

Vergaderjaar 2015–2016

34 397

Wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met een kentekenplicht voor landbouw- en bosbouwtractoren, motorrijtuigen met beperkte snelheid, mobiele machines en daardoor voortbewogen aanhangwagens alsmede het niet meer toelaten tot het verkeer van nieuwe motorrijtuigen met beperkte snelheid

Nr. 3

MEMORIE VAN TOELICHTING

ALGEMEEN DEEL

1 Inleiding

1.1 Strekking van het voorstel

Dit wetsvoorstel voorziet in wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 (hierna: WVW 1994) en enkele andere wetten in verband met de invoering van de kentekenplicht voor landbouw- en bosbouwtractoren (hierna: LBT's), motorrijtuigen met beperkte snelheid (hierna: MMBS'en), mobiele machines (hierna: MM's) en aanhangwagens en verwisselbare getrokken uitrustingsstukken¹ achter LBT's en MMBS'en (hierna: LBTA's). Op LBT's, MMBS'en, MM's en LBTA's wordt in beginsel het registratiesysteem van toepassing zoals dat nu voor gekentekende motorrijtuigen geldt. Voor die voertuigen die op het tijdstip van inwerkingtreding van de voorgestelde wijzigingen reeds in het verkeer zijn, wordt voorzien in een aangepaste procedure (hierna: conversie) die moet worden gevolgd om voor deze voertuigen een kenteken te verkrijgen.

1.2 Inhoudsopgave

In hoofdstuk 2 van deze memorie van toelichting zal worden ingegaan op de aanleiding en noodzaak van de voorgestelde kentekenplicht. In hoofdstuk 3 worden de hoofdlijnen van het voorstel toegelicht voor zowel het bestaande voertuigpark als voor nieuwe voertuigen. In hoofdstuk 4 zal worden ingegaan op de verhouding tot de bestaande regelgeving met betrekking tot onder meer de algemene periodieke keuring (hierna: APK) en de motorrijtuigenbelasting (hierna: MRB). In hoofdstuk 5 worden de uitvoering en de handavingsaspecten toegelicht, terwijl in de hoofd-

¹ Verwisselbare getrokken uitrustingsstukken van de categorie S, genoemd in Verordening (EU) nr. 167/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 5 februari 2013 inzake de goedkeuring van en het markttoezicht op landbouw- en bosbouwvoertuigen (PbEU 2013, L 60). Dit in tegenstelling tot verwisselbare uitrustingsstukken die in het wegverkeer volledig vrij van de grond zijn of niet rond een verticale as draaibaar met het trekkend voertuig zijn verbonden.

stukken 6 en 7 respectievelijk de financiële gevolgen voor burgers en bedrijven en de advisering en consultatie aan de orde komen. Hoofdstuk 8 gaat over de inwerkingtreding. In hoofdstuk 9 ten slotte zal worden ingegaan op voorlichting.

2 Aanleiding en noodzaak

2.1 Aanleiding

Met het voorstel wordt beoogd om de verkeersveiligheid te verbeteren. Het voorstel om de kentekenplicht in te voeren voor genoemde voertuigen maakte aanvankelijk deel uit van een breder pakket aan maatregelen ter bevordering van de verkeersveiligheid, bestaande uit een rijbewijsplicht, kentekenplicht en snelheidsverhoging.² In de Tweede Kamer rees echter bezwaar tegen de administratieve lasten van de kentekening.³ Dit leidde uiteindelijk tot het besluit van de toenmalige Minister van Verkeer en Waterstaat te bekijken of op andere wijze iets kon worden gedaan aan de ongevallen met LBT's⁴. Ondertussen had Veilig Verkeer Nederland in overleg met de Minister de Initiatiefgroep Landbouwvoertuigen opgericht (hierna: de Initiatiefgroep), met als doel adviezen op te stellen om de veiligheid van het landbouwverkeer op de openbare weg verder te vergroten. In die adviezen was ook een voorstel voor de kentekenplicht opgenomen, die door de Initiatiefgroep algemeen als een belangrijk middel werd gezien om de rijbewijsplicht, maximumsnelheden en de technische staat van het voertuig effectief te kunnen handhaven. Verder werd in die adviezen gewezen op het belang van voldoende draagvlak en de noodzaak voor een redelijke verhouding tussen baten en lasten. Aansluitend is in 2010 door de Onderzoeksraad voor Veiligheid een rapport opgesteld over «verkeersongevallen met (land)bouwvoertuigen»⁵. Na overleg met de Tweede Kamer is alleen het punt van de invoering van de rijbewijsplicht verder uitgewerkt⁶. De wetswijziging dienaangaande⁷ is inmiddels gepubliceerd en is op 1 juli 2015 in werking getreden.

De door de Tweede Kamer aangenomen motie Kuiken⁸ van 13 februari 2013 zette de kentekenplicht voor LBT's die op de openbare weg rijden weer op de agenda. De Tweede Kamer constateerde, mede op basis van het rapport van de Onderzoeksraad voor veiligheid, dat de verkeersveiligheid rondom LBT's en andere landbouwvoertuigen onverminderd in het geding is. De oorzaken daarvoor zijn enerzijds gelegen in de bredere inzet van tractoren; steeds meer LBT's worden ingezet voor transportdoel-einden op de openbare weg buiten de agrarische sector, zoals in de bouw- en infrasector en het grondverzet. Verder worden tractoren en landbouwvoertuigen buiten de agrarische sector ingezet voor cultuurtechnische werkzaamheden zoals aanleg en onderhoud van sportvelden, openbaar groen en onderhoud van watergangen. MMBS'en zoals grondverzetmachines worden vanwege hun functie sowieso al grotendeels buiten de agrarische sector ingezet.

Anderzijds kunnen het openbaar ministerie (hierna: OM) en de politie doordat deze voertuigen niet gekentekend zijn niet adequaat handhaven. De kentekenplicht voor gemotoriseerde voertuigen is bij wet geregeld, waarbij bovengenoemde voertuigen voor de kentekenplicht zijn uitgezonderd. Invoering van een kentekenplicht voor LBT's en MMBS'en kan

² Kamerstukken II 2006/07, 30 800 XII, nr. 46.

³ Kamerstukken II 2006/07, 30 800 XIV, nr. 47.

⁴ Kamerstukken II 2006/07, 30 800 XII, nr. 78.

⁵ Onderzoeksraad voor veiligheid, *Verkeersongevallen met (land)bouwvoertuigen* (2010).

⁶ Kamerstukken II 2011/12, 29 389, nr. 317.

⁷ Stb. 2015, 10.

⁸ Kamerstukken II 2012/13, 29 398, nr. 356.

alleen door een wijziging van de Wegenverkeerswet 1994. Ook moeten het Kentekenreglement, het Besluit voertuigen en diverse ministeriële regelingen worden gewijzigd.

Met de motie de Rouwe⁹ van 6 november 2013 is ook de invoering van een snelheidsverhoging tot 40 kilometer per uur voor gebiedsontsluitingswegen en rondwegen zonder fietsers aan de orde, om zo het rijden met landbouwvoertuigen in de bebouwde kom te ontmoedigen en de bestuurders van deze voertuigen te stimuleren een andere route te nemen. Voor genoemde snelheidsverhoging moet het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (hierna: RVV 1990) worden aangepast. Een verhoging van de snelheid stelt ook hogere eisen aan de voertuigveiligheid welke in de Regeling voertuigen wordt geregeld.

De noodzaak om over te gaan tot kentekening volgt ook uit de Europese APK-plicht voor LBT's met een maximumconstructiesnelheid van meer dan 40 kilometer per uur. In 2012 is de Tweede Kamer per brief¹⁰ geïnformeerd over de Nederlandse bedenkingen tegen het voorstel om de APK-plicht uit te breiden naar nieuwe voertuigcategorieën. Op 29 april 2014 is richtlijn 2014/45/EU¹¹, inclusief genoemde APK-plicht voor LBT's gepubliceerd, de richtlijn moet op 20 mei 2017 geïmplementeerd zijn en de APK-plicht gaat op 20 mei 2018 in. De richtlijn omvat een totaal pakket aan eisen welke betrekking hebben op de APK in Nederland. De huidige registratie van LBT's door het bedrijfsleven¹² is niet geschikt om aan die eisen te voldoen. Ten slotte wordt vanaf 1 januari 2016 Verordening (EU) nr. 167/2013¹³ (hierna: verordening 167/2013) inzake de goedkeuring van en het markttoezicht op landbouw- en bosbouwvoertuigen van kracht. Hierbij wordt Richtlijn 2003/37/EG ingetrokken.¹⁴ Registratie van typegoedkeuring en certificaat van overeenstemming van in het verkeer gebrachte land- en bosbouwvoertuigen staat in deze verordening centraal. Ook deze verordening noodzaakt tot registratie en kentekening van LBT's en MMBS'en.

Beide moties in combinatie met de Europese APK-eisen en de Europese verscherping van het markttoezicht op landbouw- en bosbouwvoertuigen maakt een centrale registratie van typegoedgekeurde voertuigen noodzakelijk. Alternatieven zijn kostbaar, aansluiten bij de bestaande kentekenregistratie is de eenvoudigste oplossing.

2.2 Feiten en cijfers

In 2014 heeft Wageningen Universiteit¹⁵ een update gegeven aan het eerdere onderzoek¹⁶ ten behoeve van de door de Onderzoeksraad voor veiligheid uitgevoerde studie «Verkenning landbouwverkeer» uit 2010. Daarvoor zijn de gegevens die betrekking hadden op ongevallen in de

⁹ Kamerstukken II 2013/14, 33 750 XII, nr. 36.

¹⁰ Kamerstukken II 2011/12, 22 112, nr. 1457.

¹¹ Richtlijn 2014/45/EU van het Europees Parlement en de Raad van 3 april 2014 betreffende de periodieke technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens en tot intrekking van Richtlijn 2009/40/EG (PbEU 2014, L 127).

¹² Registratie van een deel van de nieuw verkochte tractoren vindt plaats door het bedrijfsleven (importeur, leverancier). Daarbij wordt slechts een beperkt aantal gegevens vastgelegd.

¹³ Verordening (EU) nr. 167/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 5 februari 2013 inzake de goedkeuring van en het markttoezicht op landbouw- en bosbouwvoertuigen (PbEU 2013, L 60), deze vervangt richtlijn 2003/37/EG per 1 januari 2016.

¹⁴ Richtlijn 2003/37/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 mei 2003 betreffende de typegoedkeuring van landbouw- of bosbouwtrekkers en aanhangwagens, verwisselbare getrokken machines, systemen, onderdelen en technische eenheden daarvan (PbEG 2003, L 171).

¹⁵ C.F. Jaarsma en J.R. de Vries (2014). *Verkeersveiligheid landbouwvoertuigen 1987–2012 Een analyse, met de nadruk op nieuwe ontwikkelingen in recente jaren*. Nota vakgroep RUIMTELIJKE PLANVORMING nummer 116, februari 2014. WAGENINGEN UNIVERSITEIT.

¹⁶ Nota vakgroep RUIMTELIJKE PLANVORMING nummer 114, maart 2012.

periode 1987–2008 aangevuld met gegevens uit 2009 en 2010. Wageningen Universiteit concludeert dat de trend van een afnemend aantal verkeersdoden in ons land niet wordt teruggevonden bij de verkeersdoden met betrokkenheid van landbouwvoertuigen. Volgens de analyse verdubbelt het aandeel in de dodelijke ongevallen zelfs van ongeveer 1% naar 2% doordat het aantal dodelijke ongevallen met LBT's en landbouwvoertuigen op de openbare weg min of meer stabiel blijft: gemiddeld 15 per jaar, terwijl de andere dodelijke ongevallen afnemen. De ontwikkeling bij de ziekenhuisgewonden en de lichtgewonden is wel min of meer conform landelijke trends. Ook vindt er een verschuiving plaats van de ongevallen van provinciale wegen naar wegen die in beheer zijn bij gemeenten en waterschappen. Uit de factsheet Verkeersveiligheidsaspecten van landbouwverkeer van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid¹⁷ blijkt verder dat 53% van de dodelijke verkeersslachtoffers en 49% van de ernstig verkeersgewonden onder de kwetsbare verkeersdeelnemers (voetgangers, fietsers, bromfietsers en motorrijders) vallen. De invoering van het T-rijbewijs alleen is niet voldoende voor de verbetering van de verkeersveiligheid¹⁸. Zonder verdere maatregelen zal het percentage dodelijke ongelukken ook in de toekomst niet afnemen. In de landbouw is al jarenlang enerzijds een proces van schaalvergroting gaande en anderzijds daalt het aantal landbouwbedrijven met gemiddeld 3% per jaar¹⁹. Gevolg daarvan is dat steeds meer kavels op grotere afstand bewerkt worden met steeds grotere machines. Daardoor neemt ook het verkeer met LBT's en MMBS'en op de openbare weg in omvang toe. Daarnaast worden landbouwvoertuigen tegenwoordig niet alleen in de landbouwsector gebruikt. Een onbekend deel van de ritten op de openbare weg wordt gemaakt voor cultuurtechnische werkzaamheden en transportdoeleinden.

Omdat (land)bouwvoertuigen niet worden geregistreerd, kunnen aantallen daarvan alleen worden geschat. Deze schattingen lopen behoorlijk uiteen. In 2010 schatte de Onderzoeksraad voor veiligheid op basis van cijfers uit de branche het aantal LBT's op 200.000, het aantal MMBS'en op 20.000 en het aantal LBTA's op 50.000. In 2015 heeft de Dienst Wegverkeer (hierna: RDW) het aantal voertuigen geschat op 270.000 LBT's, 130.000 MMBS'en en 300.000 LBTA's. Dit op basis van de eerdere ervaring bij de kentekening van bromfietsen. Daar was op basis van de informatie uit de branche uitgegaan van circa 400.000 te kentekenen voertuigen. Uiteindelijk bleek het om ruim 800.000 voertuigen te gaan.

2.3 Doelstelling en uitgangspunten

De specifieke doelstelling van de kentekenplicht voor LBT's, MMBS'en, MM's en voor zover van toepassing LBTA's ligt, zoals hiervoor al aangeduid, met name in het verbeteren van de verkeersveiligheid door toelating en kentekenplicht: inschrijving en tenaamstelling van LBT's en MMBS'en en LBTA's. Daarmee wordt het ook mogelijk om met die voertuigen die daar voertuigtechnisch voor zijn toegerust sneller dan 25 kilometer per uur te rijden. In Europees verband zijn er toelatingseisen gesteld aan deze voertuigen. Maar aangezien in Nederland de registratie ontbreekt, kunnen er ook voertuigen rondrijden, die niet aan de Europese toelatingseisen voldoen. Deze toelatingseisen staan onder meer in de

¹⁷ SWOV-Factsheet Verkeersveiligheidsaspecten van landbouwverkeer, Leidschendam, juli 2013.

¹⁸ Onderzoeksraad voor veiligheid, *Verkeersongevallen met (land)bouwvoertuigen* (2010), aanbevelingen (pagina 113).

¹⁹ <http://www.compendiumvoordeleefomgeving.nl/indicatoren/nl2122-Bedrijfs-grootte-economische-omvang-landbouwbedrijven.html?i=11-61>.

verordening 167/2013²⁰. Het betreft een stelsel van eisen (en bijbehorende testen) voor typegoedkeuring van voertuigen en voor hun relevante onderdelen. Met de invoering van een kentekenplicht voor deze voertuigen kan bij de aanvraag worden getoetst of het voertuig voldoet aan de Europese regelgeving en kan ook de voertuigveiligheid op een hoger niveau gebracht worden. Nu hoeven deze voertuigen alleen aan de relatief lichte zogeheten permanente en gebruikseisen (vastgelegd in de Regeling voertuigen) te voldoen. Deze eisen dateren van het midden van de vorige eeuw. Het gaat vooral om eisen op het gebied van remmen, verlichting, lichtsignalen, retroreflecterende voorzieningen, spiegels en de markering van in lengte of breedte uitstekende lading, die naar de huidige inzichten verouderd zijn.

Door het kentekenen van deze voertuigen kunnen deze eisen worden aangepast aan de zogenoemde datum eerste toelating (hierna: DET) en wordt de mogelijkheid tot handhaving door politie en wegbeheerder aanzienlijk verbeterd. Hierbij gaat het niet alleen om de voertuigeisen, maar kan ook worden gedacht aan vergemakkelijking van de controle op snelheid, lading, rijbewijsplicht en of een ontheffing voor het gebruik van bepaalde wegen is afgegeven. Ook kan diefstal beter worden tegengegaan en kunnen gestolen landbouwvoertuigen gemakkelijker worden opgespoord aan de hand van het kentekenregister, waarin alle gestolen gekentekende motorrijtuigen staan geregistreerd. Tevens is het mogelijk om op centraal niveau na te gaan of deze voertuigen zijn verzekerd. Nu moet de chauffeur van het voertuig nog een WAM-verklaring bij zich hebben, straks is die terug te vinden in het centraal verzekeringsregister aan de hand van het kenteken.

Ook wordt het mogelijk voor de RDW om de geregistreerde eigenaar/houder te wijzen op de APK-plicht op basis van de Europese regelgeving²¹ en kan de RDW van nieuwe voertuigen vaststellen of deze voldoen aan verordening 167/2013 en Richtlijn 97/68/EG²² die ziet op de milieuprestaties van de ingebouwde motoren.

Wegbeheerders kunnen ontheffingen voor gekentekende voertuigen centraal laten regelen door de RDW of zelf op kenteken afgeven. Het aanvragen van een breedte-, lengte-, hoogte- en/of maximummassaontheffing voor een voertuig zonder kenteken is momenteel uiterst omslachtig en geschiedt om deze reden vaak niet of op naam van het bedrijf. Door invoering van de kentekenplicht voor landbouwvoertuigen kan deze procedure worden vereenvoudigd en zo bijdragen aan lastenverlichting en het verhogen van de verkeersveiligheid.

Ten slotte kunnen leveranciers op basis van de registratie terugroepacties uitvoeren. Fabrikanten en importeurs hebben de plicht om als er sprake is van producten in de markt met een gebrek waaraan een (hoog) veiligheidsrisico kleeft, daarvan melding te maken bij de overheid, de betrokken eigenaar/houder te waarschuwen en om maatregelen te nemen om die gevaren tegen te gaan.

2.4 Afweging categorieën

In de voorbereiding van dit wetsvoorstel, zie ook hoofdstuk 7, zijn verschillende mogelijkheden met betrekking tot de kentekenplicht verkend.

²⁰ Verordening (EU) nr. 167/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 5 februari 2013 inzake de goedkeuring van en het markttoezicht op landbouw- en bosbouwvoertuigen (PbEU 2013, L 60); deze vervangt richtlijn 2003/37/EG per 1 januari 2016.

²¹ Richtlijn 2014/45/EU.

²² Richtlijn 97/68/EG van het Europees Parlement en de Raad van 16 december 1997 betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten inzake maatregelen tegen de uitstoot van verontreinigende gassen en deeltjes door inwendige verbrandingsmotoren die worden gemonteerd in niet voor de weg bestemde mobiele machines (PbEG 1998, L 59).

2.4.1 Nieuwe LBT's

Door een aantal partijen is aangegeven dat kentekenen alleen voor nieuwe LBT's voordelen met zich brengt. De overweging daarbij is dat de kosten van het kentekenen van een nieuwe LBT in het niet vallen bij de aanschafprijs. Door alleen nieuwe voertuigen te kentekenen hoeft het bestaande voertuigenpark niet van een kenteken te worden voorzien. Kentekenen zou, net als bij de andere voertuigen, direct vanuit de leverancier of importeur plaats vinden. Het nadeel van deze variant is dat alleen de door de importeur of leverancier verkochte voertuigen het label «nieuw» krijgen. Registratie van nieuwe voertuigen is in deze variant afhankelijk van de goodwill van de verkopende partij. Van de voertuigen die via de parallelle import of rechtstreeks van de fabrikant op de Nederlandse markt komen blijft onduidelijk of deze voertuigen aan de Europese toelatingseisen voldoen. Dit laatste wordt alleen vastgelegd door de registratie bij de RDW. Vanwege de lange levensduur van de LBT's kan de termijn waarop alle LBT's in Nederland gekentekend zijn oplopen tot 25–30 jaar of nog langer. Dit is voor de handhaving onoverkomelijk en leidt tot grote ongelijkheid, omdat er op gekentekende voertuigen geautomatiseerd kan worden gehandhaafd en op niet-gekentekende voertuigen alleen door middel van staandhoudingen. Dan gaat het niet alleen over snelheid of schade aan de infrastructuur, maar ook over doorrijden na een ongeluk of overbelading. Om dezelfde redenen is er bij de invoering van de kentekenplicht voor bromfietsen en aanhangwagens in het verleden niet gekozen voor deze systematiek en valt deze variant af.

2.4.2 Op basis van snelheid

Een andere variant die is besproken is om de kentekenplicht te koppelen aan de maximumconstructiesnelheid van het voertuig. Daarbij zijn snelheden van 25 en 40 kilometer per uur genoemd. Hiermee zou er voor met name voor de agrarische sector een beperktere lastenverzwaring optreden en er bij de sector (meer) draagvlak ontstaan. Het overgrote deel van de voertuigen heeft nu al een maximumconstructiesnelheid van meer dan 25 kilometer per uur. Begin jaren tachtig is de maximumconstructiesnelheid in de Europese typegoedkeuringen verhoogd van 25 kilometer per uur naar 30 kilometer per uur. In de tweede helft van de jaren negentig is de maximumconstructiesnelheid van Europees typegoedgekeurde LBT's verhoogd naar 40 kilometer per uur. Alleen oude en historische landbouwvoertuigen rijden langzamer dan 25 kilometer per uur. Ook worden er al jaren LBT's gebouwd die snelheden tot 50 kilometer per uur kunnen halen. Daarnaast is het verschil tussen wel of niet sneller kunnen rijden dan 25 kilometer per uur niet proportioneel ten aanzien van het beoogde doel. Een kenteken dient immers meerdere doelen zoals identificatie van voertuigen op de openbare weg, herkenning bij het veroorzaken van een ongeval, hervindbaarheid van gestolen voertuigen, controle van de verzekeringsplicht en dergelijke. Met slechts een gedeeltelijke kentekenplicht van het voertuigenpark wordt ook de huidige uitvoeringspraktijk miskend. Ook snorfietsen mogen niet harder dan 25 kilometer per uur en hebben een kenteken. Wet- en regelgeving moet rusten op een draagkrachtige motivering en een klein verschil in de maximumconstructiesnelheid alleen is niet voldoende om wel of geen kentekenplicht in te voeren. Bovendien geldt ook hier, net als bij alle andere voertuigen dat kentekens juist bedoeld zijn voor weggebruikers die zich niet aan de wet houden; in deze variant kan iemand zonder kenteken toch te hard rijden en zich daarmee juist ongrijpbaar houden. Ook dat leidt tot eenzelfde ongelijkheid als bij de variant dat alleen nieuwe voertuigen zouden worden gekentekend. In de andere Europese landen geldt ook een kentekenplicht voor alle LBT's.

Het niet mogelijk om een eenduidig onderscheid te maken tussen verschillende LBT's. Daarom zal de kentekenplicht gelden voor alle LBT's van de categorie T. Door alle LBT's te kentekenen kan ook voldaan worden aan een tweetal Europese verplichtingen: De Europese APK-plicht voor LBT's met een maximumconstructiesnelheid van meer dan 40 kilometer per uur, zoals vastgesteld in richtlijn 2014/45/EU en de Europese verplichting voor controle langs de weg van LBT's met een maximumconstructiesnelheid van meer dan 40 kilometer per uur, zoals vastgesteld in richtlijn 2014/47/EU²³. Nederland moet uiterlijk met ingang van 20 mei 2017 beide richtlijnen geïmplementeerd hebben in de nationale wetgeving. Omdat met ingang van 20 mei 2018 de richtlijnen 2014/45/EU en 2014/47/EU ook daadwerkelijk moeten worden toegepast, zal de invoering van de kentekenplicht voor LBT's, MMBS'en en LBTA's rond die tijd afgerond moeten zijn.

2.4.3 Rijdende werktuigen

Naast LBT's wordt ook gebruik gemaakt van andere voertuigen: rijdende werktuigen. Deze voertuigen maken onderdeel uit van de Nederlandse categorie «motorrijtuigen met beperkte snelheid» (MMBS)²⁴ en zijn specifiek gebouwd voor andere doelen dan het transporteren van personen of goederen. Zij worden voornamelijk gebruikt bij het uitvoeren van landbouw- en infrastructurele werkzaamheden. Als deze zelfstandig rijdende werktuigen gebruik maken van de openbare weg, zijn het, vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid, bij uitstek voertuigen die gekentekend moeten worden. Ze zijn over het algemeen breed, lang, zwaar en soms ook hoog en kenmerken zich door bijzonder gebruik. De werktuigen die gebruikt worden in de landbouw zijn bijvoorbeeld een bieten- of aardappelrooier, een maïshakselaar of maaidorser. Bij infrastructurele werken en in het grondverzet wordt gebruik gemaakt van bijvoorbeeld een mobiele graafmachine, heftruck of verreiker. Bouwmachines op rupsbanden zoals een hijskraan of asfaltermachine worden over het algemeen op een dieplader vervoerd en komen niet op de openbare weg. Er zijn ook rijdende werktuigen die reeds van een kenteken zijn voorzien. Deze zijn geregistreerd in de categorie bedrijfsauto's. Dit betreft wegwerkvoertuigen zoals veegmachines, bepaalde maaivoertuigen, kraanwagens, rioolzuigwagens en hoogwerkers.

In de categorie MMBS zitten ook motorrijtuigen die op basis van de maximale gebruikssnelheid in deze categorie terecht zijn gekomen. Denk bijvoorbeeld aan de winkelwagen aan huis of een voertuig waarmee de lampen langs de weg worden vervangen. Een groot deel van deze voertuigen behoorden oorspronkelijk in een andere categorie en zijn op verzoek van de eigenaar bij de RDW omgekeurd tot MMBS. Met de invoering van de in dit wetsvoorstel verankerde kentekenplicht zal de RDW geen MMBS'en meer toelaten. De voertuigen die nu rondrijden kunnen een kenteken aanvragen via de conversieprocedure voor bestaande voertuigen. Voor de rijdende werktuigen die niet in de categorie bedrijfsauto's thuishoren, zal een nieuwe nationale categorie worden toegevoegd: de mobiele machine (MM). Daarbij wordt zoveel als mogelijk aangesloten bij de definitie van de mobiele machine zoals

²³ Richtlijn 2014/47/EU van het Europees Parlement en de Raad van 3 april 2014 betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die in de Unie aan het verkeer deelnemen en tot intrekking van Richtlijn 2000/30/EG (PbEU 2014, L 127).

²⁴ Zie hiervoor de regeling tot uitvoering de hoofdstukken III en VI van de Wegenverkeerswet 1994 (Regeling voertuigen).

opgenomen in de Europese regelgeving voor «non road mobile machinery»²⁵.

Door ook de MMBS'en te kentekenen, wordt de effectiviteit van het kentekenen en daarmee de effecten voor de verkeersveiligheid en handhaafbaarheid vergroot. Vanuit het oogpunt van handhaving is een kenteken voor deze categorie voertuigen noodzakelijk. Hiermee wordt vluchtgedrag naar de categorie LBT of MMBS en misbruik²⁶ voorkomen. De laatste jaren worden er namelijk bij de RDW met enige regelmaat oudere gekentekende voertuigen ter goedkeuring aangeboden voor een wijziging van de constructie²⁷. Zo moeten oudere 4x4 voertuigen onder de huidige definitie en lichte permanente eisen van een LBT worden geaccepteerd als T5-LBT, ook al zijn ze daar niet voor ontworpen. Deze T5-voertuigen hebben echter geen beperking in de maximumconstructiesnelheid en mochten tot 1 juli 2015 (ook door 16-jarigen) zonder rijbewijs worden bestuurd.

Vanwege de aard van de mobiele machines zal voor veel van deze voertuigen een ontheffing voor het gebruik van de openbare weg moeten worden aangevraagd. Voor het verkrijgen van een ontheffing is het nodig dat het voertuig geïdentificeerd en herkenbaar is. Een kenteken maakt het verstrekken van en het controleren op een ontheffing eenvoudiger. Op dit moment worden slechts sporadisch algemene bedrijfsontheffingen verstrekt. Na het kentekenen kunnen de ontheffingen per voertuig worden verstrekt.

2.4.4 Getrokken voertuigen

Met het kentekenen van LBT's, MMBS'en en MM's zullen voor de zichtbaarheid van de kentekenplaat van het trekkend voertuig identieke regels gaan gelden als bij de overige motorrijtuigen. Dat betekent dat als het kenteken van het trekkend voertuig aan het zicht wordt onttrokken er een volgplaat gemonteerd moet worden. Dit geldt voor verwisselbare uitrustingsstukken die «in de hef» hangen, vergelijkbaar met een fietsendrager bij een personenauto, zoals een ploeg of frees. Aanhangwagens van de categorie R en verwisselbare getrokken uitrustingsstukken van de categorie S zoals een grashark of grootpakpers zijn aan te merken als aanhangwagens in de zin van de WVV 1994. Omdat een agrarisch bedrijf meerdere LBT's en een veelvoud aan aanhangwagens en verwisselbare getrokken uitrustingsstukken heeft, zal net zoals in Duitsland²⁸ worden toegestaan dat de witte volgplaat van één van de gekentekende voertuigen van de eigenaar/houder moet zijn. Daarmee wordt voorkomen dat de witte volgplaat onnodig verwisseld moet worden. De witte volgplaat wordt immers alleen gebruikt om de eigenaar/houder te identificeren.

Indien met een getrokken voertuig harder dan 25 kilometer per uur gereden kan worden, dan zal ook het getrokken voertuig zelfstandig gekentekend moeten worden. Het rijden met 40 kilometer per uur is een substantieel hogere snelheid, wat noodzaakt tot hogere eisen aan onder andere koppeling- en reminrichting. Op deze manier wordt voldoende geborgd dat de bij lagere regelgeving²⁹ te verhogen snelheid van 25 naar 40 kilometer per uur op een verkeersveilige manier plaats kan vinden,

²⁵ Richtlijn 97/68/EG van het Europees Parlement en de Raad van 16 december 1997 betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten inzake maatregelen tegen de uitstoot van verontreinigende gassen en deeltjes door inwendige verbrandingsmotoren die worden gemonteerd in niet voor de weg bestemde mobiele machines (PbEG 1998, L 59) en de daarop gebaseerde «dochterrichtlijnen».

²⁶ Zie hiervoor het antwoord op schriftelijke Kamervragen inzake MMBS'en (Aanhangsel Handelingen II 2013/14, nr. 743).

²⁷ Jaarlijks worden zo'n 300 goedkeuringen voor tractoren en/of MMBS'en verstrekt.

²⁸ Fahrzeug-Zulassungsverordnung – FZV §10 punt 8.

²⁹ Artikel 22, onderdeel c, van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990.

doordat de eisen voor deze getrokken voertuigen aangescherpt kunnen worden.

3. Hoofdpijnen van het voorstel

3.1 Inleiding

Bij de ontwikkeling van de hoofdpijnen van de kentekenregistratie van LBT's, MMBS'en, MM's en LBTA's wordt zoveel mogelijk aansluiting gezocht bij de systematiek van de reeds bestaande kentekenregistratie. Daarbij wordt gebruik gemaakt van het bestaande kentekenregister. De kentekenregistratie geldt voor alle LBT's, MMBS'en, en MM's. Dit betekent dat ook de zogenoemde historische LBT's van een kenteken moeten worden voorzien als men hiermee op de voor het openbaar verkeer openstaande weg wil gaan rijden. LBTA's waarvan de maximum-constructiesnelheid niet meer dan 25 kilometer per uur bedraagt krijgen een witte volgplaat. Een en ander uiteraard voor zover zij voor gebruik op de weg zijn goedgekeurd.

3.2 Nieuwe voertuigen

De bestaande RDW-systematiek voor goedkeuring, toelating tot de weg, inschrijving, tenaamstelling, kentekening, modificatie en uitschrijving wordt ook toegepast op LBT's, MM's en LBTA's. Het reguliere proces start op het moment van inwerkingtreding, deze staat gepland voor 1 januari 2017, er van uitgaande dat de benodigde regelgeving voor die datum door het parlement is aangenomen en gepubliceerd en de technische voorbereidingen zijn afgerond. Er komen voor alle voertuigen typegoedkeurings-eisen en individuele goedkeuringseisen voor de eerste toelating tot de weg. Deze eisen zullen worden opgesteld met de branche en zoveel mogelijk aansluiten bij reeds in Europese regelgeving opgenomen eisen. Voor MM's komt er een eenvoudige individuele goedkeuring (motorcertificaat/plaatsing verlichting/remproef/banden). Ook komt er een eenvoudige (nationale) typegoedkeuring, om te voorkomen dat technisch gelijke voertuigen alleen via de individuele goedkeuring kunnen worden toegelaten.

Verder wordt de Regeling voertuigen uitgebreid met permanente eisen in verband met de verhoging van de toegestane gebruikssnelheid tot 40 kilometer per uur en worden de permanente eisen aan de DET gerelateerd. Na inwerkingtreding van de voorgestelde kentekenplicht worden MM's alleen toegelaten en gekentekend via het reguliere traject, daardoor zal de categorie MMBS via natuurlijke weg (sloop, export) uitfaseren. Om het kentekenen van de bestaande voertuigen mogelijk te maken wordt door de RDW een digitaal register opgebouwd waarin nationale en Europese typegoedkeuringsgegevens opgenomen worden. De verzamelde voertuigtechnische data voorafgaand aan en tijdens de conversie komt ook beschikbaar voor het reguliere proces.

De levenscyclus van een in Nederland gekentekend voertuig begint met het toelaten tot het verkeer op de Nederlandse openbare weg. Voordat een voertuig kan worden toegelaten tot het verkeer op de weg moet worden aangetoond dat het voertuig veilig is om op de openbare weg te worden gebruikt en voldoet aan de geldende voorschriften. Er zijn twee manieren om een goedkeuring te verkrijgen voor toelating tot het verkeer op de weg; via een typegoedkeuring en via een individuele goedkeuring. Nieuwe LBT's en LBTA's afkomstig van waar ook ter wereld kunnen straks op basis van een geldig certificaat van overeenstemming (hierna: CVO) via inschrijving in het kentekenregister een registratie en Nederlands kentekenbewijs krijgen. De typegoedkeuringen worden vastgelegd in een centrale database. Op basis van een eerdere registratie in EU/EVA

verband³⁰ kunnen LBT's en MM's en LBTA's afkomstig uit die andere landen straks ook een Nederlands kentekenbewijs krijgen. Het regime voor beide is gelijk aan dat van bijvoorbeeld bedrijfsauto's en aanhangwagens, alleen de voertuiggegevens zullen afwijkend zijn. Vanwege de technische eigenschappen van deze voertuigen (maximumconstructiesnelheid, afmetingen) en afstand tot het keuringsstation kan het voertuig, dit indien mogelijk en gewenst, ter plaatse bij de fabrikant of op een centrale locatie, bijvoorbeeld bij een mechanisatiebedrijf, worden beoordeeld. Vervolgens kan het voertuig op naam worden gesteld. In het huidige (reguliere) proces gebeurt dat door een persoonlijke verschijning: bij de RDW, bij een door RDW erkend bedrijf waar het voertuig is gekocht of bij een kentekenloket, dan wel langs elektronische weg. De kentekenplaat wordt aangevraagd via het proces van gecontroleerde afgifte en inname kentekenplaten (hierna: GAIK).

3.3 Bestaande wagenpark

Het uitgangspunt bij de invoering van de kentekenplicht is dat alle voertuigen die momenteel op de weg rondrijden legaal op de weg rijden. Dit betekent dat geen goedkeuring voor de toelating tot het verkeer op de weg noodzakelijk is. Immers deze voertuigen mogen vandaag ook al op de weg rijden als voldaan wordt aan de permanente eisen. Dit betekent bijvoorbeeld dat voor het bestaande voertuigpark kentekenplaatverlichting niet verplicht is. Deze voertuigen worden niet geschouwd. Daarnaast wordt verondersteld dat degene die de aanvraag tot de tenaamstelling doet ook de eigenaar of houder is. Indien naar het oordeel van de RDW de identiteit (voertuigidentificatienummer, hierna: VIN) van het voertuig niet kan worden vastgesteld of uit controle blijkt dat het voertuig als gestolen geregistreerd staat, wijst de RDW de aanvraag af. Via het conversietraject worden alleen LBT's, LBTA's en MMBS'en gekentekend. Mobiele machines en andere voertuigen worden alleen gekentekend via het reguliere proces.

De volgende gegevens moeten tijdens het conversietraject verplicht worden aangeleverd door de aanvrager:

- VIN;
- Merk;
- Type (indien bekend);
- Handelsbenaming;
- Nationale voertuigsoort;
- Europese voertuigcategorie;
- Bouwjaar (voor mogelijke afgifte van historische kentekenplaten);
- Maximumconstructiesnelheid;
- Technische maximummassa's;
- Brandstof;
- Vermelding of het voertuig ontheffingsplichtig is en/of voorzien is van GV-kenteken.

Daar waar betrouwbare voertuiggegevens beschikbaar zijn uit andere bronnen (bijvoorbeeld buitenlandse registraties), zullen deze gebruikt worden. De registratie van het voertuig kan op twee manieren: digitaal of fysiek. Indien de aanvraag digitaal wordt ingediend, dient ook de betaling elektronisch te worden verricht. Uitgangspunt voor een digitale aanvraag is dat de aanvrager beschikt over een Berichtenbox³¹. Meerdere

³⁰ EU/EVA-verband: Europese Vrijhandelsassociatie, een samenwerkingsverband tussen Europa, Liechtenstein, Noorwegen, IJsland en Zwitserland.

³¹ Op dit moment kent de overheid een Berichtenbox voor Bedrijven (via het Digitaal Ondernemers Plein) voor rechtspersonen en een Berichtenbox voor Burgers (via MijnOverheid) voor natuurlijke personen.

voertuigen kunnen in één handeling worden geregistreerd. De wijze waarop een aanvraag wordt gedaan heeft geen invloed op de hoogte van het te betalen conversietarief. In het geval dat meer gegevens aan de RDW worden verstrekt dan strikt noodzakelijk voor de kentekening, worden die gegevens niet verwerkt.

Indien de RDW een dubbele aanvraag krijgt (i.e. aanvragen die zien op hetzelfde voertuig), wordt aan de tweede aanvrager gevraagd om een foto van het VIN te maken en naar de RDW te sturen, zodat de identiteit van het voertuig kan worden vastgesteld. Vervolgens wordt dit, indien noodzakelijk, ook aan de eerste aanvrager gevraagd, waarna de RDW een besluit zal nemen over de identiteit van het voertuig. Indien het voertuig staat geregistreerd bij de RDW met een andere voertuigdefinitie (bijvoorbeeld personenauto) of waarbij de tenaamstelling vervallen is verklaard (met uitzondering van de statussen export en buiten registratie), wordt de aanvraag door de RDW geweigerd. In het geval van een verval van tenaamstelling met de status export of buiten registratie of schoning, wordt de aanvraag wel in behandeling genomen. Indien de aanvraag voor inschrijving van een voertuig via conversie is afgewezen, zal de aanvraag, mocht deze opnieuw worden ingediend in beginsel vereenvoudigd worden afgehandeld. Als gestolen geregistreerde voertuigen worden niet ingeschreven in het kentekenregister. Indien na het raadplegen van Mobiele Objecten Register (MOB), EUCARIS of SIS blijkt dat het voertuig als gestolen staat geregistreerd, wordt de aanvraag door de RDW afgewezen en vindt er een melding plaats aan de organisatie die het diefstalsignaal heeft gemeld. Als de gestolen status is verwijderd, zal een nieuwe aanvraag niet meer op deze grond worden afgewezen.

3.4 Historische voertuigen en vaststelling DET

Het verplicht opgeven van het bouwjaar is alleen noodzakelijk voor voertuigen waarvoor de blauwe kentekenplaten gewenst zijn. Deze kentekenplaten zijn uitsluitend bestemd voor historische voertuigen; voor het mogen voeren van de blauwe kentekenplaten wordt aangesloten bij het bestaande proces. Dit betekent dat voertuigen van voor 1 januari 1978 in aanmerking komen voor donkerblauwe historische kentekenplaten. Indien het bouwjaar door de aanvrager wordt opgegeven en de RDW heeft geen redenen om te twijfelen aan de juistheid van deze opgave, zal deze datum als DET in het kentekenregister worden vastgelegd. Indien het opgegeven bouwjaar naar het oordeel van de RDW niet correct is of als de aanvrager geen historische kentekenplaat wil, zal de DET op basis van de overige gegevens, zoals bijvoorbeeld het VIN, worden vastgesteld. Verder geldt voor de historische LBT's eenzelfde procedure als voor de overige voertuigen.

3.5 Bedrijfsvoorraad

Naast bovenstaande wordt er ook rekening gehouden met de situatie dat de aanvrager het voertuig niet op naam wil stellen, maar in de bedrijfsvoorraad wil opnemen. Om dat te kunnen doen moet de aanvrager een erkenning bedrijfsvoorraad hebben. In tegenstelling tot het reguliere proces kan in het conversietraject wel een niet eerder tenaamgesteld voertuig rechtstreeks in de bedrijfsvoorraad worden gezet.

3.6 Maatregelen om de kosten te drukken

3.6.1 Digitale tenaamstelling

Gedurende de conversie bestaat de mogelijkheid om naast de voertuigregistratie ook de tenaamstelling digitaal te laten plaatsvinden. Hierbij hoeft de voertuigeigenaar niet persoonlijk aan het loket te verschijnen. Ook de

betaling aan de RDW zal digitaal plaatsvinden. Dit overeenkomstig de reeds geldende eisen voor digitale tenaamstelling.

3.6.2 Grensverkeerkenteken

In andere Europese landen zoals Duitsland en België hebben landbouwvoertuigen al een eigen kenteken. Omdat in Nederland een kenteken voor deze voertuigen niet verplicht was, bestond de mogelijkheid een GV-kenteken aan te vragen, omdat ook Nederlandse voertuigen in het buitenland van een kenteken moeten zijn voorzien. Er zijn momenteel zo'n 20.000 GV-kentekens uitgegeven. Mocht een voertuig voorzien zijn van een GV-kenteken, dan is een aantal voertuiggegevens reeds bij de RDW aanwezig. Vanwege het ontbreken van de persoonsgegevens moeten deze nog worden doorgegeven aan de RDW. Omdat de voertuigeigenaar ook al over gele GV-kentekenplaten beschikt, hoeven geen nieuwe platen gemaakt te worden. Het GV-kenteken wordt ook gezien als een inschrijving. Hieruit volgt dat het tarief voor inschrijving van de voertuiggegevens niet betaald hoeft te worden. Alleen de tenaamstellingskosten moeten nog worden betaald. Dat zorgt voor een financiële en administratieve lastenverlichting voor de eigenaar/houders. Het GV-kenteken als «bijzonder kenteken» zal met de invoering van de kentekenplicht niet meer worden afgegeven. Indien het voertuig ontheffingsplichtig is, zal het GV-kenteken worden omgezet in een ZZ- of een ZZZ-kenteken.

3.6.3 Schouw

Daar waar bij het kentekenen van bromfietsen iedere bromfiets nog geschouwd moest worden door een onafhankelijke instantie, zal vanuit kostenoverweging geen schouw plaatsvinden bij het kentekenen van het bestaande voertuigenpark van LBT's, MMBS'en en LBTA's. Vanwege de geringe snelheid van een groot aantal voertuigen zou een schouw bij een mechanisatiebedrijf alleen al in tijd zeer kostbaar zijn. Bij de invoering van de kentekenplicht bij brom- en snorfietsen was een schouw noodzakelijk omdat de betreffende doelgroep minder in staat werd geacht om het VIN en typegoedkeuringsnummer te vinden. Verondersteld wordt dat de eigenaar/houder van een LBT of MMBS beter is geïnformeerd hierover. Doordat er geen schouw plaatsvindt, kan een minimale procedure gevolgd worden. Bij deze procedure wordt verondersteld dat alle benodigde informatie verstrekt wordt door de eigenaar/houder van het voertuig en overgenomen wordt door de RDW zonder verdere controle. Deze procedure is vergelijkbaar met inschrijven van het huidige GV-kenteken.

3.6.4. Herkenningsplaat

Op dit moment moet verplicht een herkenningsplaat (oranje afgeknotte driehoek) worden aangebracht, ten teken dat het een langzaam rijdend voertuig betreft. Deze wordt meestal aangebracht op de plek bestemd voor de kentekenplaat. De reguliere kentekenplaten reflecteren in het donker en de voertuigen zijn reeds verplicht voorzien van retroreflectoren en verlichting. De retroreflecterende kentekenplaten nemen daarmee feitelijk de functie van de herkenningsplaat over. Omringende landen kennen ook geen verplichting voor deze herkenningsplaat. Met het vervallen van deze verplichting vervallen ook de extra kosten van € 25,- van deze plaat en de tijd die nodig is voor het monteren daarvan. Immers op de plek van de herkenningsplaat wordt straks de kentekenplaat gemonteerd. In het kader van de snelheidsverhoging van 25 kilometer per uur naar 40 kilometer per uur, de daaraan gekoppelde toegang tot wegen waar LBT's momenteel nog niet mogen rijden en de komst van nieuwe Europese eisen, zullen de eisen aan de herkenbaarheid van LBT's,

MMBS'en, MM's en LBTA's, met name vanwege hun lagere snelheid ten opzichte van de andere gemotoriseerde weggebruikers, opnieuw worden gezien.

3.6.5 Geen kentekenplaat aan de voorzijde

In de aanloop naar de kentekenplicht heeft door verschillende partijen onderzoek plaatsgevonden naar de (on)mogelijkheden om kentekenplaten te monteren op LBT's, MMBS'en en MM's. De inschattingen over de kosten van het monteren van kentekenplaten lopen fors uiteen, met name vanwege de moeite om een kentekenplaat aan de voorzijde van het voertuig te kunnen bevestigen. In sommige gevallen moet er een speciale constructie gemaakt worden om de kentekenplaat te bevestigen en is het gebruikelijke bevestigingsmateriaal onvoldoende. Op grond daarvan en op grond van het feit dat landen als Frankrijk, Polen, Noorwegen en Groot-Brittannië geen kentekenplaat aan de voorzijde van landbouwvoertuigen verplicht stellen, zal in Nederland de kentekenplicht alleen aan de achterzijde gaan gelden. Het niet verplichten van een kentekenplaat aan de voorzijde van het voertuig leidt tot een besparing van € 4,8 miljoen voor de eigenaars/houders.

3.6.6 Uitzonderingen voor de kentekenplicht

Voertuigen die zijn uitgezonderd voor het T-rijbewijs zullen ook worden uitgezonderd van de kentekenplicht. Dan gaat het om MMBS'en en MM's die, inclusief verwisselbaar uitrustingsstuk aan de voorkant, niet breder zijn dan 130 centimeter en de volgende functionaliteit hebben: maaien, onkruid bestrijden, vegen, sneeuw ruimen, gladheid bestrijden of hondenpoep verzamelen. Deze motorrijtuigen mogen niet zijn voorzien van de mogelijkheid om een aanhangwagen of verwisselbaar getrokken uitrustingsstuk te trekken.

Ook wordt een uitzondering gemaakt voor MMBS'en en MM's die niet breder zijn dan 130 centimeter met een hefinrichting aan de voorzijde van het voertuig, niet zijnde een verwisselbaar getrokken uitrustingsstuk, dat zelfstandig voor laad- en losactiviteiten kan worden ingezet. Deze heftrucks mogen overigens wel voorzien van een koppelinrichting als hierboven bedoeld, maar mogen op de openbare weg geen aanhangwagens voortbewegen.

Een andere categorie voertuigen die zal worden uitgezonderd zijn voertuigen met een maximumconstructiesnelheid van ten hoogste 6 kilometer per uur. Hierbij kan gedacht worden aan hoogwerkers, verreikers of één-assige motorrijtuigen. Daarnaast geldt de kentekenplicht niet voor asfalteermachines, asfaltfreesmachines en walsen, als deze in het kader van onderhoud en aanleg van wegen worden gebruikt. De machines waar het om gaat worden aangevoerd met een dieplader en rijden niet zelf op de openbare weg. Zonder uitzondering zouden deze voertuigen straks toch onder de kentekenplicht vallen, aangezien een afgezet wegvak, waar men aan het werk gaat, ondanks afzetting onder de definitie «openbare weg» valt.

3.6.7 Witte plaat

In navolging van de Duitse regelgeving³² wordt geregeld dat de witte kentekenplaat op een LBTA van één van de gekentekende voertuigen van de eigenaar/houder van die LBTA moet zijn. Daarmee wordt voorkomen dat de witte volgplaat onnodig verwisseld moet worden. De witte volgplaat wordt namelijk alleen gebruikt om de eigenaar/houder te identificeren.

³² Fahrzeug-Zulassungsverordnung – FZV §10 punt 8.

3.6.8 Voertuigen die zelden op de weg komen

Voor voertuigen die zelden op de weg komen, bijvoorbeeld om naar het mechanisatiebedrijf te gaan voor onderhoud of reparatie, kan het bestaande handelaarskenteken worden gebruikt. Het handelaarskenteken wordt hiertoe afgegeven aan bedrijven die reparaties en andere bewerkingen aan voertuigen uitvoeren. Uit verder onderzoek van de RDW blijkt dat het ééndagskenteken geen alternatief is voor voertuigen die zelden op de weg komen.

3.7 Snelheidsverhoging

Eerder hebben de Onderzoeksraad voor veiligheid³³ en de Initiatiefgroep landbouwvoertuigen³⁴ er op gewezen dat er een direct verband bestaat tussen de verkeersveiligheid en de rijsnelheid van LBT's en MMBS'en. Vaak speelt massa, omvang en de botsagressiviteit van de voertuigen daarbij een grote rol. Ook het bijbehorende rijgedrag van de bestuurders heeft invloed. Het overgrote deel van de LBT's kan en rijdt harder dan 25 kilometer per uur. De vigerende snelheidslimiet van 25 kilometer per uur wordt in de praktijk veelvuldig genegeerd en er zijn onvoldoende instrumenten om hierop te handhaven. Nu de Tweede Kamer³⁵ heeft aangegeven de snelheidsverhoging naar 40 kilometer per uur te willen toestaan voor bepaalde wegen om het LBT-verkeer in de bebouwde kom te ontmoedigen is de noodzaak om de eisen aan de infrastructuur, voertuigveiligheid en handhaving goed te regelen alleen nog maar toegenomen.

Vanuit het oogpunt van voertuigveiligheid kan alleen daartoe geschikte voertuigen een hogere snelheid gegund worden. De mogelijkheid om sneller dan 25 kilometer per uur te rijden, is gebaseerd op de maximumconstructiesnelheid van dat voertuig welke in het kentekenregister is vastgelegd. Dit geldt derhalve ook voor aanhangwagens en verwisselbare getrokken uitrustingsstukken. Dit houdt tevens in dat samenstellen van LBT en getrokken voertuigen, waarbij één van de voertuigen niet zelfstandig is gekentekend, niet sneller dan 25 kilometer per uur mogen rijden. Ook wat betreft LBTA's is het noodzakelijk gegevens in het kentekenregister vermeld te hebben, anders geldt ook voor die voertuigen een maximum snelheid van 25 kilometer per uur. De gegevens, voor zover van toepassing, zijn genoemd in paragraaf 3.2 van deze memorie van toelichting. Invoeren van kentekens voor LBT's, MMBS'en, MM's en LBTA's is dan ook een voorwaarde voor verhoging van de maximumsnelheid naar 40 kilometer per uur. Hierdoor kan de technische geschiktheid van de voertuigen om sneller te rijden worden geborgd. Voor de verhoging van de snelheidslimiet zal het RVV 1990 aangepast moeten worden, zodat de wegbeheerders bovenstaand beleid kunnen uitvoeren.

4. Verhouding tot bestaande regelgeving

In voorgaande jaren is vanuit de land- bos- en tuinbouwsector, maar ook vanuit andere sectoren, die gebruik maken van genoemde voertuigen en combinaties bezwaar gemaakt tegen een algehele kentekenplicht omdat dit mogelijk ook gevolgen zou hebben voor de MRB, de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen (hierna: WAM) en de APK.

³³ Onderzoeksraad voor veiligheid, *Verkeersongevallen met (land)bouwvoertuigen* (2010).

³⁴ Advies «*Verbetering verkeersveiligheid land- en bosbouwtrekkers*» (2008).

³⁵ Kamerstukken II 2013/14, 2033750 XII, nr. 36.

4.1 BPM en MRB

LBT's en MMBS'en vallen nu buiten de heffing van de belasting van personenauto's en motorrijwielen (hierna: BPM) en de MRB. Als hoofdregel wordt de BPM geheven ter zake van de registratie van een personenauto, een motorrijwiel of een bestelauto in het kentekenregister, de MRB wordt geheven ter zake van het «houden» van een motorrijtuig. Voertuigen waarvoor bij het gebruik van de weg geen kenteken is voorgeschreven worden voor de heffing van de MRB niet als motorrijtuig aangemerkt, met als gevolg dat voor het houden van dergelijke voertuigen geen MRB is verschuldigd. Inschrijving van een LBT of MMBS in het kentekenregister zou leiden tot verschuldigdheid van deze belastingen. LBT's en MMBS'en vallen nu namelijk niet onder de kentekenplicht (artikel 37, eerste lid, onderdeel a, onder 2, van de WVV 1994) en dus ook niet onder de BPM en MRB.

Om deze situatie, ook na invoering van de kentekenplicht voor LBT's, MMBS'en en MM's te continueren, is een aanpassing van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992 (hierna: Wet BPM 1992) en de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994 (hierna: Wet MRB 1994) noodzakelijk. Met dit wetsvoorstel wordt voorgesteld die wetten zodanig aan te passen dat LBT's, MMBS'en en MM's niet in de heffing zullen worden betrokken.

4.2 WAM

Verzekeringstechnisch wijzigt er niets door de kentekenplicht voor LBT's, MMBS'en en MM's. Ook nu al zijn alle motorrijtuigen verplicht verzekerd op basis van de WAM. Wel zal na invoering van de kentekenplicht de verzekering op kenteken plaatsvinden. Ook zijn er verzamelpolissen t.b.v. oldtimers, waarbij het kenteken individueel vermeld moet worden. Voordelen van het kentekenen voor de verzekeringsmaatschappijen is onder meer dat het teruggeven van gestolen LBT's, MMBS'en en MM's eenvoudiger wordt en het rondrijden (witwassen) van gestolen LBT's, MMBS'en en MM's lastiger wordt. De verzekeringsgegevens zullen opgenomen worden in het WAM-register en er zal registercontrole worden ingevoerd. Dit is gelijk aan de werkwijzen met betrekking tot de overige gekentekende voertuigen.

4.3 APK

Nauw verbonden met het kentekenen is de vraag of LBT's, MMBS'en en MM's in de toekomst ook APK-plichtig moeten worden. En aan welke eisen de voertuigen dan zouden moeten voldoen. Zo hebben de historische tractorenverenigingen expliciet gevraagd om rekening te houden met de eisen zoals die golden toen het betreffende voertuig op de markt kwam. Uitgangspunt van het kabinet is ten aanzien van de APK aan te sluiten bij de Europese verplichtingen. Dat houdt in dat er een APK-plicht gaat gelden voor LBT's met een maximumconstructiesnelheid van meer dan 40 kilometer per uur. Er komt geen APK-plicht voor MMBS'en, MM's en LBTA's. Met een registratie van LBT's op voertuigniveau in het kentekenregister is het mogelijk aan te sluiten op het bestaande APK-systeem. Het registreren op voertuigniveau is noodzakelijk om de identiteit en kenmerken van het voertuig vast te leggen. Handhaving van de APK vindt plaats op basis van het kenteken.

5. Uitvoering en handhaving

5.1 Aansluiting bij bestaande procedures

Door aan te sluiten bij de reguliere processen van de RDW voor kentekening van LBT's en MMBS'en kunnen tegen relatief lage kosten dezelfde diensten worden aangeboden als bij de andere voertuigen. Bestaande procedures zijn onder meer de versnelde en individuele inschrijvingsprocedure, tenaamstelling, beëindiging registratie en het GAIK. Door aan te sluiten bij bestaande processen zal er ook informatie verstrekt kunnen worden aan burgers en overheden. Ook kan de burger bijvoorbeeld geïnformeerd worden over een eventuele recall-actie van de fabrikant en kan er statistische informatie verstrekt worden aan partijen. Ook voor de handhaving kan worden aangesloten bij de bestaande procedures voor gekentekende voertuigen, zoals de WAM-controle via het register en het bekeuren op kenteken.

5.2 Gestolen Objecten Register

Het melden en registreren van een gestolen LBT of MMBS zonder kenteken is momenteel omslachtig en geschiedt om deze reden vaak niet. Door opname in het kentekenregister kunnen ook LBT's en MMBS'en op eenvoudige wijze als gestolen worden geregistreerd in het kentekenregister.

5.3 Recalls

Fabrikanten en importeurs hebben de plicht om als er sprake is van producten in de markt met een gebrek waaraan een (hoog) veiligheidsrisico kleeft, daarvan melding te maken bij de overheid, de betrokken eigenaar/houder te waarschuwen en maatregelen te nemen om die gevaren tegen te gaan. Voor motorrijtuigen en andere producten met een typegoedkeuring is de RDW de instantie waar dit gemeld moet worden. In 2012 heeft de Federatie Agrotechniek, het huidige Fedecom, onderzoek gedaan naar de mogelijkheid voor fabrikanten en importeurs om een gemeenschappelijk registratiesysteem op te zetten. De conclusie van dat onderzoek was dat een dergelijk registratiesysteem zonder kentekening vrijwel onmogelijk en/of uiterst kostbaar is omdat er geen verplichting is voor de eigenaar om de verkoop van het voertuig te melden aan zijn leverancier. Hierdoor is na verloop van tijd de eigenaar niet meer te achterhalen.

5.4 Ontheffingen

Wanneer een voertuig (tijdelijk) buiten de maximale afmetingen en/of maximummassa's valt dan is voor het rijden over de openbare weg een ontheffing noodzakelijk. LBT's, MMBS'en en MM's hebben vaak vanwege hun breedte, lengte of massa een ontheffing nodig. Voor voertuigen breder dan 3,00 meter kan een lang lopende ontheffing worden afgegeven voor bepaalde wegen, mits niet breder dan 3,50 meter, daarboven een incidentele ontheffing (voor een bepaalde route). Bij de incidentele ontheffingen wordt wel een nadere voertuigaanduiding in de ontheffing opgenomen. De ontheffingen zijn momenteel niet voertuiggebonden. Vanaf de start van de kentekening van LBT's, MMBS'en, MM's en LBTa's kunnen langlopende en incidentele ontheffingen worden afgegeven. De ontheffingen die verleend zijn op het bedrijf vervallen aan het einde van de conversieperiode. Voorafgaand daaraan zullen de wegbeheerders hun toelatingsbeleid moeten hebben aangepast.

6. Regeldrukeffecten

De nalevingkosten zijn alle kosten die bedrijven maken om te voldoen aan onderhavige wet- en regelgeving. Ze kunnen worden onderscheiden in «financiële kosten», «inhoudelijke nalevingkosten» en «administratieve lasten».

6.1 Financiële kosten:

Financiële kosten zijn het gevolg van een concrete en directe verplichting om een geldbedrag over te maken aan de overheid. Hierbij gaat het om betalingen aan de overheid waar een individueel aanwijsbare tegenprestatie van die overheid tegenover staat. De aan de RDW te betalen bedragen voor de registratie van de circa 270.000 LBT's, 130.000 MMBS'en, 10.000 voertuigen in de bedrijfsvoorraad van de mechanisatie-bedrijven, 20.000 voertuigen die al een GV-kenteken hebben en 150.000 van de 300.000 LBTA's in het kentekenregister vallen hieronder. Dit geldt ook voor de tenaamstelling van al deze voertuigen en de LBT's die nu reeds gekentekend zijn in het kader van het grensverkeer met Duitsland en België. Deze kosten vallen niet onder de administratieve lasten (hierna: AL).

1. Te betalen aan de RDW	Kentekenaanvraag	Tenaamstelling	Totaal RDW	Aantal voertuigen	Totale kosten
LBT en MMBS bestaand voertuigpark	€ 8,17	€ 9,83	€ 18,00	410.000	€ 7.380.000
LBTA bestaand voertuigpark	€ 8,17	€ 9,83	€ 18,00	150.000	€ 2.700.000
LBT en MMBS GV kenteken	n.v.t.	€ 9,83	€ 9,83	20.000	€ 196.600
<i>Enmalig bestaande voertuigenpark</i>					€ 10.276.600
Nieuwe voertuigen	€ 39,00	€ 9,83	€ 48,83	8.000	€ 390.640
Overschrijvingen		€ 9,83	€ 9,83	13.000	€ 127.790
exportmeldingen			10,83	4.000	€ 43.320
<i>Jaarlijks</i>					€ 561.750

Daarnaast zullen naar verwachting 400 bedrijven eenmalig de aanvraag «Erkenning Bedrijfsvoorraad» aanvragen bij de RDW. Dit komt neer op $400 \times € 185,- = € 74.000$. De financiële kosten komen eenmalig neer op $€ 10.276.600 + € 74.000 = € 10.350.600$ en jaarlijks op € 561.750.

6.2 Inhoudelijke nalevingskosten:

Inhoudelijke nalevingskosten zijn kosten die bedrijven maken om te voldoen aan de inhoudelijke verplichtingen die wet- en regelgeving stelt aan het productieproces of product. De aanschaf van de kentekenplaten, kentekenplaathouder en het monteren vallen hier onder. Deze kosten zijn voor het bestaande voertuigpark eenmalig en worden over de economische levensduur afgeschreven. De economische levensduur van een LBT, MMBS of MM is gemiddeld 10 jaar, een kentekenplaat gaat net zo lang mee. Bij nieuwe voertuigen zitten de kosten voor de kentekenplaat en het monteren in de aanschafprijs. Deze nalevingskosten zijn voor de volledigheid ook in tabel 4 opgenomen.

2. Kentekenplaat	Kenteken- plaat	Aantal Voertuigen	Totale kosten
LBT en MMBS bestaand voertuigpark	€ 12,00	410.000	€ 4.920.000
LBT en MMBS bestaand voertuigpark	€ 12,00	150.000	€ 1.800.000
LBT en MMBS bestaand voertuigpark volgplaten	€ 12,00	150.000	€ 1.800.000
LBT en MMBS GV kenteken	n.v.t.	20.000	€ 0
<i>Enmalig bestaande voertuigenpark</i>			<i>€ 8.520.000</i>
Nieuwe voertuigen	€ 12,00	8.000	€ 96.000
<i>Jaarlijks</i>			<i>€ 96.000</i>
3. Kentekenhouder	kenteken- plaathouder	Aantal Voertuigen	Totale kosten
Kentekenplaathouder voor deel van het voertuigpark (LBT's hebben nagenoeg allemaal een kentekenplaathouder)	€ 2,60	200.000	€ 520.000
<i>Enmalig bestaande voertuigenpark</i>			<i>€ 520.000</i>
4. Bestellen, ophalen, monteren kentekenplaat en kentekenplaathouder	Tijd	Aantal Bedrijven/ Voertuigen	Uren
Bestellen en ophalen kentekenplaten	30 minuten	80.000	40.000
Monteren kentekenplaat LBT en MMBS bestaand voertuigpark	5 minuten	410.000	34.200
Monteren kentekenplaat LBT en MMBS bestaand voertuigpark	5 minuten	150.000	12.500
Monteren kentekenplaathouder voor helft van het bestaande voertuigpark	15 minuten	200.000	50.000
<i>Enmalig bestaande voertuigenpark</i>			<i>136.700</i>
<i>In geld (uurloon € 36)</i>			<i>€ 4.921.200</i>
Bestellen en ophalen kentekenplaten nieuwe voertuigen	30 min	8.000	4.000
Monteren kentekenplaat nieuwe voertuigen	5 min	8.000	700
<i>Jaarlijks</i>			<i>4.700</i>
<i>In geld (uurloon € 36)</i>			<i>€ 169.200</i>

De eenmalige kosten komen uit op € 8.520.000 voor de kentekenplaten, € 520.000 voor de kentekenplaathouder en € 4.921.200 voor het bestellen, ophalen en monteren van de kentekenplaat en kentekenplaathouder. Dit komt neer op: € 13.961.200. Omgerekend op jaarbasis is dit € 1.396.120. Voor de nieuwe voertuigen komt daar jaarlijks € 96.000 bij voor de kentekenplaten en € 169.200 voor het bestellen en monteren daarvan. Bij elkaar € 265.200.

6.3 Administratieve lasten:

Ook kunnen informatieverplichtingen aan wet- en regelgeving gekoppeld zijn. De uren die een ondernemer kwijt is voor dergelijke informatieverplichtingen zijn de AL. De AL bestaan voor het kentekenen van LBT's en MMBS'en uit kennisname van nieuwe wet- en regelgeving, inschrijving en tenaamstelling van het voertuig.

6.3.1 Kennisname nieuwe wet- en regelgeving

De kosten die de ondernemer maakt om kennis te nemen van nieuwe wet- en regelgeving is een administratieve last. Er zijn circa 64.000 professionele bedrijven, bestaande uit 44.000 agrarische bedrijven, circa 5.000 fruit-, boom- en bloembollenbedrijven en circa 15.000 hoveniers, loon- en grondverzetbedrijven en aannemers in de grond-, weg-, en waterbouw. Daarnaast zijn er 16.000 zogenoemde hobbybedrijven (bedrijven waarvan de ondernemer neveninkomsten heeft). Deze circa 80.000 bedrijven moeten zich allemaal bewust worden van het feit dat als zij met hun LBT of MMBS op de openbare weg komen, zij een kenteken moeten hebben. Hiervoor wordt 5 minuten per bedrijf ingeschat.

6.3.2 Inschrijven in het kentekenregister en de tenaamstelling van het voertuig

Dit gaat om het inschrijven in een register of lijst. De handelingen die in het kader van het inschrijven in een register per voertuig worden uitgevoerd zijn:

1. Verzamelen van gegevens;
2. Inschrijving uitvoeren (digitaal);
3. Afschrift van inschrijving (kentekencard) verkrijgen en archiveren.

6.3.2.1 Verzamelen gegevens bij de conversie:

Om het voertuig te kunnen identificeren zijn de in paragraaf 3.3 van deze memorie van toelichting genoemde gegevens noodzakelijk. En indien het voertuig breder is dan 3 meter, hoger is dan 4 meter, langer is dan 12 meter of de maximummassa(s) overschrijdt, dan moet dat worden aangevinkt. Naast deze gegevens kunnen er mogelijk nog gegevens noodzakelijk worden voor de uitvoering van de APK, te denken valt aan: de DET, op basis van bouwjaar bepaald, onder- en bovengrens technische maximummassa (indien bekend) en onder- en bovengrens massa in rijklaare toestand (indien bekend).

Deze informatie kan teruggevonden worden aan de hand van het VIN ingeslagen in het voertuig zelf, het CVO, Individueel Goedkeuringscertificaat (IGC), de aankoopnota, het onderhoudsboekje, GV-kenteken of een buitenlands kentekenbewijs. De tijd benodigd voor het opzoeken kan variëren van 5 minuten op basis van de eigen administratie tot het controleren van alle gegevens aan de hand van het VIN bij het mechanisatiebedrijf waar het voertuig in onderhoud is. Gemiddeld wordt het opzoeken van de gegevens per voertuig op 15 minuten gesteld.

6.3.2.2 Inschrijving uitvoeren

Om het voertuig te registreren wordt aan de eigenaar/houder twee kanalen geboden: digitaal of fysiek aan de balie. De digitale variant geniet veruit de voorkeur en zal voor de eigenaar van de voertuigen de minste tijd kosten. Indien één aanvrager meerdere voertuigen wil registreren, dan is het mogelijk om dit in één handeling te doen. Bij de digitale inschrijving wordt aan de hand van een nog te ontwikkelen vragenboom bezien of het voertuig voldoet aan de voorwaarden. Bij het invullen ontvangt de eigenaar waar mogelijk digitale hulp. Gezien het geringe aantal gegevens

die ingevuld moeten worden, wordt voor het invullen van de gegevens per voertuig gemiddeld 10 minuten gerekend.

6.3.2.3 Afschrift van inschrijving (kentekencard) op naam

De kentekencard kan op twee manieren worden aangevraagd: digitaal of persoonlijk (fysiek) verschijnen bij de RDW, een RDW-erkend bedrijf of kentekenloket. In het geval van digitale aanvraag is dat 5 minuten per bedrijf. In geval van persoonlijke verschijning zal er een rit gemaakt moeten worden naar één van de genoemde locaties en wordt de benodigde tijd op 1 uur per bedrijf vastgesteld. Gezien de automatiseringsgraad in de land- en tuinbouwsector is de inschatting van de RDW dat 85% van de bedrijven kiest voor de digitale weg. Van de circa 70.000 bedrijven zullen circa 10.000 bedrijven kiezen voor persoonlijk verschijnen. De resterende 60.000 bedrijven zullen de digitale weg kiezen.

5. Administratieve lasten	Tijd	Aantal Voertuigen / bedrijven	Uren
Kennisname nieuwe wet- en regelgeving	5 minuten	80.000	6.700
Verzamelen gegevens bij de conversie	15 minuten	580.000	145.000
Inschrijving uitvoeren	4 minuten	580.000	38.700
Aanvragen tenaamstelling	5 minuten	80.000	6.700
<i>Eenmalig in uren</i>			197.100
<i>In geld (uurloon € 36)</i>			€ 7.095.600

Daarmee komen de administratieve lasten voor de kennisname van de nieuwe wet- en regelgeving, het verzamelen van de gegevens en het verkrijgen van de kentekencard neer op eenmalig € 7.095.600

6.4 Totale kosten voor de invoering van de kentekenplicht voor bestaande LBT's en MMBS'en

incidenteel	uren	geld
aanvraag kenteken + tenaamstelling		€ 10.276.600
Aanvraag «Erkenning Bedrijfsvoorraad»		€ 74.000
Totaal te betalen aan de RDW		€ 10.350.600
kentekenplaat		€ 8.520.000
kentekenplaathouder		€ 520.000
Bestellen, ophalen, monteren kentekenplaat en kentekenplaathouder	131.700	€ 4.921.200
<i>Inhoudelijke nalevingskosten</i>		€ 13.961.200
<i>administratieve lasten</i>	197.100	€ 7.095.600
Totaal incidenteel		€ 31.407.400

Structureel per jaar	uren	geld
te betalen aan de RDW (nieuwe voertuigen, overschrijvingen en exportmeldingen)		€ 561.750
kentekenplaat		€ 96.000
Bestellen, ophalen, monteren kentekenplaat	4.700	€ 169.200
<i>Inhoudelijke nalevingskosten</i>		€ 265.200
Totaal jaarlijks		€ 826.950

7. Advisering en consultatie

Bij de totstandkoming van de kentekenplicht voor LBT's, MMBS'en, MM's en LBTA's is nauw overleg gevoerd met vertegenwoordigers van de RDW, de Nationale Politie (politie), het OM, alsmede met vertegenwoordigers van de Land- en Tuinbouw Organisatie Nederland (LTO Nederland), CUMELA Nederland, Transport en Logistiek Nederland (TLN), Veilig Verkeer Nederland (VVN), de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV), de branchevereniging voor mechanisatie-techniek (Fedecom), de brancheorganisatie van importeurs en/of fabrikanten van bouwmaschinen, magazijninrichtingen, wegebouwmaterieel en transportmaterieel (BMWT), de branchevereniging VHG voor ondernemers in het groen (VHG), de Bond van Auto(mobiel)handelaren en Garagehouders (BOVAG), RAI Vereniging, ondernemersvereniging EVO, de overkoepelende belangenorganisatie voor het in stand houden van het Nederlandse mobiele historisch erfgoed (FEHAC) en de Historische Motoren en Tractorenvereniging (HMT). Daarnaast waren ook vertegenwoordigers van de provincies en gemeenten en vertegenwoordigers van de Ministeries van Economische Zaken en van Financiën bij de voorbereidingen betrokken.

Daarnaast is het wetsvoorstel in de periode van 9 april tot en met 8 mei 2015, opengesteld voor internetconsultatie³⁶. Er zijn in totaal 23 reacties ontvangen, waarvan 14 openbaar. Twaalf reacties zijn afkomstig van particulieren, drie van bedrijven, vier van brancheorganisaties, twee van vakbonden, één van een overheidsorganisatie en één van een vereniging. Een reactie is dubbel ingediend, en een reactie werd namens twee brancheorganisaties ingediend, zodat er in feite uiteindelijk 23 participanten hebben gereageerd. Tot slot is advies gevraagd aan politie, het OM en het Adviescollege toetsing regeldruk (hierna: Actal).

7.1 Algemeen oordeel

Veertien van de drieëntwintig participanten zijn van mening dat de voorgenomen wijzigingen niet tot stand zouden moeten komen. Vier participanten zijn uitgesproken positief over de voorgenomen wijzigingen. De belangrijkste argumenten van de tegenstanders zijn de kosten en administratie die deze maatregel met zich brengt, alsmede het feit dat deze weinig of niets toevoegt aan de verkeersveiligheid. Daarnaast wordt verhoging van de regeldruk benoemd en twijfelen sommigen aan de verbetering van de concurrentieverhoudingen met omliggende landen. Het belangrijkste argument van de voorstanders is de verbetering van de verkeersveiligheid. Een overheidsorganisatie noemt ook nog de concurrentiepositie als voordeel. Politie en OM kunnen zich vinden in het voorliggende wetsvoorstel, omdat door de kentekening van LBT's,

³⁶ http://www.internetconsultatie.nl/kentekenen_tractoren

MMBS'en en LBTA's adequate handhaving op basis van de informatie uit het kentekenregister mogelijk wordt.

Actal heeft de gevolgen voor de regeldruk van dit wetsvoorstel getoetst aan de hand van het beoordelingskader voor vermindering van regeldruk, waarbij het advies zich met name heeft gericht op de eerste vraag «is er een taak voor de overheid en is regelgeving het meest aangewezen instrument»³⁷ Actal is van mening dat op basis van de schattingen van het aantal voertuigen door de Onderzoeksraad voor veiligheid uit 2010 en de recente schattingen van de RDW het aantal dodelijke slachtoffers als percentage van het gebruik van deze voertuigen zou zijn afgenomen. Actal vraagt daarom de noodzaak voor de invoering van de kentekenplicht voor de betreffende voertuigen nader te onderbouwen. Omdat verkeersveiligheid afhankelijk is van de bestuurder, het voertuig en de infrastructuur adviseert Actal om eerst inzicht te verkrijgen in de mate waarin invoering van de verplichte APK en van het T-rijbewijs de verkeersveiligheid vergroot, voordat kentekening van genoemde voertuigen wordt overwogen. Ten slotte wijst Actal op de onvolledigheid van de berekening van de regeldruk, vanwege het ontbreken in die berekening van de structurele lasten van het bestellen, ophalen en monteren van de kentekenplaat bij aflevering van nieuwe voertuigen. Het algemene advies van Actal is het wetsvoorstel niet in te dienen, tenzij met vorenstaande rekening is gehouden.

7.2 Kosten

Tien participanten uit hun ongenoegen over het feit dat de regelgeving kostenverhogend werkt. Gewezen wordt onder meer op registratie, APK-plicht, overschrijvingen, meer regels en administratieve rompslomp en dergelijke. Specifiek: een particuliere eigenaar/hobbyist van een LBT en LBTA uit zijn ongenoegen over het feit dat hij op kosten wordt gejaagd terwijl de combinatie vrijwel niet aan het verkeer deelneemt (hoofdzakelijk gebruik op eigen erf).

Een andere particulier en fruitbedrijf Baecke wijzen op de kostenverhoging voor de primaire (agrarische) sector.

De Nederlandse Melkveehouders Vakbond (hierna: NMV), Nederlandse Akkerbouw Vakbond (hierna: NAV) en een particulier brengen in dit verband ook naar voren dat de gemiddelde economische omvang van de bedrijven een vertekend beeld geeft over de draagkracht van de sector. Het inkomen van akkerbouwbedrijven was volgens hen in 2014 gelijk aan modaal namelijk 35.000 euro. Daarnaast stellen zij dat met de verdwijning van de melkquota en de mogelijke komst van TTIP de inkomens verder onder druk zullen komen.

De kosten van de kentekenplicht zijn berekend in de paragrafen 6.1 en 6.2 van deze memorie van toelichting. Deze kosten bestaan enerzijds uit de te betalen leges aan de RDW en zijn geraamd op eenmalig € 10,2 miljoen en jaarlijks € 561.750. De kosten voor de kentekenplaten inclusief bevestigingsmateriaal op eenmalig circa € 9 miljoen. De tijd nodig voor het bestellen, ophalen en monteren van de kentekenplaat komt omgerekend in geld uit op eenmalig bijna € 5 miljoen.

Daartegenover staan echter ook voordelen zoals de stijging van de exportwaarde van het voertuigenpark. Mechanisatiebedrijven schatten in dat machines die gekentekend zijn, bij verkoop een paar duizend euro meer opleveren dan niet-gekentekende voertuigen; alleen al de export van

³⁷ Het beoordelingskader bestaat uit de volgende drie vragen: 1) Nuloptie: is er een taak voor de overheid en is regelgeving het meest aangewezen instrument? 2) Is de regeldruk proportioneel ten opzichte van het beleidsdoel? Zijn er minder belastende alternatieven mogelijk? 3) Is gekozen voor een passende uitvoeringswijze met oog voor dienstverlening?

gebruikte LBT's vanuit Nederland zou jaarlijks circa 6,3 miljoen euro hoger in waarde zijn. De lagere waarde van niet-gekentekende voertuigen komt voort uit het feit dat in het buitenland de voertuigen alsnog gekeurd moeten worden voordat deze in het buitenlandse register opgenomen kunnen worden.

Het maakt niet uit of er veel of weinig op de openbare weg wordt gereden. Zodra er gebruik gemaakt wordt van de openbare weg, valt het voertuig onder de kentekenplicht. Voor de politie is «vrijwel niet aan het verkeer deelnemen» of «hoofdzakelijk gebruik op eigen erf» niet handhaafbaar.

7.3 Veiligheid

Zes participanten uiten hun scepsis over de bewering dat de regelgeving en het voeren van een kenteken op landbouwvoertuigen de verkeersveiligheid zou bevorderen. Een overheidsorganisatie prijst juist de regeling vanwege de verkeersveiligheid en verbetering van de concurrentiepositie. Twee particulieren zijn van mening dat een kentekenplaat niet betekent dat er minder ongelukken zullen plaatsvinden. Een van hen stelt voor de voertuigen van een brommerkenteken te voorzien, wat voldoende zou zijn om de veiligheid (lees traceerbaarheid) van de voertuigen en hun eigenaren te bevorderen. Een participant vindt dat een gedegen rijopleiding voor jongeren meer op zijn plek zou zijn. Actal vraagt zich af of er nog een concrete aanleiding bestaat voor de invoering van kentekening van deze voertuigen nu het aantal dodelijke slachtoffers stabiel is op gemiddeld 15 per jaar, terwijl volgens schattingen het aantal voertuigen en daarmee wellicht ook voertuigkilometers zijn toegenomen en vraagt om verdere onderbouwing.

Gezien het feit dat er slechts schattingen zijn van het aantal te kentekenen voertuigen en het aantal gereden kilometers door LBT's en MMBS'en nergens worden vastgelegd, zijn geen eenduidige uitspraken te doen over een toe- dan wel afname van het aantal kilometers dat er wordt gereden met deze voertuigen. Ook de jaarlijkse afname van het aantal agrarische bedrijven in combinatie met de schaalvergroting is geen indicator, temeer omdat het totale oppervlakte cultuurgrond is afgenomen (6%)³⁸. Uitspraken over het daadwerkelijke aantal voertuigen zijn pas te doen als er een deugdelijke registratie is. Ook het aantal verkeersdoden per voertuigcategorie³⁹ geeft onvoldoende informatie, omdat deze uitgaat van de vervoerswijze van het slachtoffer. De onzekerheid om het aantal voertuigen was ook al bekend ten tijde van de motie. Het niet-invoeren van de kentekenplicht betekent dat niet elk instrument wordt benut om een verdere daling van het aantal verkeersslachtoffers te bewerkstelligen. Kentekening is mede van belang voor andere te nemen maatregelen zoals de Europese APK-plicht, snelheidsverhoging en ontheffingen en de daarbij behorende handhaving. Met het kenteken is de eigenaar/houder traceerbaar. Ook deze maatregelen leiden tot verbetering van de verkeersveiligheid.

Het voorstel om de voertuigen op vergelijkbare manier te kentekenen als de bromfietsen zou ten opzichte van het onderhavig voorstel kostenverhogend uitwerken. In hoofdstuk 3 van deze memorie van toelichting is voorzien in maatregelen om de kosten te drukken. Ten eerste het niet-schouwen van de voertuigen: bij het kentekenen van bromfietsen is iedere bromfiets geschouwd door een onafhankelijke instantie. Vanwege de geringe snelheid van een groot aantal van de nu te kentekenen voertuigen zou een schouw bij een mechanisatiebedrijf alleen al in tijd

³⁸ <http://www.compendiumvoordeleefomgeving.nl/indicatoren/nl2122-Bedrijfsgrootte-en-economische-omvang-landbouwbedrijven.html?i=11-61>.

³⁹ Zie brief aantal verkeersdoden in 2014 (Kamerstukken II 2014/15, 29 398, nr. 463).

zeer kostbaar zijn. Daarnaast zijn de eigenaren/houders van deze voertuigen veel beter in staat het VIN en typegoedkeuringsnummer te vinden, alleen al, omdat de administratie van deze eigenaren/houders over het algemeen goed op orde is. Ten tweede de mogelijkheid om de inschrijving en de tenaamstelling digitaal uit te voeren: daarmee zijn de kosten van de kentekenplicht opgenomen in dit wetsvoorstel per voertuig aanzienlijk lager dan die voor de bromfietsen.

In een gedegen rijexamen wordt al voorzien; per 1 juli 2015 is het T-rijbewijs ingevoerd, waarmee de eisen voor de rijvaardigheid en geschiktheid voor LBT's en MMBS'en gelijkgesteld zijn met die voor een personenauto. Een opleiding hiervoor is niet verplicht. Tijdens het examen wordt getoetst of de aspirant-bestuurder over voldoende rijvaardigheid en kennis beschikt.

7.4 APK

Drie participanten, NMV, NAV en een particulier, hebben opmerkingen op de invoering van de APK-plicht. Ten eerste dat de verplichtingen, die voortvloeien uit de Europese richtlijnen over de APK en de controles, alleen gaan over LBT's met een snelheid van meer dan 40 kilometer per uur die vooral op de openbare weg worden gebruikt. Ze wijzen erop dat de LBT's grotendeels op het land en niet zozeer op de openbare weg gebruikt worden. De APK-richtlijn zou niet gericht zijn op LBT's die op het land worden gebruikt, maar op commercieel goederenvervoer op de weg. Ten tweede melden zij dat in de memorie van toelichting wordt aangegeven dat er voor de APK-plicht twee soorten LBT's zijn, onder de 40 kilometer per uur en boven de 40 kilometer per uur, en dat het voor hen niet duidelijk is of de LBT's onder de 40 kilometer per uur in de categorie vallen die vrij zijn van een APK-plicht. Ten derde maken zij wat betreft historische LBT's van voor 1 januari 1978, die volgens dit voorstel een blauwe kentekenplaat kunnen aanvragen, bezwaar. De registratie van een blauw kenteken is onmogelijk indien het bouwjaar niet bekend is. Er mogen voor deze voertuigen, die sporadisch gebruikt worden geen nadelige APK-gevolgen ontstaan, en zij verzoeken dan ook om geen kenteken en APK-plicht voor deze LBT's op te leggen.

Actal adviseert om eerst inzicht te verkrijgen in de mate waarin invoering van de verplichte APK en van het T-rijbewijs de verkeersveiligheid vergroot, voordat kentekening van genoemde voertuigen wordt overwogen.

Zoals in paragraaf 2.1 van deze memorie van toelichting staat beschreven is de huidige registratie van tractoren niet geschikt om aan de Europese APK-plicht te voldoen. In 2015 heeft de RDW het adviesrapport «Implementatie Richtlijn 2014/45/EU» aangeboden aan het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. Daaruit blijkt dat een centrale registratie van alle LBT's op voertuigniveau noodzakelijk is. Zonder registratie is niet bekend welke voertuigen wel en welke voertuigen niet voor de APK-plicht in aanmerking komen. Een apart systeem voor de APK van tractoren leidt tot zeer hoge kosten en kan niet worden gerealiseerd voor de door Europa vastgestelde implementatiedatum van 18 mei 2018. Bij gebruikmaking van het bestaande kentekenregister kan aangesloten worden op het bestaande APK-systeem, zijn de kosten aanzienlijk lager en is bovengenoemde datum wel haalbaar.

De Europese richtlijnen over de APK en de controles gaan over alle LBT's met een maximumconstructiesnelheid van meer dan 40 kilometer per uur. Wel biedt de richtlijn de mogelijkheid voertuigen, die worden gebruikt voor specifieke doeleinden, zoals land-, tuin- en bosbouw en visserij, uit te zonderen van de APK-plicht. Echter deze mogelijkheid is niet uitvoerbaar en niet handhaafbaar; het is niet vast te stellen waarvoor LBT's worden ingezet. In paragraaf 4.3 van deze memorie van toelichting is terug te

lezen dat de APK-plicht gaat gelden voor LBT's met een maximum constructiesnelheid van meer dan 40 kilometer per uur. Het bouwjaar is bepalend of een voertuig al of niet een blauw kenteken mag voeren. De APK-plicht hangt niet samen met het bouwjaar van de LBT, maar met de maximumconstructiesnelheid van de LBT. De evaluatie van de APK-plicht zal niet voor 2021 plaatsvinden. De evaluatie van het T-rijbewijs zal uiterlijk 1 juli 2018 naar de Tweede Kamer worden gestuurd. Het eerste moment waarop inzicht verkregen kan worden in de mate waarin het T-rijbewijs de verkeersveiligheid vergroot komt derhalve te laat voor de implementatie van de APK-richtlijn.

7.5 Concurrentieoverwegingen

Vier participanten reageren kritisch op de regelgeving met betrekking tot verbetering van de concurrentieverhoudingen. NMV, NAV en een particulier vinden dat het beoogde doel van de WVV 1994, namelijk een goede doorstroming en veiligheid van het verkeer, concurrentieoverwegingen niet toestaat. Voorts zijn zij van mening dat er geen concurrentie is tussen de bouw en de landbouw. De richtlijnen duiden alleen op concurrentie bij gebruik van LBT's die meer dan 40 kilometer per uur rijden voor commercieel goederenvervoer/transportactiviteiten over de openbare weg.

Een particulier vindt het onduidelijk in hoeverre concurrentieverhoudingen met deze regelgeving worden gediend. Een overheidsorganisatie daarentegen steunt het argument betreffende de verbetering van de concurrentiepositie.

Het is inderdaad juist dat concurrentieoverwegingen niet in artikel 2 van de WVV 1994 worden benoemd. Voor de Tweede Kamer is dit echter een belangrijk element en onderdeel van de overwegingen van de motie Kuiken⁴⁰ van 13 februari 2013. Voor invoering van de WVV 1994 en het Voertuigreglement, was in artikel 18 van het toenmalige Wegenverkeersreglement⁴¹ opgenomen dat LBT's en MMBS'en zich ten behoeve van agrarisch gebruik of gebruik buiten de wegen op de openbare weg mochten bevinden. Door het vervallen van deze gebruiksbepaling mogen vanaf 1995 LBT's en andere landbouwvoertuigen ook voor niet-agrarische doeleinden op de openbare weg rijden. Omdat er voor LBT's veel minder regels gelden dan voor vrachtauto's worden LBT's en andere landbouwvoertuigen steeds meer ingezet voor allerlei soorten (beroeps)goederenvervoer, in zowel landelijke als verstedelijkte gebieden.

7.6 Regeldruk

Acht participanten hebben commentaar op de regeldruk en de overheidsbemoeienis die door deze regeling zal toenemen. Een participant vraagt zich af hoe de implementatie zal gaan verlopen en daaropvolgend de handhaving, en adviseert om bij de beoordeling van dit ontwerp de praktijksituatie te gaan beoordelen en vanuit die invalshoek de wetgeving te gaan vastleggen om onbedoelde misverstanden te voorkomen.

Een ander stelt dat deze regel bovendien een registratiesysteem van bestuurders afdwingt, wat een onnodig grote bureaucratistische last legt op simpele boerenbedrijven die slechts af en toe of zelfs helemaal geen gebruik maken van de openbare weg en wel veel wisselende bestuurders hebben per voertuig.

NMV, NAV en een particulier vinden dat deze regelgeving haaks staat op het kabinetsbeleid om een toename van (administratieve) regels zoveel

⁴⁰ Kamerstukken II 2012/13, 29 398, nr. 356.

⁴¹ Het Wegenverkeersreglement is in 1995 vervangen door Voertuigreglement, welke in 2009 is vervangen door het Besluit voertuigen en de Regeling voertuigen.

mogelijk te voorkomen. Met dit wetsvoorstel wordt juist een verzwaring van regels in gang gezet. Voorts zijn zij van mening dat dit een ongefundeerde maatregel is die geïnitieerd is door de transport en loonwerksector met het oogmerk om het «boerenlandbouwverkeer» te bemoeilijken ten gunste van de eigen sector. In de praktijk zou de traceerbaarheid van de verkochte LBT's en MMBS'en – gezien de relatief geringe omvang – geen probleem zijn, en zouden er geen identificatieproblemen zijn als een LBT wordt aangehouden door een handhaver, omdat een kenteken op een LBT niet per definitie voor een leesbaar kenteken zorgt. In de landbouw zijn immers vele functionele niet-rijdende werktuigen zowel voor aan de frontkant als achterkant gekoppeld aan een LBT die geen eigen wielen hebben en zicht op een kenteken kan belemmeren. Zij zijn dan ook van mening dat het niet zichtbaar zijn van een mogelijk kenteken aan een LBT als gevolg van functioneel gebruik door grond/aarde en/of door het gebruik van werktuigen niet tot strafbare feiten mag leiden. Actal wijst zoals hiervoor in paragraaf 7.1 al is opgemerkt op de onvolledigheid van de berekening van de regeldruk, omdat in die berekening de structurele lasten van het bestellen, ophalen en monteren van de kentekenplaat bij aflevering van nieuwe voertuigen ontbreken.

De administratieve lasten zijn berekend in paragraaf 6.3 van deze memorie van toelichting. De administratieve lasten voor de kennisname van de nieuwe wet- en regelgeving, het verzamelen van de gegevens en het verkrijgen van de kentekencard bedragen eenmalig circa € 7.1 miljoen. De kentekenplicht is geen registratiesysteem van bestuurders van de verschillende voertuigen, maar een registratiesysteem van de eigenaar of houder van een bepaald voertuig. De registratie vindt eenmalig plaats op het moment van kentekening. Dit gebeurt bij nieuwe tractoren bij de aanschaf en voor bestaande tractoren tijdens de conversie, waarbij de eigenaar digitaal de benodigde informatie aanlevert. Daarmee zijn de kosten zo laag mogelijk gehouden. Gebruik van het voertuig of wisselende bestuurders per voertuig hebben daar geen invloed op. Bij verkoop van het voertuig wijzigt alleen de tenaamstelling. De zichtbaarheid van het kenteken komt in paragraaf 2.4.4 van deze memorie van toelichting aan de orde. De eisen voor wat betreft het gebruik van de kentekenplaat zullen waar mogelijk aansluiten bij de huidige eisen voor kentekenplaten voor de andere motorrijtuigen. Voor de zichtbaarheid van de kentekenplaat van het trekkend motorrijtuig zullen identieke regels gaan gelden als bij de overige motorrijtuigen. Dat betekent dat als het kenteken van het trekkend motorrijtuig aan het zicht wordt onttrokken er een volgplaat gemonteerd moet worden. Dit geldt ook voor verwisselbare uitrustingsstukken die «in de hef» hangen, vergelijkbaar met een fietsendrager bij een personenauto, zoals een ploeg of frees. Daarnaast moet een kenteken leesbaar zijn. De berekening van de regeldruk is aangevuld met de eenmalige kosten voor het aanvragen van een «Erkenning bedrijfsvoorraad» bij de RDW en de structurele lasten van het bestellen, ophalen en monteren van de kentekenplaat bij aflevering van nieuwe voertuigen.

7.7 Historische en hobbyvoertuigen

Acht participanten stellen vragen over de kentekenplicht met betrekking tot historische en of hobbyvoertuigen. Twee zijn van mening dat alleen die combinaties moeten worden gekentekend welke beroepsmatig op de openbare weg komen, en niet die hoofdzakelijk op het eigen erf worden gebruikt. Eén vraagt zich af of er een mogelijkheid is om een linnen kenteken te krijgen.

Voorts wordt door een particulier voorgesteld LBT's van 40 jaar en ouder vrij te stellen van kentekenplicht, en door een ander de maximumsnelheid

aan te passen naar bijvoorbeeld 30 kilometer per uur, zodat niet alle oldtimers van een kenteken moeten worden voorzien.

NMV, NAV en een particulier verzoeken om geen kenteken- en APK-plicht voor historische LBT's op te leggen.

De Oude Trekker en Motoren Vereniging (OTMV) wijst erop dat de huidige GV- kentekenplaten behouden mogen worden, maar deze niet retroreflecterend zijn. Gevraagd wordt onder meer of de nieuwe blauwe kentekenplaten voor oldtimer LBT's ook retroreflecterend zijn, of de blauwe kentekenplaten net zo groot moeten zijn als de huidige gele kentekenplaten of kleiner mogen, of er ook voorschriften zijn voor de plaatsing van de kentekenplaten achter op de oldtimer-LBT's, deze hebben namelijk geen cabine.

Zoals hierboven aangegeven is onderscheid naar gebruik niet handhaafbaar. Daarbij maakt het niet uit of het over agrarisch gebruik, cultuurtechnische werkzaamheden, transportdoeleinden of hobbygebruik gaat. Naast alle eerder genoemde overwegingen om alle voertuigen te kentekenen is er ook een praktisch probleem: vaststelling van het bouwjaar van het voertuig kan alleen als het voertuig gekentekend is. Bovendien waren de echt oude LBT's altijd al van een kenteken voorzien. Afgifte van een linnen kenteken is niet mogelijk.

De blauwe kentekenplaten zijn niet retroreflecterend. Er komen geen nieuwe modellen kentekenplaten, wel staat het vrij om binnen de bestaande modellen (voor motorrijtuigen op twee of meer wielen, met uitzondering van bromfietsen en de modellen 18.1 en 18.2 van de Regeling kentekens en kentekenplaten, de zogenoemde USA-modellen) die kentekenplaat aan te schaffen die het best past bij het voertuig. Regels over de plaats van de kentekenplaat staan in artikel 7 van de Regeling kentekens en kentekenplaten.

7.8 MRB

NMV, NAV en een particulier wijzen erop dat als er niks wijzigt in de Wet MRB 1994 de houders van landbouwvoertuigen automatisch tot het betalen van MRB worden verplicht. Met het oog op de aangekondigde belastingherziening hebben zij zorgen of de belastingregelgeving hierop wordt aangepast.

De brancheorganisatie BMWT staat positief tegenover de introductie van een kentekenplicht voor LBT's en MMBS'en. Daarbij tekent de BMWT aan dat hierbij expliciet moet worden gemaakt dat LBT's en MMBS'en zijn uitgesloten van de MRB.

Hierin wordt met dit wetsvoorstel voorzien.

7.9 Conclusies Onderzoeksraad

De NMV, NAV en een particulier zijn van mening dat de suggesties uit de aanbevelingen van de Onderzoeksraad voor veiligheid niet geheel aansluiten bij de praktijk en vooral ingegeven lijken te zijn door enkele incidenten. Ook zijn zij ervan overtuigd dat LBT's en MMBS'en over het algemeen technisch in orde zijn en gebruikt worden voor de juiste doelen. Agrarische ondernemers hebben belang bij een goede technische staat, omdat zij bij gebruik van deze voertuigen moeten kunnen vertrouwen op de kwaliteit omdat zij daarvan afhankelijk zijn bij onvoorspelbare weersomstandigheden.

Hiernaast hebben zij de indruk dat de Onderzoeksraad haar onderzoek te beperkt heeft uitgevoerd, aangezien er alleen is gekeken naar de voertuigen en bestuurders en niet naar de staat van de openbare weg, waar deze voertuigen gebruik van maken. In de toenemende drang om vrachtverkeer te weren, is de veiligheid van landbouw verkeer

verslechterd. Zij zijn van mening dat bij de inrichting van het wegenpark veel meer rekening gehouden dient te worden met landbouwverkeer. Agrariërs zijn aangewezen op het gebruik van wegen die toegang tot hun percelen geven. De kans is groot dat de verslechtering van het wegennet tot meer ongevallen heeft geleid. Dit verklaart waarom de verschuiving van ongevallen van provinciale wegen naar wegen die bij gemeenten in beheer zijn.

Een particulier is eveneens van mening dat de wegen zo ingericht moeten worden dat er ook fatsoenlijk met een grote machine inclusief vracht overheen gereden kan worden.

Het diepteonderzoek naar ongevallen met tractoren van de Onderzoeksraad voor veiligheid biedt zeer bruikbare informatie en voor het ministerie is er geen reden om de conclusies van de Onderzoeksraad te betwisten.

In haar conclusies heeft de Onderzoeksraad bij enkele ongevallen geconcludeerd dat de inrichting van de weg een rol bij het ontstaan van de ongevallen heeft gespeeld. Ten eerste het ontbreken van infrastructurele maatregelen (zoals een rijbaanscheiding en linksafvakken) op doorgaande wegen waar met hoge snelheid gereden wordt. Plattelandswegen (60 km/h) en wegen binnen de bebouwde kom (30 km/h) zijn vaak dusdanig smal dat het niet mogelijk is om op deze wegen ander verkeer veilig te passeren zonder snelheid te verminderen of nagenoeg stil te staan. Tenslotte vraagt de Onderzoeksraad aandacht bij werkzaamheden met (land)bouwvoertuigen op of langs de openbare weg. Door het ontbreken van maatregelen als afzettingen en/of een verkeersbegeleider kunnen aanrijdingen met andere verkeersdeelnemers ontstaan.

7.10 Specifieke voertuigen

Een aantal participanten stelt nadere vragen over de inzet van specifieke voertuigen.

7.10.1 Getrokken voertuigen met of zonder wielen

De NMV, NAV en een particulier gaan er van uit dat in de memorie van toelichting met getrokken voertuigen, voertuigen op wielen worden bedoeld en geen werktuig zonder wielen en willen dit graag terugzien in de beantwoording van deze reactie. Naar hun mening zijn er op een melkveebedrijf meer koppelbare werktuigen al dan niet met of zonder wielen per LBT.

Een particulier vraagt zich af of, wanneer er gesproken wordt van land- en bosbouw trekkers, of de LBT's ten behoeve van de tuinbouw er buiten vallen. Deze participant geeft aan dat er gesproken wordt over aanhangwagens, in de formele tekst daarover niet gesproken wordt, wel over getrokken voertuigen. Hij vraagt zich af of daar dan ook de getrokken werktuigen onder vallen.

De gebruikte terminologie in deze memorie van toelichting is conform verordening 167/2013. Wanneer gesproken wordt over verwisselbare getrokken uitrustingsstukken, dan zijn dat aanhangwagens van de Europese categorie S. Dit in tegenstelling tot verwisselbare uitrustingsstukken die in het wegverkeer volledig vrij van de grond zijn of niet rond een verticale as draaibaar met het trekkend voertuig verbonden zijn. Deze verwisselbare uitrustingsstukken zijn niet kentekenplichtig en moeten alleen van een volgplaat worden voorzien als deze het zicht op de kentekenplaat van de LBT belemmeren. Dit is vergelijkbaar met de lastdrager voor fietsen bij personenauto's. Onder de LBT's vallen ook LBT's die voor andere doeleinden worden gebruikt zoals in de tuinbouw of in het grondverzet.

In de WVV 1994 wordt alleen gesproken over aanhangwagens, daar vallen ook de LBTA's en verwisselbare getrokken uitrustingsstukken onder. In lagere regelgeving, in dit geval de Regeling voertuigen worden de categorieën R (aanhangwagens) en S (verwisselbare getrokken uitrustingsstukken) nader beschreven. Deze zijn aan te merken als aanhangwagens in de zin van de WVV 1994.

7.10.2 Voertuigen voor inzet in openbare ruimte

NMV en NAV zouden eveneens graag voor de LBT's, inclusief getrokken voertuigen, een uitzondering voor de kentekenplicht voor hun leden willen zien. Dit naar voorbeeld van de categorie zoals bedoeld in paragraaf 3.6.6 van deze memorie van toelichting. Het betreft hier de voertuigen die veelal ingezet kunnen worden bij gebruik in de openbare ruimte, waarbij de overheid zelf belanghebbende is. Naast de specifiek benoemde voertuigen die niet breder zijn dan 130 centimeter vallen alle MMBS'en en MM's met een maximumconstructiesnelheid van ten hoogste 6 kilometer per uur onder de uitzondering. Deze is niet alleen beperkt tot machines die gebruikt worden in de wegenbouw of hoogwerkers. Overigens moeten alle voertuigen die op de openbare weg komen voldoen aan de permanente eisen van de Regeling voertuigen.

7.10.3 Voertuigen die zelden op de weg komen

De NMV, NAV en een particulier vinden dat er nog geen concrete oplossing is gevonden voor voertuigen die zelden op de weg komen. Ook stellen ze aan de orde dat deze memorie van toelichting wordt aangegeven dat het centraal mogelijk is te kijken of voertuigen zijn verzekerd. Mogelijk wordt hier bedoeld op een register, zonder dat fysiek is vastgesteld dat een voertuig op de openbare weg komt. Daarbij dient in aanmerking genomen te worden dat LBT's en MMBS'en vaak niet op de openbare weg komen. Er is op geen enkele wijze rekening mee gehouden dat er dan geen verzekeringsplicht geldt en er is evenmin rekening gehouden met de opschortingsmogelijkheid zoals voor motorrijtuigen geldt. Opschorten brengt kosten/lasten met zich mee en opschorten is verbonden aan een einddatum die niet automatisch verlengd wordt. Het Rijk heeft evenmin een adequaat alerteringsstelsel om een opschorting te verlengen. Deze lasten zijn niet meegenomen. Fruitbedrijf Baecke heeft moeite met de regeling omdat hij ook gaat gelden voor «pluktreintjes», dit zijn kleine en smalle trekkertjes met karretjes fruit, met lage snelheden die 90% van de tijd niet op de openbare weg komen. In het verlengde hiervan wijst de belangenorganisatie NFO op het feit dat in de memorie van toelichting geschreven staat dat er voor voertuigen die zelden op de weg komen om bijvoorbeeld naar het mechanisatiebedrijf te gaan voor onderhoud, nu een handelaarskenteken voor bedrijven is die reparaties en andere bewerkingen aan voertuigen uitvoeren. Verder onderzoekt de RDW of er nog extra mogelijkheden noodzakelijk zijn om bijvoorbeeld het ééndagskenteken af te geven, zoals in Finland. Pluktreintjes worden alleen gebruikt tijdens de oogst van appels en peren. Het lijkt de NFO kostentechnisch geen goede zaak als al deze trekkertjes een kenteken gaan krijgen. NFO is voorstander van een handelaarskenteken beschikbaar voor een fruitteler of een ééndagskenteken voor deze trekkers zoals in Finland gebruikt wordt, of alleen een kenteken voor de plukperiode.

Ook branchevereniging Fedecom vraagt zich af welke mogelijkheden worden onderzocht t.b.v. voertuigen die zelden op de weg komen om bijvoorbeeld naar het mechanisatiebedrijf te gaan voor onderhoud. Deze participant is echter van mening dat een handelaarskenteken leidt tot omslachtig handelen waaronder het halen en brengen van het kenteken door de eigenaar/houder bij het mechanisatiebedrijf. Ook een ééndags-

kenteken is niet snel geregeld, denk in dit kader aan machines in gebruik voor het oogsten én die weer snel inzetbaar moeten zijn.

In artikel 2 van de WAM is bepaald: «De bezitter van een motorrijtuig en degene aan wie het kenteken voor een motorrijtuig is opgegeven, zijn verplicht voor het motorrijtuig een verzekering te sluiten en in stand te houden welke aan de bij en krachtens deze wet gestelde bepalingen voldoet, indien dat motorrijtuig op een weg wordt geplaatst of daarmee op een weg wordt gereden, indien buiten een weg met dat motorrijtuig op een terrein aan het verkeer wordt deelgenomen of indien voor dat motorrijtuig een kentekenbewijs is afgegeven.» Daarmee is ook nu al de wettelijke aansprakelijkheidsverzekering verplicht voor alle motorrijtuigen. Bestaande regelgeving hoeft niet in de berekening van de kosten in hoofdstuk 6 van deze memorie van toelichting te worden meegenomen. Uit nader onderzoek van de RDW is gebleken dat een ééndagskenteken geen oplossing biedt. Dat ééndagskenteken is specifiek bedoeld om naar het RDW-keuringsstation te gaan. Ook het handelaarskenteken heeft nadelen, dit moet immers gehaald en gebracht worden van en naar het mechanisatiebedrijf, maar biedt wel de mogelijkheid voor die machines die alleen gebruik moeten maken van de openbare weg vanwege reparatiewerkzaamheden.

Het handelaarskenteken wordt niet verstrekt aan bedrijven die slechts voor een bepaalde tijd gebruik maken van de openbare weg. In artikel 44 van het Kentekenreglement is het gebruik gelimiteerd: het handelaarskenteken mag worden gebruikt voor voertuigen die ter bewerking of herstel aan degene aan wie het kenteken is opgegeven ter beschikking zijn gesteld (tweede lid). Daarnaast moet een handelaarskenteken worden gebruikt voor voertuigen die behoren tot de bedrijfsvoorraad van degene aan wie het kenteken is opgegeven.

7.10.4 Maximumconstructiesnelheid 6 kilometer per uur

Één brancheorganisatie geeft aan dat veel machineverhuurbedrijven hoogwerkers in hun bezit hebben, die altijd door een dieplader of vrachtwagen van A naar B getransporteerd worden en waarvan de grote meerderheid een maximumconstructiesnelheid van 6 kilometer per uur heeft. Hiermee zouden zij onder de uitzonderingsregel kunnen vallen zoals deze Europees geldt bij de kentekenplicht voor MMBS'en en MM's. De brancheorganisatie vraagt of ook rekening gehouden is met een uitzonderingspositie voor MMBS'en en MM's met een maximumconstructiesnelheid van 6 kilometer per uur, en of indien er uitzondering is voor het kentekenen er ook vrijstelling voor het T-rijbewijs uit voortvloeit.

Hoogwerkers met een maximumconstructiesnelheid van niet meer dan 6 kilometer per uur zijn vrij van de kentekenplicht. Zij kennen geen vrijstelling voor het T-rijbewijs. Ook voor een LBT met een snelheid van ten hoogste 6 kilometer per uur geldt de rijbewijsplicht. Hiervoor is geen uitzondering gemaakt ten tijde van de invoering van het T-rijbewijs. Vanwege het overgangsrecht is dit geen knellend punt. Immers iedereen met een rijbewijs B van voor 1-7-2015 krijgt automatisch het T-rijbewijs bijgeschreven. Of dit in de toekomst tot problemen kan leiden moet blijken uit de evaluatie van het T-rijbewijs.

7.11 Regelgeving in relatie tot snelheidsverhoging

Drie participanten hebben opmerkingen over de snelheid. Een particulier heeft een opmerking op paragraaf 3.7 van deze memorie van toelichting. De voorlaatste zin luidt: «Verhoging van de snelheidslimiet kan alleen voor voertuigcombinaties die binnen de wettelijk maximum afmetingen voor wegverkeer vallen.» De wettelijk toegestane breedte voor LBT's en -werktuigen is drie meter. Wanneer de geciteerde

volzin deze voertuigen wegens «grotere breedte dan toegestaan voor bedrijfsauto's» uitsluit, komt er van de beoogde snelheidsverhoging in de praktijk niets terecht. De normalisatie – in de vijftiger jaren – van de onderlinge rijenafstand waarin de landbouwgewassen gezaaid worden heeft erin geresulteerd dat het kleinst gemene veelvoud van die onderlinge afstanden 150 centimeter is. De «normale» werkbreedte van al het materieel is daardoor drie meter. Omdat het algemeen niet praktisch is om de aandrijving binnen de eigenlijke werkbreedte te situeren, of, de dragende wielen van een werktuig over het te bewerken of bewerkte grondoppervlak te laten lopen, is de totale breedte van het merendeel van de (getrokken) werktuigen groter dan drie meter. Wanneer het de bedoeling is om uit oogpunt van verkeersveiligheid voor voetgangers en fietsers het langzame verkeer niet langer door bebouwde kommen en over fietspaden te dwingen, maar daar de rondwegen en ontsluitingswegen voor open te stellen, zal toch rekening met het bovenstaande gehouden moeten worden.

Een andere particulier vraagt zich af of de snelheidsnormering van 40 kilometer per uur de maximale rijsnelheid of de snelheid bij nominaal toerental is.

Cumela Nederland verwijst naar de bepaling dat alle aanhangwagens of verwisselbaar getrokken machines achter een LBT, MMBS of MM, welke harder kan rijden dan 25 kilometer per uur, moeten worden voorzien van een eigen kenteken. Hiermee zal het aantal zelfstandig te kentekenen aanhangwagens veel groter worden dan de genoemde 150.000 (misschien wel een verdubbeling). Het voorgestelde artikel 37, onderdeel d, van de WVV 1994 dient hun inziens aangepast te worden conform bovenstaande strekking, dan wel een extra wijziging dienaangaande in de WVV 1994 op te nemen.

De betreffende zin is geschrapt uit deze memorie van toelichting. LBT's, MMBS'en, MM's en LBTA's die een maximum breedte hebben van 3.00 meter mogen maximaal 40 kilometer per uur mogen rijden, op die wegen waar de wegbeheerder die snelheid veilig acht. Voertuigen die breder zijn dan 3.00 meter, hebben een ontheffing nodig. In die ontheffing kan een snelheidsbeperking zijn opgenomen. Voertuigen breder dan 3.00 meter vallen onder de ontheffingen zoals beschreven in paragraaf 5.4 van deze memorie van toelichting.

7.12 Overig

Een particulier wijst erop dat niet in 1956 de laatste nog in omloop zijnde provinciale nummerbewijzen vervangen werden door het huidige (nationale) kentekensysteem, waardoor ook een eind kwam aan de kentekens voor LBT's. Dit einde kwam volgens hem al eerder, eind jaren veertig in het kader van de wederopbouw.

Een particulier wijst erop dat met het kentekenen van deze voertuigcategorieën ook de kwestie van het slopen in eigen beheer in beeld komt. Kortgeleden is daar een einde aan gemaakt voor andere voertuigcategorieën. Deze particulier vraagt zich af of nu de «erkende» demontagebedrijven ook LBT's en MMBS'en (en dergelijke) accepteren en landbouwmechanisatiebedrijven worden gedwongen hun overtollig gekentekend materieel daar af te zetten.

Branchevereniging Fedecom wijst op een discrepantie in de wetgeving voor wat betreft uitzonderingen voor de kentekenplicht. Hier wordt beschreven: Alle voertuigen die zijn uitgezonderd voor het T-rijbewijs zullen ook worden uitgezonderd van de kentekenplicht. Dan gaat het om LBT's en MMBS'en die, inclusief verwisselbaar uitrustingsstuk aan de voorkant, niet breder zijn dan 130 cm en de volgende functionaliteit hebben: maaien, onkruid bestrijden, vegen, sneeuw ruimen, gladheid bestrijden of hondenpoep verzamelen. Deze motorrijtuigen mogen niet

zijn voorzien van de mogelijkheid om een aanhangwagen of verwisselbare machine te trekken. Echter in het Reglement rijbewijzen is in artikel 15, eerste lid, onderdeel j opgenomen: «motorrijtuig is voorzien van een door de motor aangedreven installatie, niet zijnde een verwisselbaar uitrustingsstuk.»

Fedecom vraagt op welke wijze bedrijven de erkenning bedrijfsvoorraad kunnen verwerven.

Fedecom ziet een discrepantie in de wettekst: de conversietermijn wordt gesteld op 2017 t/m 20 mei 2018; in de artikelsgewijze toelichting bij artikel I, onderdeel A, van dit wetsvoorstel staat dat de verplichting om een kenteken te hebben niet geldt tot 1 juli 2018.

Voor wat betreft de erkende demontagebedrijven, deze krijgen de mogelijkheid om ook de LBT's, MMBS'en en MM's als zijnde gedemonteerd af te melden bij de RDW. Dit betekent dat de nu erkende demontagebedrijven deze voertuigen ook zullen accepteren.

De discrepantie tussen de memorie van toelichting met betrekking tot het T-rijbewijs, deze memorie van toelichting en Reglement rijbewijzen is weggenomen door een technische wijziging van het Reglement rijbewijzen. Op basis van eerdere correspondentie met de Tweede Kamer en hierboven genoemde memorie van toelichting had verwacht mogen worden dat de uitrustingsstukken aan de voorkant verwisselbaar zijn.

De invoering van de kentekenplicht is voor nieuwe voertuigen gedacht per 1 januari 2017. De conversieperiode staat gepland van 1 februari 2017 tot en met 20 mei 2018. De verplichting voor een kenteken geldt vanaf 20 mei 2018.

8. Inwerkingtreding

Bij de inwerkingtreding van de voorgestelde wijzigingen van de WVV 1994 zal rekening worden gehouden met de betrokken uitvoeringsinstanties. Voor zover mogelijk zal tevens rekening worden gehouden met de vaste verandermomenten. De conversieperiode zal gelijk eindigen met de inwerkingtreding van de APK-plicht: per 20 mei 2018. Om tegemoet te komen aan de branche zal binnen de conversie tenminste één winterperiode vallen. De conversieaanvragen kunnen naar alle verwachting vanaf 1 februari 2017 ingediend worden.

9. Communicatie

Voor, tijdens en na invoering van de kentekenplicht voor deze voertuigen zal er zorgvuldige communicatie plaatsvinden. Dit is niet alleen van belang voor de mensen die beroepsmatig LBT's en MMBS'en besturen, maar voor iedereen die belang heeft bij het de kentekenplicht. Terecht wijzen verschillende adviesinstanties, hierop. Daarnaast zal over het voornemen worden gecommuniceerd met de uitvoerings- en handavingsinstanties, zoals politie en rechterlijke macht en de organisatie betrokken bij het registreren van de tenaamstelling zoals PostNL. Parallel aan het wetgevingstraject zal een communicatiewerkgroep in het leven worden geroepen die op al deze punten zal ingaan. De betrokken instanties zullen uiteraard voor deze werkgroep worden uitgenodigd. Zodra behandeling van het wetsvoorstel in de Tweede Kamer is afgerond, zal de communicatie van start gaan.

10. Referendabiliteit

Op grond van artikel 4 van de Wet raadgevend referendum kan over dit wetsvoorstel een referendum worden gehouden.

In de inwerkingtredingsbepaling is de mogelijkheid geopend om, met toepassing van artikel 12, eerste lid, van de Wet raadgevend referendum, de voorgestelde wijzigingen van de WVV 1994 binnen acht weken na publicatie in het Staatsblad in werking te laten treden. De reden hiervoor is dat met het betrokken bedrijfsleven is overeengekomen dat de wijzigingen op 1 januari 2017 in werking zullen treden. Dat geeft de betrokken bedrijven twee winterperiodes om aan de nieuwe kentekenverplichtingen te voldoen, de conversie, waarmee de lasten voor de bedrijven zoveel mogelijk beperkt kunnen worden.

ARTIKELEN

Artikel I

Onderdeel A

Op grond van artikel 36 van de WVV 1994 moet ieder motorrijtuig zijn voorzien van een kenteken. Deze verplichting geldt niet voor motorrijtuigen die in artikel 37 van de WVV 1994 zijn uitgezonderd van de kentekenplicht.

In aanvulling op artikel 37 van de WVV 1994 bepaalt het voorgestelde artikel 36a van de WVV 1994 dat voor LBT's, MMBS'en en LBTA's, die voor 1 januari 2017 in het verkeer zijn gebracht, de verplichting om een kenteken te hebben niet geldt tot 20 mei 2018.

Dit is een overgangsrechtelijke bepaling die voorkomt dat de houders van LBT's, MMBS'en en LBTA's op de datum van inwerkingtreding van dit wetsvoorstel direct in overtreding zijn.

Deze uitzondering wordt niet voorgesteld voor de nieuwe motorrijtuigcategorie MM omdat de bestaande motorrijtuigcategorie MMBS mede de nieuwe motorrijtuigcategorie MM omvat.

Voor LBT's, MMBS'en, MM's en LBTA's die op of na 1 januari 2017 in het verkeer gebracht worden, geldt de kentekenplicht onverkort.

Deze uitzondering op kentekenplicht geldt gedurende de zogenoemde conversieperiode. Daarom vervalt het voorgestelde artikel 36a van de WVV 1994 met ingang van 20 mei 2018. Om de inschrijving en tenaamstelling tijdig te kunnen afronden eindigt de mogelijkheid om inschrijving en tenaamstelling in de zogenoemde conversieperiode aan te vragen op 1 april 2018.

Onderdeel B

onder 1

Deze wijziging van artikel 37 van de WVV 1994 voorziet in het schrappen van de algemene uitzondering van de kentekenplicht voor LBT's, MMBS'en en LBTA's.

Voorgesteld wordt die algemene uitzondering te vervangen door een uitzondering voor LBT's, MMBS'en en MM's die bij algemene maatregel van bestuur zijn aangewezen. De aan te wijzen LBT's, MMBS'en en MM's zijn in ieder geval de LBT's, MMBS'en en MM's die zijn uitgezonderd van de rijbewijsplicht (zie artikel 15, eerste lid, onderdeel i, van het Reglement rijbewijzen).

onder 2

Deze voorgestelde wijziging behelst het opnieuw regelen van de uitzondering van de kentekenplicht voor aanhangwagens die worden voortbewogen door motorrijtuigen die vrijgesteld zijn van de kenteken-

plicht – die uitzondering is nu nog geregeld in artikel 37, eerste lid, aanhef, van de WVV 1994 – en toevoeging van de mogelijkheid om bij algemene maatregel van bestuur LBTA's uit te zonderen van de kentekenplicht.

Onderdeel C

Op grond van artikel 48, tweede lid, van de WVV 1994 moet een motorrijtuig dat of een aanhangwagen die van een kenteken wordt voorzien, zijn goedgekeurd voor toelating tot het verkeer op de weg. Het voorgestelde artikel 48a van de WVV 1994 bepaalt dat LBT's, MMBS'en LBTA's die voor 1 januari 2017 in het verkeer zijn gebracht van een kenteken kunnen worden voorzien zonder dat aan het vereiste van goedkeuring is voldaan.

Deze uitzondering wordt niet voorgesteld voor de nieuwe motorrijtuigcategorie MM omdat de bestaande motorrijtuigcategorie MMBS mede de nieuwe motorrijtuigcategorie MM omvat.

Deze uitzondering op het goedkeuringsvereiste geldt gedurende de zogenoemde conversieperiode. Daarom vervalt het voorgestelde artikel 48a van de WVV 1994 met ingang van 20 mei 2018.

Onderdeel D

Artikel 50 van de WVV 1994 regelt de tenaamstelling van gekentekende motorrijtuigen en aanhangwagens. Een belangrijke voorwaarde daarbij is dat de aanvrager van de tenaamstelling persoonlijk moet verschijnen bij een loket voor tenaamstelling.

Het voorgestelde artikel 50a zondert LBT's, MMBS'en en LBTA's die voor 1 januari 2017 in het verkeer zijn gebracht voor wat betreft de eerste inschrijving en tenaamstelling uit van de werking van artikel 50 van de WVV 1994. Wanneer die LBT's, MMBS'en en LBTA's na te zijn ingeschreven en tenaamgesteld van eigenaar/houder veranderen, zijn de krachtens artikel 50 van de WVV1994 gestelde regels gewoon van toepassing.

Deze uitzondering wordt niet voorgesteld voor de nieuwe motorrijtuigcategorie MM omdat de motorrijtuigcategorie MMBS mede de nieuwe motorrijtuigcategorie MM omvat.

Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur zullen regels worden gegeven over de wijze van tenaamstellen.

Dit maakt het mogelijk om te bepalen dat LBT's, MMBS'en en MM's die voor 1 januari 2017 in het verkeer zijn gebracht langs elektronische weg worden tenaamgesteld. De mogelijkheid van tenaamstelling op de gebruikelijk wijze (aan het loket) zal ook blijven bestaan.

Onderdeel E

Op grond van richtlijn 2014/45/EU gaat de APK-plicht voor LBT's, MMBS'en en MM's in op 20 mei 2018. Op grond van artikel 72 van de WVV 1994 geldt voor kentekenplichtige motorrijtuigen een APK-plicht. Het voorgestelde artikel 72a van de WVV 1994 stelt zeker dat de APK-plicht voor LBT's, MMBS'en en MM's op 20 mei 2018 ingaat en niet eerder. Zonder deze bepaling zouden LBT's, MMBS'en en MM's die voor 20 mei 2018 gekentekend worden, direct onder de APK-plicht vallen, waarmee vooruitgelopen zou worden op de verplichting uit de richtlijn en voor LBT's, MMBS'en en MM's een verdergaande APK-plicht worden opgelegd dan de richtlijn voorschrijft.

Onderdeel F

Artikel 108 van de WVV 1994 regelt de uitzonderingen op de rijbewijsplicht. Als gevolg van het introduceren van de motorrijtuigcategorie MM, die in de plaats komt van de bestaande motorrijtuigcategorie MMBS, wordt voorgesteld de uitzondering op de rijbewijsplicht mogelijk te maken voor de bestaande categorieën LBT en MMBS en de nieuwe categorie MM.

Artikel II

Onderdeel A

Met de voorgestelde wijziging van artikel 3 van de Wet BPM 1992 wordt beoogd het in stand houden van het feit dat LBT's en MMBS'en niet in de heffing van BPM worden betrokken. In de huidige situatie worden die motorrijtuigen niet in de heffing betrokken vanwege het ontbreken van een registratie in het kentekenregister. Door de invoering van kentekenplicht zouden die voertuigen – zonder nadere regelgeving in de heffing van BPM worden betrokken.

In artikel 3, eerste lid, van de Wet BPM 1992 wordt hiertoe een nieuw onderdeel opgenomen waarin LBT's, MMBS'en en MM's worden uitgezonderd van het begrip motorrijtuig. Daarbij wordt aansluiting gezocht bij de registratie van die motorrijtuigen door de RDW in het kentekenregister.

Onderdeel B

Met de voorgestelde wijziging van artikel 4, eerste lid, tweede volzin, van de Wet BPM 1992 wordt beoogd te voorkomen dat LBT's, MMBS'en en MM's zouden kunnen worden aangemerkt als een motorrij wiel voor de heffing van de BPM, hetgeen niet de bedoeling is.

Artikel III

Met deze overgangsbepaling wordt beoogd ook LBT's en MMBS'en die reeds voor 1 januari 2017 in verkeer gesteld zijn en die pas uiterlijk 20 mei 2018 geregistreerd hoeven te zijn, niet in de heffing van de BPM te betrekken. Voor deze voertuigen geldt immers tot 20 mei 2018 een overgangperiode waarin een vrijstelling van de voorgestelde kentekenplicht geldt op grond van het voorgestelde artikel 36a van de WVV 1994. Zonder overgangsrecht zouden, ingevolge artikel 1, zesde lid, van de Wet BPM 1992 de genoemde motorrijtuigen alsnog in de overgangperiode in de heffing van de BPM worden betrokken, hetgeen niet de bedoeling is. Dit wordt niet voorgesteld voor de nieuwe motorrijtuigcategorie MM omdat de motorrijtuigcategorie MMBS mede de nieuwe motorrijtuigcategorie MM omvat.

Artikel IV

Met de voorgestelde wijziging van artikel 2 van de Wet MRB 1994 wordt beoogd het in stand houden van het feit dat LBT's en MMBS'en niet in de heffing van MRB worden betrokken. In de huidige situatie worden die motorrijtuigen niet in de heffing betrokken vanwege het ontbreken van de kentekenplicht bij het gebruik van de weg. Door de invoering van kentekenplicht zouden deze motorrijtuigen – zonder nadere regelgeving – in de heffing van de MRB worden betrokken.

Artikel 2, onderdeel a, van de Wet MRB 1994 wordt hiertoe gewijzigd zodanig dat LBT's, MMBS'en en MM's worden uitgezonderd van het

begrip motorrijtuig. Daarbij wordt aansluiting gezocht bij de registratie van die motorrijtuigen door de RDW in het kentekenregister.

Artikel V

Met deze overgangsbepaling wordt beoogd ook LBT's en MMBS'en die reeds voor 1 januari 2017 in het verkeer zijn gebracht en die pas uiterlijk 20 mei 2018 geregistreerd hoeven te zijn, niet in de heffing van de MRB te betrekken. Voor deze motorrijtuigen geldt immers tot 20 mei 2018 een overgangperiode waarin een vrijstelling van de voorgestelde kentekenplicht geldt op grond van het voorgestelde artikel 36a van de WVV 1994. Zonder overgangsrecht zouden, ingevolge artikel 7, eerste lid, onderdeel b, in combinatie met artikel 7, tweede lid, van de Wet MRB 1994 de genoemde voertuigen alsnog in de overgangperiode in de heffing van de MRB worden betrokken, hetgeen niet de bedoeling is.

Dit wordt niet voorgesteld voor de nieuwe motorrijtuigcategorie MM omdat de motorrijtuigcategorie MMBS mede de nieuwe motorrijtuigcategorie MM omvat.

Artikel VI

De voorgestelde wijziging van artikel 7, vijfde lid, van de Wet rijonderricht motorrijtuigen 1993 vloeit voort uit het voornemen om het T-rijbewijs ook verplicht te laten zijn voor MM's.

Artikelen VII

De voorgestelde inwerkingtredingsbepaling maakt het mogelijk te voldoen aan het stelsel van vaste verandermomenten.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus