

Vergaderjaar 2021–2022

36 164

## **Wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met de modernisering van het erkenningenstelsel, het verbeteren van de handhaafbaarheid en enkele andere wijzigingen van technische aard**

Nr. 4

### **ADVIES AFDELING ADVISERING RAAD VAN STATE EN NADER RAPPORT<sup>1</sup>**

Hieronder zijn opgenomen het advies van de Afdeling advisering van de Raad van State d.d. 2 maart 2022 en het nader rapport d.d. 5 juli 2022, aangeboden aan de Koning door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat. Het advies van de Afdeling advisering van de Raad van State is cursief afgedrukt.

Blijkens de mededeling van de Directeur van Uw kabinet van 2 december 2021, nr. 2021002379, machtigde Uwe Majesteit de Afdeling advisering van de Raad van State haar advies inzake het bovenvermelde voorstel van wet rechtstreeks aan mij te doen toekomen. Dit advies, gedateerd 2 maart 2022, nr. W17.21.0359/IV, bied ik U hierbij aan.

Het voorstel geeft de Afdeling advisering van de Raad van State aanleiding tot het maken van vier inhoudelijke opmerkingen. De tekst van het advies treft u hieronder cursief aan, voorzien van mijn reactie.

*Bij Kabinetsmissive van 2 december 2021, no. 2021002379, heeft Uwe Majesteit, op voordracht van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, bij de Afdeling advisering van de Raad van State ter overweging aanhangig gemaakt het voorstel van wet tot wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met de modernisering van het erkenningenstelsel, het verbeteren van de handhaafbaarheid en enkele andere wijzigingen van technische aard, met memorie van toelichting.*

*Het wetsvoorstel strekt hoofdzakelijk tot modernisering van het zogenoemde erkenningenstelsel in de Wegenverkeerswet 1994 (Wvw 1994).*

*De Afdeling advisering van de Raad van State maakt opmerkingen over de wijze waarop specifieke erkenningen in gedelegeerde regelgeving en de bevoegdheid tot het opleggen van een bestuurlijke boete worden*

<sup>1</sup> De oorspronkelijke tekst van het voorstel van wet en van de memorie van toelichting zoals voorgelegd aan de Afdeling advisering van de Raad van State is ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

geregeld. Daarnaast merkt zij op dat het voorzien in de mogelijkheid van subdelegatie in een ministeriële regeling onwenselijk is. Tot slot ontbreekt in de memorie van toelichting een analyse over de verhouding tot het Unierecht. In verband daarmee is aanpassing van het wetsvoorstel en de toelichting nodig.

## 1. Inleiding

De Dienst Wegverkeer (RDW) kan bedrijven of personen erkennen. Dezen zijn dan bevoegd bepaalde publieke taken uit te voeren. Binnen het erkenningstelsel zijn er verschillende soorten administratieve erkenningen (zoals voor een tenaamstellingsloket), erkenningen met betrekking tot de fabricage en afgifte van kentekenplaten, en voertuigtechnische erkenningen (zoals de uitvoering van de algemene periodieke keuring of APK).

Het wetsvoorstel voorziet in een nieuw stelsel met één basiserkenning en «daaronder» verschillende specifieke erkenningen. Pas als een aanvrager voldoet aan de algemene eisen van de basiserkenning, waaronder integriteitseisen, kan deze erkend worden voor een of meer specifieke erkenningen. Voorgesteld wordt de specifieke erkenningen niet langer in de wet te regelen maar bij of krachtens algemene maatregel van bestuur (amvb).<sup>2</sup>

## 2. Specifieke erkenningen in gedelegeerde regelgeving

In het wetsvoorstel zijn bepalingen over de basiserkenning opgenomen.<sup>3</sup> De specifieke erkenningen worden alle geregeld bij amvb. De delegatiegrondslag daarvoor houdt in dat de erkenningen kunnen zien op «handelingen met betrekking tot aan de RDW opgedragen taken».<sup>4</sup> De memorie van toelichting beschrijft welke concrete specifieke erkenningen de regering op het oog heeft. Daarbij wordt opgemerkt dat het huidige erkenningstelsel, waarin de erkenningen in de wet geregeld zijn, niet voldoende wendbaar is om snel te worden aangepast aan ontwikkelingen in de maatschappij in het algemeen en de voertuigbranche in het bijzonder. De voorgestelde regeling brengt mee dat toekomstige erkenningen die voortkomen uit nieuwe ontwikkelingen eenvoudiger kunnen worden toegevoegd aan het stelsel. Voorts wordt opgemerkt dat ontwerpbesluiten over dergelijke nieuwe erkenningen zullen moeten worden voorgehangen bij beide Kamers van de Staten-Generaal.<sup>5</sup>

Het valt de Afdeling in de eerste plaats op dat de delegatiegrondslag niet nader begrensd is. Dat betekent dat het in beginsel mogelijk is om ter zake van alle taken van de RDW bij amvb te bepalen dat de RDW derden kan erkennen om de met die taken verband houdende handelingen uit te voeren. Dat kan en zal ook niet de bedoeling zijn. Sommige taken lenen zich naar hun aard niet voor uitvoering door derden.<sup>6</sup> Gedacht kan worden aan bepaalde toezichttaken. Zo is de RDW ter uitvoering van verschillende EU-verordeningen aangewezen als nationale bevoegde

<sup>2</sup> Artikel I, onderdeel C, artikelen 4aud en artikel 4aue.

<sup>3</sup> Artikel I, artikel 4aue tot en met 4auc.

<sup>4</sup> Artikel I, artikel 4aud, eerste lid. De aan de RDW opgedragen taken volgen uit artikel 4b Wv 1994.

<sup>5</sup> Memorie van toelichting, paragraaf 2.2 («Knelpunten»).

<sup>6</sup> Vergelijk artikel 10:3, eerste lid, Algemene wet bestuursrecht.

*goedkeuringsinstantie.<sup>7</sup> Voor andere taken kan gelden dat het niet nodig of niet mogelijk is dat zij door derden worden verricht.*

*Verder merkt de Afdeling op dat toekomstige ontwikkelingen op zichzelf bezien geen voldoende of bijzondere reden vormen om uitsluitend de basiserkenning in de wet te regelen en alle specifieke erkenningen bij amvb te bepalen. Nog afgezien van het feit dat de toelichting geen invulling geeft aan het begrip «toekomstige ontwikkelingen».*

*Gelet op het voorgaande is het aangewezen dat de formele wetgever afweegt welke aan de RDW opgedragen taken ervoor in aanmerking komen om door erkende derden te worden uitgevoerd en dat de hoofdlijnen daarvan in de wet worden geregeld. Nadere regeling hiervan, zoals de uitwerking van de eisen en voorwaarden die worden verbonden aan een erkenning, kan vervolgens bij amvb plaatsvinden. Mochten in de toekomst ontwikkelingen aanleiding geven tot het aanwijzen van andere taken van de RDW, dan zou dit alleen in bijzondere situaties bij amvb kunnen plaatsvinden, bij voorkeur tijdelijk in afwachting van regeling bij wet. Ook dan moet steeds worden voldaan aan wettelijk te stellen voorwaarden, zoals dat de aard van de taak zich niet verzet tegen uitbesteding.*

*De Afdeling adviseert met inachtneming van het voorgaande het wetsvoorstel aan te passen.*

Naar aanleiding van dit punt uit het advies van de Afdeling is de delegatiegrondslag voor het inrichten van erkenningen voor specifieke handelingen in het voorgestelde artikel 4<sup>aud</sup>, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994 ingeperkt. In plaats van «handelingen met betrekking tot aan de RDW opgedragen taken» is gekozen voor «handelingen met betrekking tot de registratie van gegevens in het kentekenregister, de fabricage of registratie van kentekenplaten, de keuring van voertuigen of de inbouw van onderdelen of apparaten in voertuigen». Om tot deze begrenzing van de delegatiegrondslag te komen is gekeken naar welke erkenningen in het huidige erkenningstelsel bestaan. Het is inderdaad, zoals de Afdeling opmerkt, niet de bedoeling dat elke taak van de RDW in de vorm van een erkenning bij derden zou moeten kunnen worden belegd. Daarom is ook de voorwaarde toegevoegd dat de aard van de specifieke handelingen waarvoor een erkenning in het leven wordt geroepen zich niet verzet tegen verrichting door een ander dan de RDW.

Met de voornoemde gewijzigde begrenzing van de delegatiegrondslag is er een grondslag gecreëerd om bij algemene maatregel van bestuur in ieder geval alle bestaande erkenningen een plek te geven in het gemoderniseerde erkenningstelsel. Daarnaast is er enige ruimte voor erkenningen voor specifieke handelingen die reeds in voorbereiding zijn of worden verkend, zoals een erkenning voor het inschrijven van geïmporteerde voertuigen (Inschrijven 2), een erkenning omtrent leasevoertuigen (Voorbehoud & Verplichtingen), een erkenning voor schadeherstel en een erkenning voor verhuur. Deze nieuwe erkenningen die in voorbereiding zijn of worden verkend, zijn voorbeelden van de «toekomstige ontwikkelingen» die in het wetsvoorstel worden bedoeld. Andere voorbeelden daarvan, meer op breed maatschappelijk vlak, zijn bijvoorbeeld de opkomst van private lease en deelmobiliteit.

---

<sup>7</sup> Wet van 8 juli 2020 tot wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 en enkele andere wetten in verband met de uitvoering van verordening (EU) 2018/858 en andere besluiten van de Europese Unie betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op motorvoertuigen, aanhangwagens daarvan en systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd (Uitvoeringswet verordening (EU) 2018/858) (Stb. 2020, 293).

De voorgestelde begrenzing van de delegatiegrondslag betekent dat een wetswijziging nodig zal zijn alvorens nieuwe specifieke erkenningen die buiten de thans voorgestelde begrenzing vallen kunnen worden toegevoegd aan het erkenningstelsel. Daarvoor is nu al een uitbreiding op het oog: er zal naar verwachting in 2023 een wetsvoorstel worden ingediend bij de Tweede Kamer om het experiment voor het digitaal aanvragen van rijbewijzen om te zetten in een structurele wettelijke regeling.<sup>8</sup> Een specifieke erkenning voor fotografen zal hiervan onderdeel zijn. Een benodigde wijziging van het nu voorgestelde artikel 4a, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994 kan worden meegenomen in een wetswijziging die voor het maken van een structurele wettelijke regeling nodig is.

Voor elke nieuwe erkenning voor specifieke handelingen die in een algemene maatregel van bestuur wordt geïntroduceerd zal worden overwogen waarom de desbetreffende specifieke handelingen niet (alleen) door de RDW maar (ook) door derden kunnen worden verricht en zich naar hun aard niet tegen verrichting door derden verzetten.

### *3. Bestuurlijke boete*

*Voorgesteld wordt de RDW de bevoegdheid toe te kennen om een bestuurlijke boete op te leggen voor overtreding van vier specifieke wettelijke bepalingen.<sup>9</sup> Twee van de genoemde bepalingen betreffen evenwel geen materiële norm, maar een delegatiegrondslag voor nadere normstelling bij of krachtens amvb. Het betreft het stellen van eisen en voorwaarden voor het verkrijgen en behouden van een specifieke erkenning of voor het verkrijgen en behouden van een bevoegdheid om bepaalde handelingen te verrichten met betrekking tot keuring en inbouw van bepaalde apparatuur in het kader van specifieke erkenningen.<sup>10</sup>*

*Nu deze twee bepalingen zelf geen norm stellen, kunnen zij ook niet overtreden worden. Ook als dit zou worden aangepast en de krachtens deze delegatiegrondslagen te stellen regels beboetbaar zouden worden gesteld, zou die benadering onwenselijk zijn. Zoals de Afdeling eerder heeft overwogen, leidt de bevoegdheid tot oplegging van een boete van een bepaalde categorie bij overtreding van artikelen waarin geen normatief voorschrift is opgenomen maar wordt verwezen naar nader vast te stellen voorschriften in gedelegeerde handelingen tot strijdigheid met het *lex certa*-beginsel.<sup>11</sup> Dit omdat er een situatie ontstaat waarin niet is voldaan aan de voorwaarde dat door straffen te handhaven bepalingen vooraf vanuit het oogpunt van rechtszekerheid voldoende kenbaar moeten zijn.*

*Bovendien dient de hoogte van een punitieve sanctie evenredig te zijn met de aard en ernst van de overtreding. Een passende en proportionele sanctiebevoegdheid kan pas worden vastgesteld aan de hand van het concrete te handhaven voorschrift.*

*Verder wordt in het wetsvoorstel geregeld dat de RDW ter zake van overtreding van de vier genoemde bepalingen een bestuurlijke boete kan opleggen met een maximum dat overeenkomt met die van een boete van*

<sup>8</sup> Met de conclusie dat het experiment geslaagd is, is besloten de digitale aanvraag voor de verlenging van het rijbewijs landelijk mogelijk te maken, zie Kamerstukken II 2020/21, 29 398, nr. 906.

<sup>9</sup> Artikel I, onderdeel CC.

<sup>10</sup> Artikel I, onderdeel C, artikel 4a, tweede lid en artikel 4a, derde lid.

<sup>11</sup> Advies van 6 februari 2020 over het invoeren van de bevoegdheid tot het opleggen van bestuurlijke boetes in de Wv 1994 (W17.19.0324/IV, punt 2). Dat onderdeel van het advies is opgevolgd (zie Kamerstukken II 2019/20, 35 427, nr. 4, p. 4).

de vijfde categorie, de een na hoogste boetecategorie in het Wetboek van Strafrecht.<sup>12</sup> In de toelichting wordt ten aanzien van de keuze voor deze boetecategorie slechts verwezen naar andere artikelen in de Wegenverkeerswet 1994 op grond waarvan de RDW een bestuurlijke boete kan opleggen.<sup>13</sup> De Afdeling acht deze motivering onvoldoende.

In het licht van het voorgaande adviseert de Afdeling om:

- de twee delegatiegrondslagen uit de boetebepaling te schrappen, en in plaats daarvan bij amvb de krachtens de delegatiegrondslagen vast te stellen concrete voorschriften aan te wijzen en beboetbaar te stellen met een passende boetecategorie;
- de gekozen boetecategorie voor de overige in het voorstel als beboetbaar aangewezen bepalingen beter te motiveren.

De opmerking van de Afdeling is ter harte genomen. De verwijzingen in de voorgestelde artikelen 169a en 174d van de Wegenverkeerswet 1994 naar de twee delegatiegrondslagen zijn vervangen door zelfstandige grondslagen voor het bieden van de mogelijkheid tot het opleggen van een last onder bestuursdwang of een bestuurlijke boete. In de lagere regelgeving die zal worden gebaseerd op de in dit wetsvoorstel voorgestelde artikelen 4aud, tweede lid, en 4aue, derde lid, zal worden bepaald welke concrete voorschriften gelden, alsmede of die beboetbaar zijn. Die voorschriften zullen de voorwaarden zijn waaraan een erkenninghouder moet voldoen voor het behouden van een erkenning. Tevens is een grondslag gecreëerd om de boetecategorie daarbij te bepalen, die kan verschillen naar gelang het voorschrift dat niet wordt nageleefd, zodat de boetecategorie niet in de wet zelf al wordt bepaald zonder dat daarbij de concrete voorschriften zijn genoemd. Hierdoor kan een betere afweging worden gemaakt tussen de betreffende boetecategorie en het niet naleven van de desbetreffende bepaling.

De maximale boetecategorie is voor het handelen in strijd met de voorwaarden voor het behouden van een erkenning in de wet vastgelegd. Hierbij is gedifferentieerd naar gelang de overtreder. Er is namelijk een grote diversiteit voor wat betreft de grootte van de erkenninghouders. Grotere erkenninghouders verrichten meer handelingen en hebben over het algemeen een grotere omzet en worden daarom minder snel afgeschrikt door (lage) boetes. Over het algemeen zal een rechtspersoon een relatief grote erkenninghouder zijn. Daarvoor is waarschijnlijk alleen een hogere boete (van de vijfde categorie uit artikel 23, vierde lid, van het Wetboek van Strafrecht) voldoende doeltreffend en afschrikwekkend. Voor natuurlijke personen die een onderneming hebben met een erkenning is een lager boetemaximum (van de vierde categorie uit artikel 23, vierde lid, van het Wetboek van Strafrecht) gerechtvaardigd, omdat die ondernemingen doorgaans kleiner zijn dan die van rechtspersonen. Een maximale boete overeenkomstig de derde categorie uit artikel 23, vierde lid, van het Wetboek van Strafrecht wordt evenredig geacht ten aanzien van overtredingen door een natuurlijke persoon aan wie de RDW een bevoegdheid heeft verleend om bepaalde handelingen te verrichten. Dit betreft een individu, die niet noodzakelijkerwijs de eigenaar van een onderneming is. Dit kan ook een medewerker in dienst van een erkend bedrijf zijn.

Daarnaast is voor de gekozen boetecategorie voor de in het wetsvoorstel zelf als beboetbaar aangewezen bepalingen een inhoudelijke motivering gegeven.

Voor het zich voordoen als erkenninghouder of bevoegde persoon is in het wetsvoorstel gekozen voor een maximale boete van de vijfde

---

<sup>12</sup> Artikel 23, vierde lid, Sr.

<sup>13</sup> Zie artikelsgewijze toelichting, onderdeel CC (nieuw artikel 174d).

categorie als het een rechtspersoon betreft, de vierde categorie als het een natuurlijke persoon met een onderneming betreft en de derde categorie als het gaat om een natuurlijke persoon zonder onderneming. Dit komt overeen met de hiervoor omschreven differentiatie en de redenering erachter, dat hogere boetes evenredig zijn ten aanzien van rechtspersonen, omdat die over het algemeen meer handelingen verrichten en een grotere draagkracht hebben, en dat lagere boetemaxima evenredig zijn ten opzichte van natuurlijke personen, die over het algemeen afgeschrikt zullen worden door boetes van de vierde of derde categorie, afhankelijk van of ze wel of geen onderneming drijven.

Voor het niet meewerken aan toezicht is de maximale boetecategorie aangepast naar de tweede categorie. Hier is sprake van een duaal systeem, aangezien het niet meewerken aan toezicht, indien dat opzettelijk gebeurt, strafbaar is ingevolge artikel 184 van het Wetboek van Strafrecht. De maximale geldboete die kan worden opgelegd op grond van artikel 184 van het Wetboek van Strafrecht is een geldboete van de tweede categorie. In lijn met het uitgangspunt dat bij een duaal systeem de wettelijke maximumhoogte van de bestuurlijke boete in beginsel niet hoger is dan de maximale financiële strafdreiging in het strafrecht voor overtreding van dezelfde norm, is in dit wetsvoorstel voor een boetemaximum van de tweede categorie gekozen voor het niet meewerken aan het toezicht.

Het voorgaande is verwerkt in paragraaf 3.3.3 van het algemeen deel van de memorie van toelichting en de artikelsgewijze toelichting bij artikel I, onderdeel CC, van het wetsvoorstel.

#### 4. Toezicht op APK-keuringen

*De RDW dient thans drie op de honderd voertuigen na een verrichte APK-keuring aan een herkeuring te onderwerpen.<sup>14</sup> Voorgesteld wordt om deze wettelijk vastgelegde norm van drie procent te vervangen door een bij of krachtens ministeriële regeling te bepalen aantal.<sup>15</sup>*

*Subdelegatie in een ministeriële regeling is – zo al mogelijk – niet gewenst. De ministeriële regeling dient de «laagste» vorm van algemene regeling te blijven.<sup>16</sup>*

*De Afdeling adviseert het voorstel op dit punt aan te passen.*

De subdelegatie in de ministeriële regeling was bedoeld om meer flexibiliteit te creëren om met de RDW tot een pragmatische aanpak ter zake van de steekproef te kunnen komen, mede ten behoeve van risicogestuurd toezicht. Het probleem met subdelegatie wordt echter onderkend. Daarom zal het aantal voertuigen waarop een steekproef wordt uitgevoerd, dat overigens ook nog steeds een percentage van het aantal gekeurde voertuigen kan zijn, bij ministeriële regeling worden

<sup>14</sup> Artikel 86, eerste lid, WvW 1994.

<sup>15</sup> Artikel I, onderdeel T, eerste subonderdeel.

<sup>16</sup> Zie de adviezen van de Raad van State van 2 september 2005 over het voorstel van wet houdende wijziging van de Algemene wet inzake rijksbelastingen en van enige andere wetten, in het kader van het versterken van de fiscale rechtshandhaving en het verkorten van beslistermijnen (Versterking fiscale rechtshandhaving), (W06.05.0346/IV), Kamerstukken II 2005/06, 30 322, nr. 5 en van 10 november 2006 over het voorstel van wet houdende wijziging van de Zorgverzekeringswet en andere wetten met het oog op het verzwaren van het premie-incassoregime en andere maatregelen om de werking van het met die wet en de Wet op de zorgtoeslag in het leven geroepen stelsel te optimaliseren (verzwaren incassoregime premie en andere maatregelen zorgverzekering), (W13.06.0408/III), Kamerstukken II 2006/07, 30 918, nr. 5.

vastgesteld. Vaststelling bij ministeriële regeling biedt eveneens voldoende flexibiliteit. De RDW heeft zelf de ruimte om bij de invulling van de toezichtstaak het risicogestuurde toezicht naar eigen inzicht in te vullen.

##### *5. Verhouding tot het Unierecht*

*In de memorie van toelichting ontbreekt een beschouwing over de verhouding van het voorstel tot relevante bepalingen in het Unierecht, zoals de Notificatierichtlijn<sup>17</sup> en de Dienstenrichtlijn,<sup>18</sup> alsmede bijvoorbeeld de richtlijn inzake APK-keuringen.<sup>19</sup>*

*De Afdeling adviseert om de toelichting op dit punt aan te vullen.*

Het is juist dat in de memorie van toelichting een beschouwing over de verhouding met het Unierecht ontbrak. Deze beschouwing is in de gewijzigde memorie van toelichting toegevoegd.

Voor de Notificatierichtlijn is de inschatting dat – omdat hier niet direct technische eisen worden gesteld – notificatie achterwege kan blijven. Dat was echter niet geëxpliciteerd in de memorie van toelichting. Dat is nu alsnog gebeurd in de nieuwe paragraaf 7.2 van de memorie van toelichting.

Wat betreft de Dienstenrichtlijn: ten opzichte van de huidige taken en dienstverlening van de RDW verandert er op wetsniveau niets door de nieuwe opzet van het erkenningstelsel. Daarom was een toelichting op dit punt achterwege gelaten. Deze is echter voor de volledigheid wel relevant en om die reden toegevoegd in de nieuwe paragraaf 4.2. Overigens zal bij iedere nieuwe specifieke erkenning die wordt geïntroduceerd expliciet aandacht moeten worden besteed aan de Dienstenrichtlijn. Voor het overige wordt verwezen naar de nieuwe paragraaf 4.2 in de memorie van toelichting.

Naar aanleiding van deze opmerking van de Afdeling is in een nieuwe paragraaf 4.1 van de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel ook aandacht besteed aan enige andere Europese richtlijnen en verordeningen op het voertuigenterrein die in relatie staan tot het erkenningstelsel. Daarbij gaat het om de kentekenbewijzenrichtlijn<sup>20</sup>, de APK-richtlijn, de

---

<sup>17</sup> Richtlijn (EU) 2015/1535 van het Europees Parlement en de Raad van 9 september 2015 betreffende een informatieprocedure op het gebied van technische voorschriften en regels betreffende de diensten van de informatiemaatschappij (PbEU 2015, L 241).

<sup>18</sup> Richtlijn 2006/123/EG van het Europees Parlement en de Raad van 12 december 2006 betreffende diensten op de interne markt (PbEU 2006, L 376).

<sup>19</sup> Richtlijn (EU) 2014/45 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).

<sup>20</sup> Richtlijn 1999/37/EG van de Raad van 29 april 1999 inzake de kentekenbewijzen van motorvoertuigen (PbEG 1999, L 138).

verschillende verordeningen over typegoedkeuring van voertuigen<sup>21</sup> en de tachograafverordening<sup>22</sup>.

*De Afdeling advisering van de Raad van State heeft een aantal opmerkingen bij het voorstel en adviseert daarmee rekening te houden voordat het voorstel bij de Tweede Kamer der Staten-Generaal wordt ingediend.*

*De waarnemend vice-president van de Raad van State,  
S.F.M. Wortmann*

Van de gelegenheid is gebruikgemaakt om het wetsvoorstel en de memorie van toelichting op enige andere punten dan naar aanleiding van de opmerkingen van de Afdeling te verbeteren. De voornaamste toevoeging betreft een grondslag voor het verwerken van persoonsgegevens door erkenninghouders. Erkenninghouders verwerken voor de uitvoering van hun taken en bevoegdheden in het kader van sommige erkenningen, zoals de tennaamstelling, (gewone) persoonsgegevens. Dat vloeit nu logischerwijs voort uit de omschrijving van de erkenning zoals die in de Wegenverkeerswet 1994 is opgenomen. Voor het verrichten van de desbetreffende taken en bevoegdheden is het verwerken van persoonsgegevens noodzakelijk. Aangezien de omschrijving van de erkenningen en de handelingen waartoe erkenninghouders gerechtigd worden op grond van het wetsvoorstel bij algemene maatregel van bestuur worden bepaald en bij of krachtens algemene maatregel van bestuur eisen en voorwaarden kunnen worden gesteld voor het verkrijgen of behouden van specifieke erkenningen, vloeit de verwerking van persoonsgegevens door erkenninghouders na inwerkingtreding van het wetsvoorstel niet direct voort uit de wet. Zekerheidshalve is daarom een grondslag opgenomen in het wetsvoorstel voor erkenninghouders om persoonsgegevens te mogen verwerken voor zover dat noodzakelijk is voor de uitvoering van hun taken en bevoegdheden. Daarbij is ook een delegatiegrondslag opgenomen om bij of krachtens algemene maatregel van bestuur daarover nadere regels te kunnen stellen.

Ik moge U verzoeken het hierbij gevoegde gewijzigde voorstel van wet en de gewijzigde memorie van toelichting aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal te zenden.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
M.G.J. Harbers

---

<sup>21</sup> Verordening (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad van 30 mei 2018 betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd, tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 715/2007 en (EG) nr. 595/2009 en tot intrekking van Richtlijn nr. 2007/46/EG (PbEU 2018, L 151), Verordening (EU) 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) en Verordening (EU) 168/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 15 januari 2013 betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op twee- of driewielige voertuigen en vierwielers (PbEU 2013, L 60).

<sup>22</sup> Verordening (EU) nr. 165/2014 van het Europees Parlement en van de Raad van 4 februari 2014 betreffende tachografen in het wegvervoer, tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad betreffende het controleapparaat in het wegvervoer en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer (PbEU 2014, L 60).