

Vergaderjaar 2010–2011

32 766

Wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met het vaststellen van emissieklassen van motorvoertuigen, het opnemen van enkele bepalingen met betrekking tot voertuigonderdelen die niet dienen te zijn goedgekeurd voor de toelating tot het verkeer op de weg en het maximeren van de prijs van het rijbewijs

Nr. 3

MEMORIE VAN TOELICHTING

ALGEMEEN

1. Aanleiding

Dit wetsvoorstel strekt ertoe de Wegenverkeerswet 1994 (hierna: Wvw 1994) zodanig aan te passen, dat de Dienst Wegverkeer (hierna: de RDW) de bevoegdheid verkrijgt om de emissieklassen van motorrijtuigen vast te stellen. Daarnaast strekt dit wetsvoorstel tot de toevoeging van enkele bepalingen aan de Wvw 1994 die betrekking hebben op de inbouw en de typegoedkeuring van systemen, onderdelen, technische eenheden, uitrustingsstukken of voorzieningen van motorrijtuigen die niet dienen te zijn goedgekeurd voor de toelating van die motorrijtuigen tot het verkeer op de weg.

Verder maakt dit wetsvoorstel het mogelijk om een maximumprijs voor rijbewijzen vast te stellen.

2.1 Emissieklassen

Als gevolg van de EU-normen voor de uitstoot van motorvoertuigen, die sinds de jaren »70 van de vorige eeuw periodiek aangescherpt worden, kent het Nederlandse autopark een gradatie in de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen. Daarbij zijn moderne auto's die voldoen aan de meest recente EU-normen relatief «schoon» in vergelijking met oudere auto's. Het voornemen is om van bepaalde motorvoertuigen «emissieklassen» vast te stellen. Daarmee worden bedoeld: bepaalde klassen (emissieklasse 1, emissieklasse 2, etc.) van uitstoot van verontreinigende gassen en deeltjes door een motorvoertuig, die gerelateerd zijn aan de grenswaarden voor de uitstoot van koolmonoxide, koolwaterstoffen, stikstof-oxiden en deeltjes. Aan de hand van onder meer deze emissieklassen zullen maatregelen getroffen kunnen worden met het oog op de verbetering van de luchtkwaliteit. Door dergelijke maatregelen te richten op het beperkte aantal auto's dat bovenproportioneel bijdraagt aan de vervuulende uitstoot, kan de verontreinigende uitstoot van het gehele autopark substantieel verminderd worden.

De invoering van milieuzones voor bestelauto's vanaf 1 juli 2013 is op dit moment de enige voorgenomen verkeersmaatregel waarbij onderscheid zal worden gemaakt aan de hand van emissieklassen. De publicatie van de daartoe noodzakelijke ministeriële regeling en de opdrachtverlening aan de RDW om de emissieklassen vast te stellen, vinden uiterlijk 1 juli 2012 plaats, mits een of meerdere colleges van burgemeester en wethouders hebben aangegeven daadwerkelijk vanaf 1 juli 2013 een milieuzone voor bestelauto's in te willen voeren. In januari 2010 hebben de toenmalige Ministers van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, een aantal colleges van burgemeester en wethouders en verschillende brancheorganisaties de *Intentieverklaring milieuzone voor lichte bedrijfsauto's* ondertekend. Uit deze intentieverklaring volgt dat de colleges van burgemeester en wethouders uiterlijk op 1 januari 2012 besluiten of ze het convenant Stimulering Schone Lichte Bedrijfsauto's en Milieuzonering ondertekenen.

2.2. Vaststelling van emissieklassen

Door middel van dit wetsvoorstel verkrijgt de RDW de bevoegdheid om de emissieklassen van motorvoertuigen uit bij ministeriële regeling aan te wijzen categorieën vast te stellen. Het voornemen is om de categorieën personenauto's en bedrijfsauto's met een toegestane maximummassa van ten hoogste 3 500 kg (in het spraakgebruik vaak: «bestelauto's») aan te wijzen. Als gevolg hiervan zal de RDW in eerste instantie de emissieklassen van de ruim 10 miljoen reeds tot de weg toegelaten voertuigen vaststellen.¹ Vervolgens zal de RDW de emissieklassen van nieuwe personenauto's en bestelauto's telkens bij de kentekening, voorafgaand aan de toelating tot het verkeer op de weg, vaststellen.

De vaststelling van een emissieklasse geschiedt als volgt:

1. de meest nauwkeurige indicator voor de luchtverontreinigende uitstoot van personenauto's of bestelauto's vormen de op de voor het betreffende type voertuig afgegeven typegoedkeuring vermelde aanduiding van de toepasselijke EU-emissierichtlijn en, indien van toepassing, het niveau daarbinnen, waaraan de uitstoot van een bepaald type personenauto of bestelauto voldoet. Dit wordt in het spraakgebruik meestal aangeduid als «Euroklasse».
2. indien die «Euroklasse» niet vermeld staat op de voor een type personenauto of bestelauto afgegeven typegoedkeuring, kan de RDW de emissieklasse van bestelauto's vaststellen aan de hand van de in de typegoedkeuring vermelde gemeten emissiewaarden.² De gemeten emissiewaarden worden daartoe vergeleken met de grenswaarden uit de toepasselijke EU-richtlijn.
3. indien de voornoemde gegevens niet beschikbaar zijn, stelt de RDW de emissieklasse vast aan de hand van de datum waarop de personenauto of bestelauto volgens het kenteken voor het eerst tot het verkeer op de weg is toegelaten. De RDW zal met name van voertuigen van vóór 1994 de emissieklassen op deze wijze vaststellen, omdat daarvan vaak de grenswaarden uit de desbetreffende EU-richtlijn en de emissiewaarden niet bekend zijn.

Een nadere uitwerking van de wijze waarop emissieklassen worden vastgesteld, geschiedt bij ministeriële regeling.

Overigens worden de zogenaamde EURO-normen van vrachtauto's reeds door de RDW opgenomen in het kentekenregister. De Wet belasting zware motorrijtuigen regelt aan de hand van de emissieklassen EURO 1, EURO 2 en niet-EURO wat de belastingtarieven zijn voor vrachtwagens. In de definitiebepaling van deze emissieklassen wordt verwezen naar emissiewaarden uit richtlijn nr. 88/77/EEG, naar de tekst zoals deze is gewijzigd bij richtlijn nr. 91/542/EEG.³ Uit de typegoedkeuringen van vrachtauto's blijkt aan welke waarden uit de bovengenoemde richtlijn elk type vrachtwagen

¹ Ruim 9 miljoen personenauto's en ruim 1 miljoen bestelauto's.

² Uit onderzoek door de RDW is gebleken dat deze methode niet bruikbaar is voor het vaststellen van emissieklassen van personenauto's.

³ Richtlijn nr. 88/77/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 3 december 1987 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der Lid-Staten met betrekking tot maatregelen tegen de emissie van verontreinigende gassen en deeltjes door dieselmotoren bestemd voor het aandrijven van voertuigen (PbEG L 36);

Richtlijn 91/542/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 1 oktober 1991 (PbEG L 295) tot wijziging van Richtlijn nr. 88/77/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 3 december 1987 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der Lid-Staten met betrekking tot maatregelen tegen de emissie van verontreinigende gassen en deeltjes door dieselmotoren bestemd voor het aandrijven van voertuigen.

voldoet. Op grond van de Wvw 1994 is de RDW bevoegd om de EURO-normen te registreren.¹

2.3 Wijziging van vastgestelde emissieklassen

De vaststelling van de emissieklassen is geen besluit in de zin van de Algemene wet bestuursrecht, omdat deze vaststelling niet gericht is op een rechtsgevolg. Dit betekent weliswaar dat tegen die vaststelling geen beroep kan worden ingesteld bij de bestuursrechter, maar dit laat onverlet dat een gang naar de civiele rechter openstaat.

Belanghebbenden van bestelauto's en personenauto's kunnen de RDW overigens in geval van een onjuistheid te allen tijde verzoeken om de in het kentekenregister opgenomen emissieklasse te wijzigen.²

2.4 Afstemming brancheorganisaties

Het voornemen om de emissieklassen van personenauto's en bestelauto's vast te stellen en de voorgenomen wijze van vaststelling zijn afgestemd met de betrokken branchorganisaties: RAI Vereniging (importeurs van personen- en bestelauto's), BOVAG (auto- en garagebedrijven) en EVO (gebruikers van bestelauto's).

3. Typegoedkeuring en inbouw voertuigonderdelen die niet dienen te zijn goedgekeurd voor de toelating tot het verkeer op de weg

Momenteel komen nationale typegoedkeuringen en EG-typegoedkeuringen van voertuigonderdelen slechts voor als voorwaarde voor toelating tot het Nederlandse of het Europese wegverkeer. Het is wenselijk gebleken om te regelen dat er ook nationale typegoedkeuringen voor voertuigonderdelen kunnen bestaan, die niet noodzakelijk zijn voor de toelating van een voertuig tot het verkeer op de Nederlandse weg. Een eerste voorbeeld van een gewenste, maar bij de toelating tot het wegverkeer niet verplichte nationale typegoedkeuring bestaat uit de nationale typegoedkeuring van deeltjesverminderingssystemen. Indien een dergelijk onderdeel in een voertuig wordt ingebouwd, is het van belang te verzekeren dat het met de inbouw beoogde effect wordt bereikt. Hiertoe is het noodzakelijk dat alleen goedgekeurde systemen worden ingebouwd. De Wvw 1994 wordt op dit punt aangevuld.

Tevens schept dit wetsvoorstel de mogelijkheid om een erkenningsregeling in het leven te roepen met het oog op de correcte inbouw in voertuigen van systemen, onderdelen, technische eenheden of uitrustingsstukken of voorzieningen ter bescherming van weggebruikers en passagiers die niet dienen te zijn goedgekeurd voor de toelating van een voertuig tot het verkeer op de weg. Het wegenverkeersrecht wordt hiermee zodanig flexibel gemaakt, dat er – betrekkelijk snel – bij ministeriële regeling een specifieke erkenningsregeling kan worden uitgewerkt, zodra dat gewenst is. Op dit moment zijn er geen voornemens om een dergelijke erkenningsregeling op te stellen.

4. Maximumprijs rijbewijzen

De voorgestelde wijziging van artikel 111 van de Wvw 1994 maakt het mogelijk de prijs van het rijbewijs te maximeren. De prijs van het rijbewijs wordt per gemeente vastgesteld en is een samenstel van de rijkskostencomponent en de gemeentelijke kosten. De rijkskostencomponent bestaat uit een vast bedrag dat de RDW per rijbewijs in rekening brengt bij de gemeenten. Artikel 229b van de Gemeentewet staat de gemeenten toe om de kosten ter zake van de dienstverlening in rekening te brengen via de gemeentelijke leges. De verschillen in prijs tussen gemeenten onderling

¹ Artikel 42, vierde lid, onderdeel b, van de Wvw 1994.

² Op grond van artikel 43e, eerste lid, van de Wvw 1994.

worden onder andere veroorzaakt door verschillen in schaalgrootte, openingstijden en aantal afgiftelocaties.

Bij de invoering van het nieuwe rijbewijsdocument werd in 2006 een gemiddelde prijs van circa € 34 verwacht, aangezien volgens een onderzoek van Deloitte de directe kosten van het rijbewijs circa € 23 zouden bedragen en de secundaire kosten op circa € 11 werden geschat. Tijdens de behandeling van het wetsvoorstel voor het nieuwe rijbewijsdocument in 2006 is de tariefstelling van de rijbewijzen aan de orde geweest. Door mijn ambtsvoorganger is indertijd aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal de toezegging gedaan, dat de tarieven voor het rijbewijs zouden worden gemonitord. Daarbij is ook aangegeven dat er zou worden ingegrepen, als de verschillen te fors zouden zijn.

De ANWB heeft in 2007 een steekproef gedaan naar de rijbewijstarieven van 100 gemeenten. Daarnaast heeft de RDW in het kader van de toegezegde monitoring een overzicht gemaakt van de tarieven van alle gemeenten. De uitkomsten van beide onderzoeken lieten zien dat de verschillen tussen de gemeenten bijzonder groot waren. De goedkoopste gemeente was Leidschendam-Voorburg (€ 21,90); de duurste gemeente was Deventer (€ 60). Uit de monitoring van de RDW bleek dat de gemiddelde prijs van het rijbewijs circa € 36,50 was.

Om benchmarking te stimuleren, heb ik vervolgens op de website www.rijbewijs.nl de tarieven van alle gemeenten voor het rijbewijs openbaar gemaakt. Daarna heb ik de gemeenten met de hoogste prijzen verzocht die prijzen tegen het licht te houden en waar mogelijk te matigen. Dit heeft echter niet het gewenste effect gehad. Daarom wordt nu voorgesteld om een maximumtarief voor het rijbewijs in te voeren. Het doel hierbij is het voorkomen van excessen in de tariefstelling van het rijbewijs door gemeenten en hen tegelijkertijd armslag te laten behouden om kostendekkend te opereren.

Tijdens het Bestuurlijk Overleg Financiële Verhoudingen van 1 april 2009 is dit voornemen besproken met de VNG. De VNG is van mening dat een maximumprijs voor rijbewijzen aanvaardbaar is, mits het maximumtarief niet gelijk zal zijn aan de gemiddelde rijbewijsprijs. In het Bestuurlijk Overleg Financiële Verhoudingen is afgesproken dat de VNG betrokken zal zijn bij de berekening van het maximumtarief. Ook de ANWB steunt het streven naar de maximering van het rijbewijstarief.

Deloitte heeft onderzoek gedaan naar en geadviseerd over een kostendekkend tarief op basis van gemiddelde tijdsbesteding en uurtarief. Dit onderzoek is uitgevoerd bij en gevalideerd door tien gemeenten die verschillende tarieven hanteren. De VNG, de NVVB en de ANWB waren bij dit onderzoek betrokken.

Nadat de voorgestelde wetwijziging in werking is getreden, zal bij algemene maatregel van bestuur het maximumtarief voor het rijbewijs worden vastgesteld. Dat maximumtarief zal een in redelijkheid kostendekkend tarief zijn dat gebaseerd is op het advies van Deloitte en zal op prijspeil geïndexeerd worden.

Weliswaar zullen voor gemeenten met een hoog tarief de inkomsten voor het legesproduct rijbewijzen afnemen, maar per saldo zal er geen sprake zijn van inkomstenderving voor gemeenten. Het totale aanbod van legesproducten wordt voor een kostendekkend tarief aangeboden. Volledigheidshalve wordt vermeld dat de voorgestelde wijziging alleen betrekking heeft op de tarieven die door de gemeentes worden vastgesteld. In de bij algemene maatregel van bestuur bepaalde gevallen waarin de aanvraag van een rijbewijs bij de RDW wordt ingediend, wordt het tarief blijkens artikel 111, vijfde lid, tweede volzin, van de Wvw 1994 door de RDW vastgesteld. De RDW brengt kostendekkende tarieven in rekening. Aangezien de vaststelling van tarieven door de RDW aan mijn goedkeuring is onderworpen, houd ik er zelf toezicht op dat het tarief voor het rijbewijs het maximumtarief niet te boven gaat.

5. Handhaving

De bepalingen met betrekking tot de vaststelling van emissieklassen uit het onderhavige wetsvoorstel brengen niet onmiddellijk gevolgen met zich mee voor de handhaving. Pas op het moment dat de emissieklasse wordt gebruikt voor concrete maatregelen treden er gevolgen met betrekking tot de handhaving op. Deze gevolgen zullen worden beschreven in de wetgeving door middel waarvan de desbetreffende maatregel wordt ingevoerd.

Met behulp van raadpleging van het kentekenregister, online of via een directe aansluiting bij de RDW, zullen handhavers kunnen controleren tot welke emissieklasse een motorvoertuig behoort. Die emissieklassegegevens zullen overigens niet alleen door overheidsorganen, maar door iedereen, bijvoorbeeld online via de RDW-internetsite, kunnen worden opgevraagd uit het kentekenregister, omdat het hierbij gaat om niet-gevoelige, voertuigtechnische gegevens.

Verder is de RDW belast met het toezicht op de inbouw van onderdelen, zoals deeltjesverminderingssystemen, die door een erkend garagebedrijf kunnen worden ingebouwd in voertuigen.

De bepaling met betrekking tot de maximumprijs voor rijbewijzen heeft geen gevolgen voor de handhaving.

6. Administratieve lasten en bedrijfseffecten

De bepalingen met betrekking tot de vaststelling van emissieklassen uit het onderhavige wetsvoorstel veroorzaken op zichzelf geen lasten. Er treden pas bedrijfseffecten en administratieve lasten op, op het moment dat er concrete maatregelen worden ingevoerd. De bedrijfseffecten en administratieve lasten die samenhangen met de desbetreffende maatregel zullen worden beschreven in de toelichting bij de regelgeving door middel waarvan die maatregel wordt ingevoerd.

De bepalingen betreffende de typegoedkeuring en erkende inbouw van systemen, onderdelen, technische eenheden, uitrustingsstukken of voorzieningen die niet worden voorgeschreven voor de toelating van voertuigen tot het wegverkeer, veroorzaken ook geen lasten. Er is pas sprake van bedrijfseffecten en administratieve lasten, zodra daadwerkelijk nadere regels worden gesteld met betrekking tot een dergelijke typegoedkeuring of erkende inbouw.

De bepaling met betrekking tot de maximumprijs voor rijbewijzen brengt geen bedrijfseffecten en administratieve lasten teweeg.

7. Uitvoering

Voor het bepalen en registreren van de emissieklassen van personenauto's en bestelauto's dient de RDW zijn systemen en processen zodanig in te richten, dat het begrip «emissieklasse» wordt geïntroduceerd in de diverse RDW-databasesystemen, de emissieklasse van reeds gekentekende personenauto's en bestelauto's wordt bepaald en geregistreerd, de emissieklasse van nieuwe personenauto's en lichte bedrijfsauto's bij het kentekenen wordt bepaald en geregistreerd, de emissieklassen worden ontsloten in de diverse interne RDW-systemen die het kentekenregister raadplegen of muteren en de emissieklassen voor de klanten van de RDW extern worden ontsloten via de website van de RDW en de standaardinformatieleveringen (abbonementen).

ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

Artikel I, onderdeel A

Door middel van dit onderdeel wordt het begrip «emissieklasse» gedefinieerd. Deze definitie geeft weer wat in de Wvw 1994 en in de daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder «emissieklasse». Ook wordt door middel van dit onderdeel de begripsomschrijving van «typegoedkeuring» gecorrigeerd. Deze correctie is abusievelijk niet aangebracht bij wet van 29 december 2008 tot wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met een herziening en vereenvoudiging van de voertuigregelgeving, ter implementatie van richtlijn nr. 2007/46/EG betreffende de goedkeuring van voertuigen en enkele andere technische wijzigingen (Stb. 2009, 38).

Artikel I, onderdeel B

Door middel van dit onderdeel worden de volgende werkzaamheden toegevoegd aan de wettelijke taken van de RDW:

- het vaststellen van de emissieklasse van motorrijtuigen;
- het verlenen van typegoedkeuringen voor systemen, onderdelen of technische eenheden of uitrustingsstukken en voorzieningen ter bescherming van een weggebruiker of passagier die niet vereist zijn voor de toelating van een voertuig tot het wegverkeer;
- het verlenen van erkenningen om dergelijke voertuigonderdelen in motorvoertuigen in te bouwen;
- het verlenen van een erkenning om een netwerk van werkplaatsen voor het inbouwen, het uitlezen, het testen, het kalibreren, het vervangen en het verwijderen van alcoholsloten in stand te houden;
- het verlenen van een erkenning om alcoholsloten in te bouwen, uit te lezen, te testen, te kalibreren, te onderhouden, te vervangen en te verwijderen.

Abusievelijk is voorafgaand aan de bekrachtiging van de wet van 4 juni 2010 tot wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met de aanpassing van de Vorderingsprocedure en de invoering van het alcoholslotprogramma (Stb. 259) de beoogde aanpassing van artikel 4b, onderdeel j, van de Wegenverkeerswet 1994 met het verlenen van de erkenningen, bedoeld in de artikelen 132f, eerste lid, en 132k, eerste lid, van de wet, weggefallen. Deze onvolkomenheid wordt door middel van dit onderdeel hersteld. Ik ben voornemens om deze RDW-taken – tot het moment waarop dit wetsvoorstel tot wet is verheven en in werking is getreden – met terugwerkende kracht toe te voegen aan artikel 2 van de Regeling taken Dienst Wegverkeer.

Artikel I, onderdelen C en D

Vooralsnog waren typegoedkeuring van systemen, onderdelen, technische eenheden, uitrustingsstukken of voorzieningen ter bescherming van weggebruikers en passagiers telkens een voorwaarde voor de toelating tot het verkeer op de weg. Door middel van deze onderdelen worden nationale typegoedkeuringen mogelijk gemaakt voor voertuigonderdelen, zonder dat deze goedkeuringen een voorwaarde vormen voor de toelating van die onderdelen tot het wegverkeer.

Artikel I, onderdeel E

Bij wet van 29 december 2008 tot wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met een herziening en vereenvoudiging van de voertuigregelgeving, ter implementatie van richtlijn nr. 2007/46/EG betreffende de

goedkeuring van voertuigen en enkele andere technische wijzigingen (Stb. 2009, 38) is artikel 34 abusievelijk niet gecorrigeerd. Dit onderdeel bevat alsnog die correctie.

Artikel I, onderdeel F

Door middel van dit onderdeel wordt geregeld aan de hand waarvan de RDW de emissieklasse van een voertuig kan bepalen. In beginsel bepaalt de RDW een emissieklasse op grond van de volgende gegevens uit de EG-typegoedkeuring of een Nederlandse nationale typegoedkeuring:

- de verwijzing naar een EU-richtlijn die betrekking heeft op de uitstoot van motorvoertuigen; en
- de daaraan gekoppelde letter, die refereert aan de rij waarin de grenswaarde staat, waaraan de emissie van het voertuig voldoet.

Indien de RDW de emissieklasse van een motorvoertuig op deze manier niet kan vaststellen, kan hij de emissieklasse bepalen op grond van de emissiewaarden die in de typegoedkeuring staan geregistreerd. Voor bestelauto's blijkt deze methode bruikbaar, maar voor personenauto's niet. Indien de RDW aan de hand van de eerder genoemde methodes niet kan beoordelen in welke emissieklasse het voertuig dient te worden ingedeeld, stelt hij de emissieklasse vast op grond van de datum waarop het motorvoertuig volgens het kenteken voor het eerst tot de weg is toegelaten.

Een nadere uitwerking van de wijze waarop emissieklassen worden vastgesteld, geschiedt bij ministeriële regeling.

Artikel I, onderdeel G

De nieuwe paragraaf 6a maakt het mogelijk dat natuurlijke personen en rechtspersonen een erkenning kunnen verkrijgen van de RDW op grond waarvan zij bepaalde bij algemene maatregel van bestuur aan te wijzen voertuigonderdelen in voertuigen mogen inbouwen. Daarbij gaat het om onderdelen die geen voorwaarde vormen voor de toelating van het motorvoertuig tot het wegverkeer. Bij ministeriële regeling kunnen nadere regels worden gesteld met betrekking tot die erkenning.

Alhoewel er op dit moment geen voornemens zijn om een erkenningsregeling voor een bepaald soort voertuigonderdeel op te stellen, is de toevoeging van paragraaf 6a aan de Wvw 1994 niet overbodig. Met deze toevoeging wordt beoogd om het wegenverkeersrecht zodanig flexibel te maken, dat er bij ministeriële regeling een specifieke erkenningsregeling kan worden uitgewerkt, zodra dat gewenst is.

De erkenningsregeling omvat regels ten aanzien van de aanvraag van de erkenning, de kosten voor die aanvraag, de intrekking van de erkenning en de steekproefsgewijze keuringen door de RDW van de door de erkenninghouders ingebouwde voertuigonderdelen.

Indien een erkenninghouder niet voldoet aan de voorschriften, kan zijn erkenning worden geschorst, gewijzigd of ingetrokken. Een schorsing duurt niet meer dan twaalf weken. De erkenninghouder kan de erkenning vervolgens terugkrijgen, indien hij bij keuring door de RDW weer blijkt te voldoen aan alle eisen. Hij hoeft dan geen nieuwe erkenning aan te vragen. In andere gevallen wordt de erkenning echter definitief ingetrokken. Om opnieuw in het bezit te komen van een erkenning, dient de betrokkene dan een nieuwe aanvraag in te dienen.

Een aangevraagde erkenning wordt geweigerd, indien een reeds aan de aanvrager verleende erkenning is ingetrokken binnen een direct aan de datum van indiening van de aanvraag voorafgaande periode van:

- a. twaalf weken, of
- b. zes maanden, indien reeds twee of meer malen een dergelijke aan de aanvrager verstrekte erkenning is ingetrokken.

Verder wordt in het nieuwe artikel 96 aan niet-erkenninghouders verboden om zich zodanig te gedragen, dat bij klanten de indruk kan worden gewekt dat zij wel beschikken over een erkenning.

Artikel I, onderdeel H

Dit onderdeel maakt het mogelijk om bij algemene maatregel van bestuur de prijs van het rijbewijs te maximeren. Die prijs kan bij ministeriële regeling worden gewijzigd voor zover de consumentenprijsindex van het Centraal Bureau voor de Statistiek daartoe aanleiding geeft.

Artikel I, onderdeel I

Door middel van dit onderdeel wordt overtreding van het verbod van artikel 96 (het verbod om als niet-erkenninghouder gedrag te vertonen dat het publiek de indruk kan geven dat je wel beschikt over een erkenning) gesanctioneerd met een geldboete van de derde categorie.

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