te naam gesteld. Ook bij de aanvraag voor een individuele keuring kan behoefte bestaan aan een dergelijk kentekenbewijs, omdat juist bepaalde eigenschappen van het voertuig rijdend dienen te worden onderzocht.

Voorheen was een dergelijke bepaling opgenomen in artikel 17, zesde lid, waarin was bepaald dat voor dergelijke voertuigen slechts een deel I A werd afgegeven. Thans heeft de bepaling betrekking op inschrijving zonder tenaamstelling.

#### *Artikel 22*

De tekst van het eerste lid is aangepast in verband met de nieuwe wijze van tenaamstelling. De verplichting tot ter inzage afgeven van het kentekenbewijs, zoals neergelegd in artikel 160 van de WvW 1994, geldt thans voor de kentekencard en tevens voor het kentekenbewijs deel II indien dat is uitgereikt. In het overgangsrecht (artikel 58k) is geregeld dat indien voor het voertuig nog geen kentekencard is afgegeven, maar de houder beschikt over een voor de inwerkingtreding van het onderhavige besluit afgegeven kentekenbewijs deel I, de verplichting geldt voor dat kentekenbewijs deel I. In het tweede lid is geregeld dat de verplichting tot ter inzage geven van de kentekencard geldt vanaf het moment dat deze door de Dienst Wegverkeer is uitgereikt. Er zitten immers enkele dagen tussen het moment waarop de tenaamstelling plaats vindt en de nieuw tenaamgestelde de centraal aangemaakte kentekencard heeft ontvangen. Geregeld is dat in ieder geval 14 dagen na uitreiking de verplichting gaat gelden. Tot die tijd is de toonplicht dus opgeschort. Het is aan de tenaamgestelde om verantwoordelijkheid te nemen indien hij binnen deze periode de kentekencard niet heeft ontvangen en te rade te gaan bij de RDW.

Het nieuwe derde lid is het oude tweede lid en is onveranderd.

#### *Artikel 23*

Het eerste lid is van toepassing op voertuigen waarvan de tenaamstelling is geschorst (voorheen het kentekenbewijs was geschorst). Dit lid is redactioneel aangepast aan de nieuwe wijze van tenaamstellen, doch inhoudelijk gelijk gebleven.

Het nieuwe tweede lid is van toepassing op de voertuigen bedoeld in artikel 21 (zie aldaar). Met deze voertuigen mag gedurende drie maanden worden gereden zonder tenaamstelling.

Het oude tweede en derde lid van artikel 23 zijn vervallen, omdat kentekenbewijzen niet langer worden ingenomen. In de gevallen die werden genoemd in het oude tweede en derde lid van dit artikel wordt thans een aantekening gemaakt in het kentekenregister. Dit past binnen het nieuwe systeem waarbij niet langer de gegevens op het document (i.c. de kentekencard) leidend zijn, maar de gegevens zoals deze zijn opgenomen in het kentekenregister.

#### *Artikel 24*

Het oude artikel 24 is komen te vervallen. De bepaling die daarin was opgenomen is thans opgenomen in artikel 38, vijfde lid. Het nieuwe artikel 24 bevat de bepalingen die voorheen waren opgenomen in het oude artikel 24a. In verband met een mooiere nummering is ervoor gekozen deze bepalingen thans op te nemen in artikel 24. Dit artikel is redactioneel gewijzigd ter verduidelijking van wat hier is geregeld en in verband met de nieuwe wijze van tenaamstellen. In de aanhef is thans duidelijk gemaakt dat het gaat om ter beschikking stellen van een voertuig waarvoor een bijzonder kenteken als bedoeld in artikel 4, vijfde lid, wordt aangevraagd (het zogenoemde transitokenteken). Tevens wordt er nu rechtstreeks verwezen naar artikel 4, vijfde lid, en niet langer via de bepaling van artikel 17.

#### *Artikel 25*

De eerste drie leden van dit artikel zijn redactioneel gewijzigd in verband met de nieuwe wijze van tenaamstelling. Gesproken wordt over inschrijving en tenaamstelling in plaats van afgifte van een kentekenbewijs. In het vierde lid wordt thans de nieuwe begripsbepaling voor een erkend bedrijf bedrijfsvoorraad gebruikt. Tevens wordt in dat lid geregeld dat er in plaats van het feit dat het erkende bedrijf bedrijfsvoorraad een formulier uitgereikt kreeg met gegevens die verband houden met de opname van het voertuig in de bedrijfsvoorraad een tenaamstellingsverslag wordt uitgereikt door de RDW. Aangezien dit formulier niet meer wordt uitgereikt vervalt het oude vijfde lid. In plaats daarvan is thans geregeld in het vijfde lid dat de kentekencard kan worden vervangen door een tijdelijk document in bij ministeriële regeling te bepalen gevallen. Het is namelijk zo dat bij erkende bedrijven bedrijfsvoorraad in sommige gevallen voertuigen op één dag meerdere keren van tenaamstelling wisselen. In dat geval kan niet steeds worden gewacht op de kentekencard die moet worden opgemaakt en verzonden door de RDW. In plaats daarvan kan het erkende bedrijf bij de RDW een tijdelijke tenaamstellingscode aanvragen en afdrucken waarmee hij het voertuig kan verhandelen. Het zesde en zevende lid zijn ongewijzigd.

#### *Artikel 25a*

Dit artikel is redactioneel gewijzigd in verband met de nieuwe wijze van tenaamstellen. Tevens is thans geregeld in het tweede en derde lid dat een bij ministeriële regeling aangewezen legitimatiebewijs moet worden getoond, in plaats van een rijbewijs, zoals voorheen gold. Voorheen was ervoor gekozen om de legitimatiemiddelen te beperken tot het gebruik van een rijbewijs, omdat dit document konden worden geverifieerd in het rijbewijsregister. Inmiddels zijn op basis van het burgerservicenummer ook andere legitimatiebewijzen, zoals paspoorten te verifiëren, zodat geen bezwaar meer bestaat tegen gebruik van deze legitimatiebewijzen.

#### *Artikel 25b*

Dit artikel is redactioneel gewijzigd in verband met de nieuwe wijze van tenaamstellen. Er wordt niet langer gesproken over afgifte van een kentekenbewijs, maar over inschrijving en tenaamstelling. Inhoudelijk is dit artikel niet gewijzigd.

#### *Artikel 26*

In het nieuwe artikel 26 is bepaald dat bij overdracht van een voertuig tussen particulieren niet langer het oude overschrijvingsdeel van het kentekenbewijs (deel II) dient te worden overgedragen door de oude eigenaar van het voertuig aan de nieuwe eigenaar, maar dat de tenaamstellingscode dient te worden medegedeeld. Zonder die tenaamstellingscode kan er immers geen wijziging van de tenaamstelling plaatsvinden. De redactie van het eerste en tweede lid is aan de nieuwe wijze van tenaamstelling aangepast.

Vervolgens regelt het derde lid dat de nieuwe eigenaar een nieuwe kentekencard krijgt uitgereikt, alsmede een vrijwaringsbewijs, een tenaamstellingsverslag. Tevens wordt een nieuwe tenaamstellingscode verstrekt.

Het vrijwaringsbewijs en het tenaamstellingsverslag dienen vervolgens terstond aan degene die niet langer eigenaar van het voertuig is te worden overhandigd. Ook de oude kentekencard dient te worden teruggegeven aan de vorige eigenaar. Deze verplichtingen zijn neergelegd in het vierde lid.

Het vijfde lid bevat de ongewijzigde tekst van het oude zesde lid. Het oude vijfde lid is vervallen omdat het formulier genoemd in dat lid niet langer wordt afgegeven. Daarvoor is het tenaamstellingsverslag in de plaats gekomen. Het oude zevende lid is thans opgenomen in het zesde lid en redactioneel aangepast aan de nieuwe wijze van tenaamstellen.

#### *Artikel 27*

Dit artikel is redactioneel aangepast aan de nieuwe wijze van tenaamstellen. Nieuw is dat in het vierde lid is bepaald dat bij aanmelding in de bedrijfsvoorraad het erkende bedrijf op verzoek een kentekencard krijgt uitgereikt. In de regel zal het erkende bedrijf de kentekencard enkel nodig hebben in bijzondere gevallen als bij export van het voertuig. In andere gevallen kan het bedrijf met gebruikmaking van de bevoegdheid tenaamstellen bedrijfsvoorraad als bedoeld in artikel 46, tweede lid, onderdeel d, het voertuig tenaamstellen. Vandaar dat is opgenomen dat de kentekencard niet standaard, maar op verzoek wordt afgegeven. Met het niet standaard verzenden van de kentekencards wordt een aanmerkelijke kostenreductie gerealiseerd.

Het nieuwe zesde lid regelt de mogelijkheid tot het volstaan met een tijdelijk document in plaats van de kentekencard voor overdracht van een voertuig. Dit is eenzelfde bepaling als is opgenomen in artikel 25, vijfde lid. Verwezen zijn naar de toelichting aldaar.

#### *Artikel 28*

De leden van dit artikel zijn niet inhoudelijk gewijzigd, doch redactioneel aangepast aan de nieuwe wijze van tenaamstellen. Het nieuwe vierde lid regelt de mogelijkheid tot het volstaan met een tijdelijk document in plaats van de kentekencard voor overdracht van een voertuig. Dit is eenzelfde bepaling als is opgenomen in artikel 25, vijfde lid. Verwezen zijn naar de toelichting aldaar.

#### *Artikel 28a*

Dit artikel is redactioneel aangepast aan de nieuwe wijze van tenaamstellen op dezelfde wijze als artikel 25a. Net als in artikel 25a is thans geregeld dat niet langer een kopie van het rijbewijs hoeft te worden verstrekt, maar een kopie van een bij ministeriële regeling aangewezen legitimatiebewijs. Inhoudelijk is dit artikel niet gewijzigd.

#### *Artikel 29*

Dit artikel regelt de wijziging van tenaamstelling na overlijden van een tenaamgestelde van een voertuig. In dat geval dient de erfgenaam te verzoeken om een nieuwe tenaamstelling. Hiertoe dient de oude kentekencard, de tenaamstellingscode en een legitimatiebewijs te worden overgelegd. Dit is geregeld in het eerste lid. Het tweede lid voorziet er in dat indien de tenaamstellingscode bij de erfgenamen niet bekend is het voertuig toch kan worden tenaamgesteld. De erfgenaam zal in dat geval in staat worden gesteld om aan te tonen dat hij recht heeft op inschrijving van het voertuig op zijn naam. In het derde lid is vervolgens geregeld dat de nieuwe eigenaar of houder van het voertuig een vrijwaringsbewijs, een tenaamstellingsverslag en een kentekencard uitgereikt en aan hem een nieuwe tenaamstellingscode wordt verstrekt.

#### *Artikel 30*

Dit artikel is redactioneel aangepast aan de nieuwe wijze van tenaamstellen. Inhoudelijk is het ongewijzigd.

#### *Artikel 31*

Dit artikel beschrijft de procedure zoals die dient te worden gevolgd bij export van een voertuig. In dat geval dient aan de koper van het voertuig de kentekencard en de tenaamstellingscode te worden overhandigd (eerste lid). De nieuwe, buitenlandse eigenaar van het voertuig dient de kentekencard, de tenaamstellingscode en een legitimatiebewijs over te leggen bij de RDW (tweede lid). De oude kentekencard en het legitimatiebewijs worden vervolgens terug gegeven aan de nieuwe, buitenlandse eigenaar van het voertuig. De nieuwe buitenlandse eigenaar krijgt een kentekenbewijs deel II uitgereikt (dat hij nodig heeft om het voertuig in het buitenland te kunnen registreren) (derde lid). Tevens krijgt de

nieuwe eigenaar een vrijwaringsbewijs uitgereikt, dat hij vervolgens dient te overhandigen aan de oorspronkelijke eigenaar (vierde lid). Het nieuwe vijfde lid is inhoudelijk gelijk aan het oude zesde lid en regelt dat eenzelfde procedure dient te worden gevolgd indien het voertuig afkomstig is uit de bedrijfsvoorraad van een erkend bedrijf bedrijfsvoorraad en geen gebruik wordt gemaakt van de bevoegdheid tot het versneld melden dat tot de bedrijfsvoorraad behorende voertuigen voorgoed buiten Nederland worden gebracht uit artikel 46, tweede lid, onderdeel b, van het Kentekenreglement.

De in het oude tweede, derde en vierde lid genoemde verklaringen hoeven niet meer te worden overgelegd. Van deze verklaring werd een deel gebruikt voor de administratie van het erkende bedrijf, hetgeen overbodig is geworden, omdat het resultaat van de wijziging nu onmiddellijk digitaal beschikbaar is en raadpleegbaar in het kentekenregister. Het tweede deel vormde de uitvoerverklaring, dan wel het uitvoerkentekenbewijs dat met deze wijziging is ingetrokken. Het derde deel van de verklaring was bestemd voor de administratie van de RDW en heeft geen betekenis meer. De referentie naar deze verklaringen zijn daarom komen te vervallen.

#### *Artikel 32*

Indien wel gebruik wordt gemaakt van de bevoegdheid tot het versneld melden dat tot de bedrijfsvoorraad behorende voertuigen voorgoed buiten Nederland worden gebracht gelden in afwijking van het bepaalde in artikel 31 de bepalingen uit het tweede en derde lid van artikel 32. Deze bepalingen zijn inhoudelijk niet gewijzigd, behalve dat ook hier de in dit artikel genoemde verklaring niet langer hoeft te worden overgelegd. Redactioneel is dit artikel in overeenstemming gebracht met de nieuwe wijze van tenaamstellen. Er worden geen aantekeningen meer geplaatst op (delen van) het kentekenbewijs. De onderdelen c en d van het derde lid zijn daarmee komen te vervallen.

#### *Artikel 33*

Dit artikel regelt de procedure bij export van een voertuig. Het eerste lid van artikel 33 is redactioneel aangepast aan het nieuwe systeem van tenaamstelling. De verklaring in drievoud hoeft niet langer te worden ingevuld en te worden overgelegd. Het tweede lid is vervallen, omdat er niet langer aantekeningen op het kentekenbewijs worden aangebracht. In het nieuwe tweede lid is geregeld dat de RDW de kentekencard terug geeft en tevens het deel II van het kentekenbewijs uitrekt. Met deze twee documenten kan het voertuig in het buitenland op naam worden gesteld.

Het derde lid is vervallen, omdat het bedrijfsvoorraad deel I B niet langer bestaat. Het vierde lid is inhoudelijk ongewijzigd en slechts redactioneel in overeenstemming gebracht met de nieuwe begripsbepaling van het erkende bedrijf bedrijfsvoorraad. Tevens is de bevoegdheid die voorheen was opgenomen in artikel 46, tweede lid, onderdeel c, thans opgenomen in onderdeel b.

#### *Artikel 34*

Dit artikel regelt dat, indien de voertuiggegevens zijn gewijzigd en niet meer overeenkomen met de gegevens zoals die in het kentekenregister zijn opgenomen, dit dient te worden gemeld bij de RDW, zodat die een nieuwe kentekencard (met een nieuwe tenaamstellingscode) kan afgeven indien het een gegeven betreft dat op de kentekencard is vermeld. Voorheen werd alleen een nieuw deel I A (het deel van het kentekenbewijs met de voertuiggegevens) uitgereikt. Het eerste lid is redactioneel aangepast aan deze systeemwijziging en het nieuwe tweede lid regelt de afgifte van de nieuwe kentekencard. Het oude tweede lid is vervallen, omdat kentekencards niet langer worden ingevorderd. Het derde bevat dezelfde bepaling als het oude derde lid, met redactionele wijziging in verband met het nieuwe systeem van tenaamstellen.

#### *Artikel 35*

Voorheen werden tarieven in rekening gebracht voor de afgifte van aangewezen delen van het kentekenbewijs. Thans zijn die tarieven gekoppeld aan het moment van inschrijving van het voertuig (voorheen: afgifte van deel I A van het kentekenbewijs) en het moment van tenaamstelling van het voertuig (voorheen afgifte van deel I B van het kentekenbewijs). Het eerste lid is daarom vervallen. Het derde lid is tevens vervallen,

omdat deze bepaling thans is opgenomen in de WvW 1994 en wel in artikel 4b, vierde lid, onderdeel I. Deze bepaling was in het verleden abusievelijk opgenomen in het Kentekenreglement en thans verplaatst naar artikel 4b van de WvW 1994, waar deze bepaling thuis hoort. Slechts het voormalige tweede lid blijft daarom thans over in artikel 35 en dit is ongewijzigd.

#### *Artikel 36*

Dit artikel regelt de procedure voor het aanvragen van een vervangende kentekencard (met nieuwe tennaamstellingscode). Voorheen konden delen of zelfs bladzijden van het papieren kentekenbewijs worden vervangen. In het huidige systeem van tennaamstellen wordt altijd de kentekencard in zijn geheel vervangen. Het eerste lid regelt dat de aanvraag voor een vervangende kentekencard dient te worden gedaan bij de RDW. In het tweede lid staat thans dat in door de RDW te bepalen gevallen de te vervangen kentekencard dient te worden ingeleverd. Voorheen gold die verplichting voor het te vervangen deel of de te vervangen bladzijde van het kentekenbewijs. Het derde lid ziet, net als voorheen, op lease-voertuigen. Indien het voertuig een lease-voertuig betreft, kan het nodig zijn dat de eigenaar van het voertuig toestemming geeft voor een nieuw uit te geven kentekencard en tevens kan de RDW bepalen dat de nieuwe kentekencard en tennaamstellingscode wordt verzonden aan de eigenaar van het voertuig. Dit om te voorkomen dat de lessee via de aanvraag van een nieuwe kentekencard en tennaamstellingscode te auto kan verkopen en tennaamstellen.

Het nieuwe vierde lid regelt de procedure voor het aanvragen van een nieuwe tennaamstellingscode zonder dat een nieuwe kentekencard wordt aangevraagd, bijvoorbeeld omdat men de oude tennaamstellingscode is kwijtgeraakt of vergeten. Het vijfde lid, net als voorheen het vierde lid, regelt dat voor voertuigen met een bijzonder kenteken geen vervangende kentekencard kan worden aangevraagd. Indien een kentekencard zoek is geraakt dient een nieuwe aanvraag tot tennaamstellen van het voertuig in het kentekenregister te worden gedaan. Voorheen was een nieuwe aanvraag van een kentekenbewijs noodzakelijk.

#### *Artikel 37*

In het huidige systeem is tennaamstellen het enige criterium voor het bestaan van voertuigverplichtingen. Besloten is daarom om de redenen die voorheen leidden tot ongeldig verklaring van het kentekenbewijs thans op te nemen in artikel 40b, dat gaat over het vervallen verklaren door de RDW van een tennaamstelling. Het oude artikel 37 is daarmee komen te vervallen. Zie de nadere uitleg bij artikel 40b.

#### *Artikel 38*

Dit artikel regelt de gevallen waarin het verboden is met een voertuig over de weg te rijden. Voorheen werd dan het kentekenbewijs ongeldig verklaard voor het rijden op de weg. Binnen het huidige systeem wordt hier geregeld in welke gevallen er een verbod op het rijden op de weg geldt met een te naam gesteld voertuig. Het eerste lid is daarop redactioneel aangepast. Het oude onderdeel b is vervallen, omdat deze aantekeningen niet langer worden aangetekend op het kentekenbewijs. Deze bepaling is uit de WvW 1994 verdwenen en is hier daarom ook komen te vervallen.

Delen van het kentekenbewijs worden niet langer ongeldig verklaard. Daarom is het oude tweede lid vervallen. Het nieuwe tweede lid van dit artikel regelt thans dat het in artikel 48, zevende lid, van de wet opgenomen verbod om te rijden op de weg geldt vanaf het moment dat dit door een bevoegde autoriteit is aangezegd.

Het derde lid bepaalt dat indien er sprake is van een verbod tot rijden op de weg hiervan een aantekening wordt gemaakt in het kentekenregister. Het vierde lid bepaalt dat in bepaalde gevallen wel met het voertuig mag worden gereden voor het laten uitvoeren van een keuring. Het vijfde lid bepaalt, zoals voorheen ook al gold, dat een voertuig waarmee niet mag worden gereden, wel op de weg mag staan.

#### *Artikel 39*

Dit artikel is redactioneel aangepast aan het nieuwe systeem van tennaamstelling. In plaats van over kentekenbewijzen of delen daarvan wordt thans gesproken over de

kentekencard. Aangezien binnen het nieuwe systeem de kentekencard niet langer wordt ingevorderd, is de plicht thans beperkt tot overgifte van de card. De bepalingen die betrekking hadden op de invordering van het kentekenbewijs zijn daarom vervallen (het oude derde en vierde lid). De verplichting tot het ter beschikking houden van het voertuig is thans opgenomen in het derde lid (voorheen het vijfde lid). Het vierde lid bevat de bepaling zoals die voorheen was opgenomen in het zesde lid.

#### *Artikel 40*

In dit artikel is opgenomen wanneer sprake is van verval van de tenaamstelling van een voertuig in het kentekenregister van rechtswege. Een aantal van de grondslagen voor verval van tenaamstelling is binnen het huidige systeem vervallen (de oude onderdelen g, h en i van voorheen het eerste lid). Het tweede lid is hier komen te vervallen. Deze bepaling is verplaatst naar artikel 40c, tweede lid.

#### *Artikel 40a*

Het nieuwe artikel 40a regelt het verval van rechtswege van tijdelijke tenaamstellingen in het kentekenregister. Het gaat hierom enkele bijzondere kentekens uit artikel 4 van het Kentekenreglement.

#### *Artikel 40b*

Dit artikel regelt de gevallen waarin de RDW de tenaamstelling vervallen verklaart. In tegenstelling tot het bepaalde in artikel 40 is hier geen sprake van het vervallen van de tenaamstelling van rechtswege, maar is hiervoor een verklaring van de RDW noodzakelijk. Deze grondslagen waren voorheen opgenomen in het inmiddels vervallen artikel 37. Thans staan zij in artikel 40b opgenomen. Er is binnen het huidige systeem in deze gevallen geen sprake meer van ongeldig verklaring van het kentekenbewijs, maar van vervallen verklaring van de tenaamstelling. Inhoudelijk komt dit artikel overeen met de voorheen in artikel 37 opgenomen grondslagen voor ongeldig verklaring van het kentekenbewijs. Redactioneel is het artikel uiteraard aangepast aan het huidige systeem van te naam stellen. In het nieuwe negende lid is thans tevens geregeld in welke gevallen een tenaamstelling herleeft in het geval dat een vermist voertuig wordt teruggevonden. Dit laatste was voorheen geregeld in artikel 37, achtste lid.

#### *Artikel 40c*

In het nieuwe artikel 40c is de mogelijkheid opgenomen tot het doen van een verzoek om een tenaamstelling vervallen te verklaren die ten onrechte in het kentekenregister is opgenomen. Deze mogelijkheid was voorheen opgenomen in het tweede lid van artikel 40. Tevens is in het tweede lid van het nieuwe artikel 40c opgenomen dat de vervallen verklaring nooit met terugwerkende kracht in het kentekenregister wordt opgenomen. Dit om te voorkomen dat het resultaat van een bevraging afhankelijk wordt van het tijdstip waarop de bevraging plaatsvindt. Dit zou het register voor de gebruikers er van onbetrouwbaar maken. Dit is overigens codificatie van geldende jurisprudentie.

#### *Artikel 40d*

Dit artikel biedt een grondslag voor herstel van een tenaamstelling indien de reden voor vervallenverklaring is vervallen. Dit was voorheen geregeld in artikel 40, vierde lid.

#### *Artikel 40e*

Deze bepaling was voorheen opgenomen in artikel 40a.

#### *Artikel I, onderdeel G*

Artikel 22, dat de verplichting tot ter inzage geven van het kentekenbewijs bevat, komt te vervallen zodra de toonplicht van het kentekenbewijs (thans opgenomen in artikel 160 van de WvW 1994) vervalst. Dit onderdeel treedt daarom in werking op het tijdstip waarop die bepaling die zorgt voor het vervallen van de toonplicht in de wet (artikel I, onderdeel AA, van de wet) in werking treedt (zie artikel II).

#### *Artikel I, onderdeel H*

Het tweede lid van artikel 46 is redactioneel aangepast aan de nieuwe wijze van te naam stellen. In plaats van aanvragen van niet tenaamgestelde kentekenbewijzen, wordt thans gesproken van versneld aanvragen van een inschrijving.

Het oude onderdeel a kan komen te vervallen, omdat online registratie de standaard is geworden. Deze bepaling hoeft daarom niet meer te worden opgenomen. De oude onderdelen e en f zijn samengevoegd en verletterd tot onderdeel d. De andere onderdelen zijn inhoudelijk gelijk gebleven.

#### *Artikel I, onderdelen I en J*

In de kop van artikel 48, alsmede in het artikel zelf, en in artikel 49 zijn de verwijzingen naar de formulieren vervallen.

#### *Artikel I, onderdeel K*

Betreft een redactionele aanpassing in verband met het nieuwe systeem van tenaamstelling.

#### *Artikel I, onderdeel L*

Het eerste lid is redactioneel aangepast in verband met het nieuwe systeem van tenaamstelling. In plaats van afgifte van een kentekenbewijs wordt thans gesproken over een in het kentekenregister te naam gesteld voertuig.

#### *Artikel I, onderdeel M*

Hoofdstuk 7 dat betrekking heeft op schorsing is opnieuw vastgesteld. Hieronder wordt nader ingegaan op de nieuw vastgestelde artikelen.

#### *Artikel 50*

In het eerste lid is thans geregeld dat bij schorsing de kentekencard (en bij schorsing in persoon: de tenaamstellingscode) moet worden overgelegd. Een verzoek tot schorsing wordt overigens ingediend bij de RDW, maar dit kan tevens bij alle erkende bedrijven tenaamstelling (eerste lid, onderdeel a), alsmede elektronisch met gebruik van DIGID (eerste lid, onderdeel b). Het is niet noodzakelijk om naar een kantoor van de RDW te gaan om een schorsing aan te vragen. Indien schorsing elektronisch plaatsvindt wordt de tenaamstellingscode niet gebruikt, omdat de procedure plaatsvindt in de beveiligde DIGID-omgeving en daarom wordt die situatie (geregeld in het eerste lid, onderdeel b) geen nieuwe tenaamstellingscode verstrekt (tweede lid), maar alleen in de situatie geregeld in het eerste lid, onderdeel a.

#### *Artikel 51*

Dit artikel regelt de beëindiging van een schorsing. Deze kan tevens plaatsvinden in persoon bij een erkend bedrijf tenaamstelling of elektronisch, analoog aan artikel 50.

#### *Artikel 51a*

Het oude artikel 51a is verplaatst naar het overgangsrecht. Abusievelijk was dit artikel, dat overgangsrecht bevat, in de doorlopende tekst van het Kentekenreglement opgenomen. Deze bepaling is thans opgenomen in het nieuwe artikel 58i. Zie ook aldaar (artikel I, onderdeel P).

#### *Artikel 52*

Onderdeel a is redactioneel aangepast. Er wordt thans gesproken van schorsing van de tenaamstelling en niet meer van schorsing van de geldigheid van het kentekenbewijs.

#### *Artikel I, onderdeel N*

Artikel 53 bevat de strafbare feiten. Enkele artikelen zijn komen te vervallen en zijn uit de opsomming verwijderd (artikel 18, bijvoorbeeld). Tevens zijn de verplichtingen die zijn opgenomen in het nieuwe overgangsrecht en die zijn neergelegd in de artikelen 58m, 58n, 58p, 58r, 58s en 58u toegevoegd.

#### *Artikel I, onderdeel O*

In artikel 58i is thans extra overgangsrecht opgenomen (zie de toelichting bij artikel I, onderdeel Q). Deze dient aan de opsomming te worden toegevoegd.

#### *Artikel I, onderdeel P*

Het overgangsrecht dat reeds was opgenomen in de artikelen 58b tot en met 58h en dat is ingevoerd ten tijde van de implementatie van richtlijn 1999/37/EG en van toepassing is op kentekenbewijzen afgegeven voor 31 mei 2004 is redactioneel aangepast aan het nieuwe systeem van tenaamstelling. In plaats van over de aanvraag voor afgifte van een kentekenbewijs wordt op diverse plaatsen thans gesproken over het verzoek tot tenaamstelling. Niet langer wordt gesproken van afgifte van een kentekenbewijs, maar van afgifte van een kentekencard en verstrekking van een tenaamstellingscode. Inhoudelijk is het overgangsrecht evenwel niet gewijzigd.

#### *Artikel I, onderdeel Q*

Het nieuwe artikel 58i bevat de bepaling van overgangsrecht die voorheen was opgenomen in artikel 51a. Het is thans opgenomen bij de rest van het overgangsrecht, waar het thuishoort.

#### *Artikel I, onderdeel R*

In verband met de invoering van het nieuwe stelsel van tenaamstellen was het noodzakelijk om overgangsrecht vast te leggen om te regelen wat er moet gebeuren met de kentekenbewijzen die zijn afgegeven voor inwerkingtreding van het nieuwe stelsel. Hiervoor is een nieuw hoofdstuk 9b opgenomen. Hierin is geregeld dat zolang er nog kentekenbewijzen in roulatie zijn die zijn afgegeven voor inwerkingtreding van de wet en het onderhavige besluit, afwijkende regels gelden voor deze oudere kentekenbewijzen. In die gevallen kan er soms wel degelijk sprake zijn van verplichtingen die slechts betrekking hebben op een deel van het kentekenbewijs. Er wordt bijvoorbeeld nog steeds gerefereerd aan het overschrijvingsbewijs, terwijl dat binnen het nieuwe systeem niet meer bestaat.

#### *Artikel I, onderdeel S*

Artikel 58k regelt het overgangsrecht inzake de toonplicht van het kentekenbewijs. Evenals artikel 22 (artikel I, onderdeel G) kan dit artikel vervallen zodra de toonplicht van het kentekenbewijs vervalt. Dit gebeurt op het moment dat artikel I, onderdeel AA, van de wet in werking treedt.

#### *Artikel II*

Artikel 76 van het Besluit personenvervoer 2000 bevat een grondslag voor de aantekening op een kentekenbewijs dat een voertuig is goedgekeurd voor gebruik als bus, voor openbaar vervoer, dan wel als taxi. Het artikel wordt redactioneel aangepast, omdat de aantekening niet meer op het kentekenbewijs wordt geplaatst maar uitsluitend in het kentekenregister. In het eerste lid van dit artikel wordt daarom "in het kentekenbewijs" vervangen door "in het kentekenregister".

#### *Artikel III, onderdeel A*

Met dit onderdeel wordt artikel 10 van het Besluit voertuigen gewijzigd. Dit artikel heeft betrekking op de uitzondering op de APK-plicht zoals deze is opgenomen in artikel 72 van de WvW 1994. De APK-plicht geldt niet voor de dag waarop een voertuig wordt onderzocht in verband met opname in het kentekenregister. Voorheen werd verwezen naar de dag waarop het kentekenbewijs werd afgegeven of gewijzigd. Thans wordt in aansluiting op het nieuwe systeem van tenaamstellen aangesloten bij het moment van inschrijving en tenaamstelling van het voertuig. Het betreft hier een redactionele en niet een inhoudelijke wijziging van dit artikel.

#### *Artikel III, onderdeel B*

Artikelen 13 is vervallen, omdat geen bijlagen bij de kentekencard meer worden afgegeven. Bij de aanvraag van een keuring hoeft het document waaruit de goedkeuring voor gebruik als taxi blijkt niet meer te worden overgelegd, omdat van de goedkeuring

aantekening wordt gedaan in het kentekenregister (zie ook de toelichting bij artikel II hierboven).

*Artikel III, onderdelen C en D*

De reden waarom de eerste twee leden van artikel 20, alsmede onderdeel a van het eerste lid van artikel 22 zijn vervallen is dezelfde als hierboven genoemd bij artikel III, onderdeel B. Er worden immers geen bijlagen bij de kentekencard meer afgegeven en goedkeuring voor gebruik als taxi blijkt thans uit het kentekenregister.

*Artikel IV*

Het onderhavige besluit treedt in werking met ingang van het tijdstip waarop de wet in werking treedt, met uitzondering van artikel I, onderdelen G en S. Deze onderdelen treden in werking op het moment waarop artikel I, onderdeel AA, van de wet in werking treedt. Dat onderdeel heeft namelijk betrekking op de toonplicht van het kentekenbewijs evenals de hierboven genoemde onderdelen G en S van artikel I.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

mw. drs. M.H. Schultz van Haegen