

Prijselasticiteit zegt iets over de verandering van de vraag bij prijsveranderingen van een bepaald product. Dit kan worden gebruikt om de verandering in vraag te voorspellen bij een prijsverandering.

Wanneer de reeksen worden gecorrigeerd voor de pieken in april, mei, oktober en november blijkt een prijselasticiteit van:

- 0,20 voor het product Tellerstandcontrole. Dit betekent dat bij een prijsverlaging van 10%, het volume stijgt met 2%. Een elasticiteit tussen 0 en 1 is inelastisch. Dit betekent dat verdere prijsverlaging geen zin heeft.
- 2,50 voor het product Tellerrapport. Dit betekent dat bij een prijsverlaging van 10% het volume stijgt met 25%. Dit betekent dus een elasticiteit groter dan 1, voor dit product is de vraag elastisch. Op basis van dit model zou het maandelijkse volume bij halvering van de prijs (van 2,0 euro naar 1,0 euro) de vraag meer dan verdubbelen. Verdere prijsverlaging is het overwegen waard.

Gebleken is dat het aantal bevragingen tellerrapporten achter blijft in vergelijking tot het aantal tenaamstellingen particulier.

De RDW heeft daarnaast de gratis dienst OVI anoniem voor particulieren. Het is via deze dienst mogelijk om op basis van kenteken het oordeel logisch/onlogisch/geen oordeel bij een voertuig te kunnen controleren. Mogelijk is deze gratis dienst van invloed op het geringe aantal bevragingen van tellerstandcontrole en tellerrapport waarvoor wel kosten in rekening gebracht worden. Momenteel loopt een consumentenonderzoek waarin dit aan de orde komt.

Overzicht aantal bevragingen per maand OVI anoniem vanaf 2015.

Gemiddeld is het aantal ruim 3.2 miljoen per maand. Dit zegt inhoudelijk niets over het aantal bevragingen ten aanzien van oordelen over de logisch/ niet logisch tellerstanden omdat hier niet op gefilterd kan worden.

Nultarief

De RDW zou kunnen overwegen om voor beide rapporten het tarief verder te verlagen dan wel een nultarief te gaan hanteren. Het doel daarvan is om het voor de consument zo laagdrempelig mogelijk te maken om een tellerstandcontrole dan wel een tellerrapport te kunnen raadplegen. De kosten daarvan zouden bijvoorbeeld geheel door de RDW kunnen worden voorgefinancierd gedurende een aantal jaren.

Een andere optie is om het nultarief te bekostigen via de belastingkop. Dit dient uiteraard goed doorgerekend te worden en afgestemd te worden met het Ministerie van IenM.

Impact in COPAFIJTH

Communicatie consequenties

Door middel van een campagne/bannering kenbaar maken dat er een tarief reductie is. Deze kan meelopen in de continue bannering campagne: **Impact is 10.000 euro.**

Financiële consequenties

Gebaseerd op het aantal bevestigingen in 2016 van beide items zou de RDW per jaar €80.000,- moeten financieren, indien gekozen wordt voor een nul tarief te financieren door de RDW.

Informatie consequenties

De klantinformatie voor KCC over de tarieven moet aangepast worden. Impact KCC en Idee: **20 uur, 30.00 euro.**

Juridische consequenties

Indien de RDW een nultarief (dan wel een ander tarief) gaat hanteren met betrekking tot het opvragen van tellerrapporten en de tellercontrole zal de Regeling Tarieven Dienst Wegverkeer aangepast dienen te worden, aangezien hierin de tarieven staan vermeld die op dit moment betaald moeten worden. **Impact is 1 uur, 130 euro.**

Technische consequenties

Aanpassen tarief in financieel systeem SAP: **Impact is 1 uur, 130 euro.**

Conclusie

Gezien de lage aantallen van de tellerproducten die worden afgenomen, is het maar zeer de vraag of het zin heeft om het tarief van het tellerrapport en de tellerstandcontrole verder te verlagen of om de producten zelfs gratis te maken.

De RDW doet op dit moment onderzoek naar de beweegredenen van de consument om al dan niet informatie ten aanzien van tellerstanden bij de RDW op te vragen. Daarnaast wordt er in de Communicatiegroep VAT/RDW gekeken naar de mogelijkheid van het beschikbaar stellen van één of meerdere tellerproducten via occasionsites onder voorbehoud van toestemming van de eigenaar/houder van het voertuig.

Advies

De RDW adviseert de resultaten van het lopende onderzoek naar de beweegredenen van de consument af te wachten alvorens te bepalen of en hoeveel het tarief van tellerproducten verlaagd moet worden.

3.6 Verplichting tellerrapport bij nieuwe tenaamstelling

Vraag

In België is het verplicht een tellerrapport te overhandigen bij een nieuwe tenaamstelling. In Nederland kunnen consumenten alleen op eigen initiatief een tellerrapport opvragen. Een verplichte overhandiging van een tellerrapport of de laatst geregistreerde tellerstand bij een tenaamstelling zou het bewustzijn van tellerfraude bij consumenten kunnen vergroten. De RDW wordt gevraagd uit te zoeken wat het zou betekenen als het in Nederland verplicht wordt om een tellerrapport te overhandigen bij een nieuwe tenaamstelling.

Analyse

Voordat een tweedehands voertuig wordt verkocht, moet er in België een tweedehandskeuring worden uitgevoerd. Dit is een voorwaarde voor de koper om het voertuig te kunnen kopen en tenaam te stellen. Anders kan de koper het voertuig niet inschrijven. De inspecteur noteert de tellerstand en zal dan automatisch een Car-Pass laten

afdrukken als de auto slaagt voor de keuring. Het is verplicht om bij de tenaamstelling de Car-Pass te overhandigen aan de koper.

Het opvragen van een tellerrapport door een NIET eigenaar/houder is op dit moment niet mogelijk omdat het gegeven "tellerstand" uitsluitend aan een eigenaar/houder verstrekt mag worden.

Het verplicht opvragen van een tellerrapport voordat een tenaamstelling plaatsvindt brengt kosten mee voor de consument. Daarmee wordt de totale overdracht qua kosten, tenaamstelling + tellerrapport met $\pm 20\%$ verhoogd bij de huidige prijsstellingen van tenaamstellen en het tellerrapport.

Daarnaast moet gemeld worden dat op dit moment alleen natuurlijke personen, en dan alleen de eigenaar, online/realtime een tellerrapport kunnen opvragen bij de RDW. Het online/realtime opvragen door rechtspersonen (niet zijnde erkenninghouders bedrijfsvoorraad) is niet mogelijk. Zij kunnen via brief of mail een verzoek doen bij de RDW voor een tellerrapport. Dit betekent dat er enkele dagen overheen gaat alvorens een verkopend rechtspersoon in het bezit kan komen van een tellerrapport. Hierdoor wordt de verhandelbaarheid van een voertuig voor rechtspersonen in de tijd gezien beperkt.

Conclusie

Zowel RDW als de branche zijn van mening dat het overhandigen van een tellerrapport bij een tenaamstelling een te laat moment is om bij te dragen aan de bewustwording van tellerfraude. De bewustwording en eventueel een tellerrapport zouden een onderdeel van de onderhandelingen over het voertuig moeten zijn.

Daarnaast vindt de RDW het niet wenselijk dat tijdens of direct na het tenaamstellingsproces, bij een tenaamstellingsbalie (Postkantoren, SKL, RDW), er eventueel discussies ontstaan over de tellerstand ten gevolge van het dan te overhandigen tellerrapport. De tenaamstellingsbalie levert alleen een dienst voor het tenaamstellen en is geen partij in de koop/verkoop van het voertuig.

Advies

Op dit moment wordt er een consumentenonderzoek gehouden waarom het tellerrapport niet wordt opgevraagd bij de RDW. Hiervoor kunnen diverse redenen zijn. Dit zijn onder andere; het niet bekend zijn met een tellerrapport, het gebruik van DigiD, het gebruik van iDEAL, de prijs van het tellerrapport of het geen waarde hechten aan het tellerrapport. De RDW adviseert de resultaten van het consumentenonderzoek af te wachten en vooralsnog geen verplichting voor een tellerrapport bij een nieuwe tenaamstelling te introduceren.

Impact in COPAFIJTH

Geen.

3.7 Registratie tellerstanden voor motorfietsen

Bij het tot stand komen van de wetgeving in 2013 is uitgegaan van voertuigen onder de 3.500 kg. In de stuurgroep OKR is destijds reeds naar voren gekomen dat de verplichte tellerregistratie ook voor motorfietsen zou moeten gelden. Ook in het NAP-tijdperk werden standen van motoren geregistreerd. Omdat de wetgeving reeds een aantal malen vertraging had opgelopen en omdat Actal (onafhankelijke Adviescollege toetsing regeldruk) reeds een

uitspraak had gedaan zonder toevoeging van de motorfietsen, is omwille van de voortgang afgesproken om toevoeging van motorfietsen op een later tijdstip opnieuw te bekijken.

In navolging van de brief van BOVAG betreffende kilometerregistratie voor motorfietsen (d.d. 2-11-2015) en de notitie van Vereniging Aanpak Tellerfraude betreffende Gemotoriseerde Tweewielers in OKR (d.d. 23-12-2016) is door het Ministerie van I&M aanvullende onderbouwing gevraagd. De gewenste besluitvoering is het toevoegen van motorfietsen aan de OKR-wetgeving. Waarbij de RDW het volgende is gevraagd:

“ In het verlengde van deze uitvoeringstoets vraag ik de RDW om uit te zoeken of er een duidelijke onderbouwing van nut en noodzaak van een eventuele registratie van tellerstanden voor de categorie motoren mogelijk is.”

Op verzoek van de opdrachtgever van deze UT is aan Vereniging Aanpak Tellerfraude (VAT) gevraagd of het mogelijk is een onderbouwing aan te leveren.

Over VAT

Vereniging Aanpak Tellerfraude (VAT) is het samenwerkingscollectief van BOVAG, RAI Vereniging, ANWB en VNA.

VAT heeft een samenwerkingsovereenkomst met de RDW om samen tellerfraude te bestrijden. VAT laat hierin de stem van de voertuigbranche en autobezitter horen en vult zo de private kant in van de publiek-private samenwerking tussen overheid en branche. VAT helpt en ondersteunt de RDW om tellerfraude te bestrijden.

In de samenwerkingsovereenkomst hebben VAT en de RDW een gezamenlijk doel geformuleerd:

“ Het gezamenlijk bestrijden van tellerfraude en het creëren van een betrouwbare omgeving voor de consument in Nederland en voor uit Nederland afkomstige auto's op het gebied van tellerstanden.”

Onderbouwing

Verantwoording aanpak

De aanvullende onderbouwing is tot stand gekomen door desk- en veldonderzoek dat is uitgevoerd. Het onderzoek is opgebouwd uit twee delen. Het eerste deel betreft het uitvoeren van tien interviews met Gemotoriseerde Tweewieler-bedrijven (GT-bedrijven). Aanvullend is een interview gehouden met een onafhankelijk motorfietskeuring expert. Interviews zijn gehouden door vertegenwoordigers van VAT en de RDW.

Het tweede deel is een data analyse van de historische NAP database in combinatie met de recentere gegevens verzameld door RDC. Deze database bevat meer dan 350.000 kentekens van motorfietsen waarvan er 288.000 actief zijn. Vulling van tellerstanden vindt plaats vanuit vrijwaringen, directe invoer en internet (advertenties/labels).

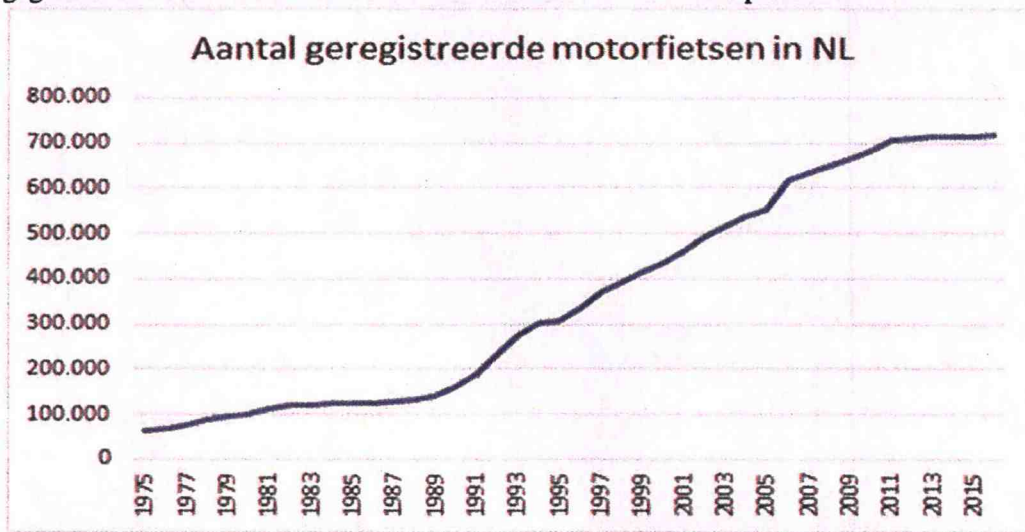
Voor wat betreft de verantwoording van het eerste gedeelte van het onderzoek en de uitkomsten daarvan past enige nuance omdat het hier gaat om een beperkte steekproef.

Deel 1:

Tellerstandfraude in de branche

De markt:

Het aantal motorfietsen toegelaten op de Nederlandse weg, rijdend park is de laatste 30 jaar gegroeid van 60.000 motorfietsen in 1975 tot meer dan 720.000 op dit moment.

**Grootte van het probleem**

Tellerstandfraude onder motorfietsen is een onderschat probleem. Vanuit de gehouden interviews blijkt zonder uitzondering dat dit veelvuldig voorkomt. Hoe vaak dit voorkomt is moeilijk te benoemen. Volgens onafhankelijk keurmeester Erik van Lent komt het regelmatig voor dat bij motorfietsen die hij keurt de tellerstand discutabel is. Het gaat hier om motorfietsen die B2C en C2C aangeschaft zijn en waarvan de eigenaar Erik van Lent gevraagd heeft de motorfiets te keuren.

Alhoewel iedere geïnterviewde er mee te maken heeft lijkt de oorsprong van tellerstandfraude zich te bevinden in bepaalde kringen, de term die hiervoor wordt gebruikt is 'het circuit'. De variëteit aan aanbieders in de branche is dan ook groot, variërende van eenmansbedrijven die werken vanuit een garagebox tot merkdealers die aan de (hoge) kwaliteitsstandaarden van de fabriek moeten voldoen. Een duidelijke scheidslijn tussen wat 'goed' is en wat 'fout' is niet te maken.

Hoge tellerstand, schade en import worden genoemd als belangrijkste aanleidingen voor tellerstandfraude. Onderhoudshistorie van motorfietsen die dit betreft is afwezig, (bewust) niet volledig of in sommige gevallen nagemaakt.

Om tellerstandfraude te ontdekken moet je weten waar je op moet letten, onderhoudshistorie is lang niet altijd beschikbaar. Kennis en ervaring die de gemiddelde consument ontbeert. Desondanks komt het voor dat ook bij inruil/bijkoop door GT-bedrijven achteraf blijkt dat de tellerstand onjuist blijkt te zijn gezien de staat van de motorfiets.

De geïnterviewden, merendeels merkdealers, vermoeden dat veel motorfietsen waarbij sprake is van tellerstandfraude niet bij hen aangeboden worden omdat zij zich niet op dat deel van de markt richten. In de werkplaats komen zij deze motorfietsen wel tegen. Dit zijn motorfietsen die B2C en in toenemende mate C2C (bv. via Marktplaats) zijn aangeschaft en bij hen in onderhoud komen.

Transparantie van internet maakt fraude zichtbaar. Motorfietsen die bekend zijn bij het GT-bedrijf met een bepaalde tellerstand worden teruggevonden op het internet met een

afwijkende, lees lagere, tellerstand. Ieder geïnterviewd GT-Bedrijf kan aanbieders noemen die in de branche een twijfelachtige reputatie hebben als het gaat om het aanbieden van motorfietsen met een dubieuze tellerstand.

Gevolgen van tellerstandfraude

De aanpak van GT-bedrijven bepaalt grotendeels hoe vaak zij de negatieve gevolgen van tellerstandfraude ondervinden. Het gevoel bij een motorfiets speelt bij gebrek aan historie een belangrijke rol. Een goede uitgebreide controle van de staat van de motorfiets verkleint het aantal foutieve waarde beoordelingen maar vraagt ook veel tijd, energie en discipline van het GT-bedrijf.

Bij de geïnterviewden gebeurt het tot ongeveer 5 keer per jaar dat een motorfiets daadwerkelijk ingeruild wordt waarvan achteraf blijkt dat de tellerstand onjuist is. Bij ontdekking wordt de keuze gemaakt de motorfiets voor export aan te bieden of deze, bij wijze van damage control, met vermelding van dubieuze tellerstand, zelf aan te bieden.

Export naar Oost Europa wordt veelvuldig genoemd, waar men naar het schijnt minder kritisch is.

Volgens één van de geïnterviewden moeten er acht gebruikte motorfietsen verkocht worden om het verlies op één fout ingekochte motorfiets te compenseren.

Unaniem geven de geïnterviewden aan dat het vooral de consument is die de meeste schade ondervindt. Consumenten schaffen de motorfiets voor een bepaalde prijs aan met het vertrouwen dat de product prijs combinatie klopt. Als achteraf blijkt dat dit niet het geval is is de motorfiets reeds eigendom van de consument.

In de uitwerking van de interviews zijn tal van voorbeelden terug te vinden van situaties waarin tellerstandfraude aan het licht komt.

Maatschappelijk draagvlak

De geïnterviewden geven unaniem aan voorstander te zijn van het wettelijk verplicht stellen van registratie van tellerstanden. Het terugdraaien van tellerstanden is verboden en de enige wijze om dat te handhaven is registratie van standen.

Het gaat om bewustwording van de consument en bescherming van de consument én het GT-bedrijf. Consumenten zoeken naar zekerheid bij aankoop over de tellerstand. Daarnaast zorgt marktwerking ervoor dat GT-bedrijven die eerlijk en transparant willen werken benadeeld worden. Zij kunnen hun producten niet aanbieden tegen de lagere prijzen die aanbieders vragen voor motorfietsen die niet deugen.

Een commercieel initiatief zoals dat van Motor Registratie Nederland toont aan dat het verzoek tot wettelijk verplicht stellen van registratie van tellerstanden gegrond is. Om dit goed te kunnen doen dient dit volgens de geïnterviewden echter een publiek initiatief te zijn, waarbij de registratie van tellerstanden van alle motorfietsen plaatsvindt.

Inherent aan registreren van tellerstanden is ook de terugkoppeling hiervan naar de markt. De OVI-significatie en het tellerrapport, zoals dat nu voor automobielen is voorzien, is ook voor motorfietsen aan te bevelen en gewenst.

Omgang met de juistheid van de tellerstanden

Tellerstand registratie

Registratie van tellerstanden vindt in de branche plaats door een aantal private marktpartijen. Een onderscheid hierin wordt gemaakt in dealer management systemen (dms) als Unishop, Wincar, Motor 2K, Driver-Mivar, Didata-CombiPac, Qonnex, providers als A2SP, RDC en

VWE en op zichzelf staande initiatieven als Motor Registratie Nederland. Daarnaast registreren fabrikssystemen tellerstand bij garantieclaims en terugroepacties. Inzicht in tellerstand historie wordt (tegen betaling) beperkt aangeboden.

Registratie van tellerstanden wordt in het dms gedaan bij aanmaken inkoop/verkoopfactuur en werkorder voor onderhoud/repairatie. Bij providers bij vrijwaren en in sommige gevallen ook bij tenaamstellen.

Ondanks dat registratie van tellerstanden, bij vooral de professionelere GT-bedrijven, veelvuldig plaatsvindt ontbreekt het in de branche aan een gezamenlijke database.

Communicatie over tellerstanden

Uit de interviews blijkt dat GT-bedrijven verschillend omgaan met communicatie over tellerstanden. Waar de ene ondernemer vooraf proactief naar voren komt met beschikbare informatie, zoals onderhoudshistorie, van de motorfiets, doet een andere ondernemer dit pas bij afronding van de verkoop van de motorfiets.

Gecommuniceerde tellerstanden zijn exact, afronden op honderdtallen is volgens de geïnterviewden een signaal dat de aanbieder het niet zo nauw neemt met juistheid van tellerstanden. Daar waar de motorfiets een zeer lage tellerstand heeft en ervan bewezen kan worden dat deze correct is wordt dit proactief gecommuniceerd bij de advertentie van de motorfiets.

Een voorbeeld van het communiceren van tellerstanden in een advertentie is op de volgende pagina te zien. Dit is een positieve uitzondering, daar de tellerstanden bekend zijn, en is een goed voorbeeld van hoe het gewent is.

Voorbeeld van een aangeboden gebruikte motorfiets waarbij de tellerstand historie inzichtelijk gemaakt is:

The screenshot shows a website listing for a Honda CBF 600 SA 4 motorcycle. The price is € 3.750,-. The listing includes a table of mileage history (Tellerhistorie) with columns for 'Tellerhistorie' and 'Datum'. The table shows the following data:

Tellerhistorie	Datum
36374	18-03-2017
32923	15-05-2015
31095	10-07-2014
28383	11-04-2013
26908	12-04-2012
22728	18-02-2011
16046	13-03-2009

Other details from the listing include: Merk: HONDA, Type: CBF 600 SA 4, Bouwjaar: 2004, Kilometerstand: 36920 km, Garantie: 80VAG 6 MAANDEN, Kleur: PEARL BREEZY BL, Vermogen in kW: 57 kW, Modeljaar: 2004, and Maandgedrag: Meer info.

Bron: www.polsmotoren.nl

Invulling geven aan registratie tellerstanden

Registratiemomenten

Zoals eerder beschreven vindt registratie van tellerstanden in de branche plaats in dealer management systemen (in- en verkoopfactuur, werkorder onderhoud en reparatie) en bij providers. Dit is vergelijkbaar als bij motorrijtuigen van de rijbewijscategorie B (hierna te noemen automobielen). Door net als bij automobielen een koppeling te maken met de RDW is geautomatiseerde datacommunicatie mogelijk.

De variëteit aan aanbieders in de branche is groot. Er zullen GT-bedrijven zijn die niet met een dealer management systeem werken en/of RDW erkenninghouder zijn.

Van de zeven wettelijk verplichte registratiemomenten voor automobielen, te weten APK, inbouw, export, demontage, tenaamstellen voertuig, opname voertuig in bedrijfsvoorraad en reparatie, onderhoud, banden, is alleen APK en inbouw niet van toepassing op motorfietsen.

Registratie intensiteit van tellerstanden

Het is aannemelijk te kunnen verwachten dat van motorfietsen, door de afwezigheid van verplichte APK en het gemiddeld aantal gereden kilometers per jaar dat lager ligt dan bij automobielen, het aantal registratie momenten lager ligt dan bij automobielen. Naast het feit dat dit geen reden kan zijn om standen niet te gaan noteren dient de volgende aanvullende opmerking hierover gemaakt te worden.

Uit de interviews komt naar voren dat het met name motorfietsen met hogere tellerstanden zijn die tellerstandfraude gevoelig zijn. Daar is het economisch gewin immers het grootst. Inherent aan een hoge tellerstand is een uitgebreide onderhoudshistorie. De verwachting is dan ook dat bij die motorfietsen waarbij tellerstandfraude interessant wordt het aantal registratiemomenten vanuit het verleden hoger ligt.

Bij motorfietsen die schade hebben gehad, wat eveneens een belangrijke aanleiding voor tellerfraude is, wordt de suggestie gedaan inzicht te bieden in het schadeverleden. Volgens onafhankelijk keurmeester Erik van Lent heeft 40 tot 50% van alle motorfietsen wel eens schade gehad, variërend van kleine tot grote schade.

Ondanks dat bij een wettelijke verplichting van registratie van tellerstanden dit voor alle motorfietsen geldt, dient er rekening mee gehouden te worden dat er in het begin een groep motorfietsen zal zijn waarbij geen registratiehistorie beschikbaar is. Het wettelijk verplicht stellen van registratie van tellerstanden in combinatie met verdere bewustwording van de consument zullen ervoor zorgen dat dit aantal in de loop der tijd steeds kleiner zal worden.

Administratieve lasten

De gelijkenis met de autobranche is groot. Net als bij autobedrijven zijn GT-bedrijven grotendeels geautomatiseerd en worden tellerstanden geregistreerd in dealer management systemen (dms). De motorfiets branche werkt bovendien met dezelfde providers als de autobranche. Afwijkend zijn de dms leveranciers. In de GT-branche betreft het hier veelal andere aanbieders dan in de autobranche.

Het merendeel van deze aanbieders heeft koppelingen met externe partijen, echter niet allemaal met providers. Het toevoegen van een extra koppeling met een provider zou, voor zover deze er nog niet is, realiseerbaar moeten zijn. Er blijken op dit punt dan ook geen significante verschillen te zijn tussen automobielen en motorfietsen daar waar het de RDW erkenninghouders betreft.

Door zoveel mogelijk aan te sluiten op de bestaande processen die gelden voor de autobranche worden administratieve lasten ook voor de motorfiets branche tot een minimum beperkt.

Deel 2:

Cijfermatige onderbouwing

Om een beeld te krijgen van het aantal registraties per kenteken, en het daarbij behorende aantal kentekens met een onlogische tellerstand (mogelijke tellerstandfraude) is aanvullend een data analyse uitgevoerd van de historische NAP database in combinatie met de recentere gegevens verzameld door RDC.

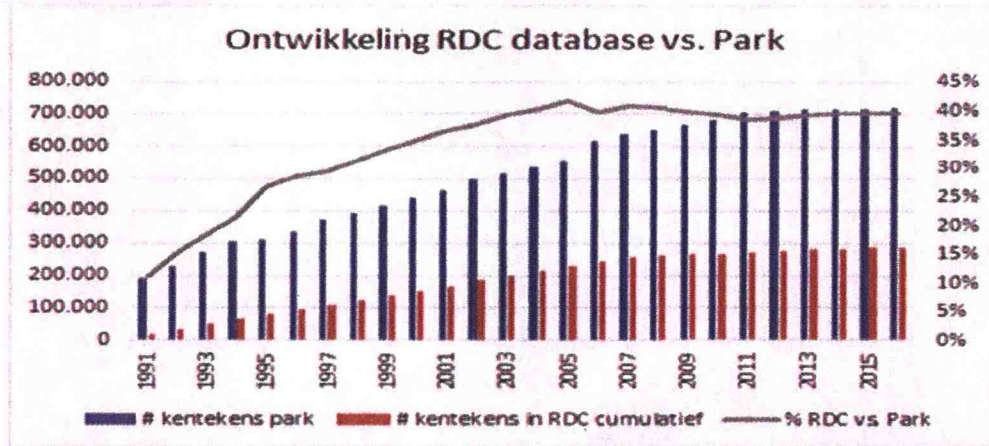
Deze database bevat meer dan 350.000 kentekens van motorfietsen waarvan er 288.000 kentekens actief zijn. Vulling van tellerstanden vindt plaats vanuit vrijwaringen, directe invoer en internet (advertenties/labels).

Bij de beoordeling van de resultaten van deze analyse dient het volgende in ogenschouw genomen te worden: Registratie van tellerstanden door GT-bedrijven in de RDC database wordt op vrijwillige basis gedaan. De wetenschap dat de tellerstand van een motorfiets onlogisch is kan een reden zijn een motorfiets niet te registreren in de database. De verwachting is dat de resultaten uit deze analyse betreffende onlogische tellerstanden in werkelijkheid dan ook negatiever afwijken.

Resultaten analyse RDC database

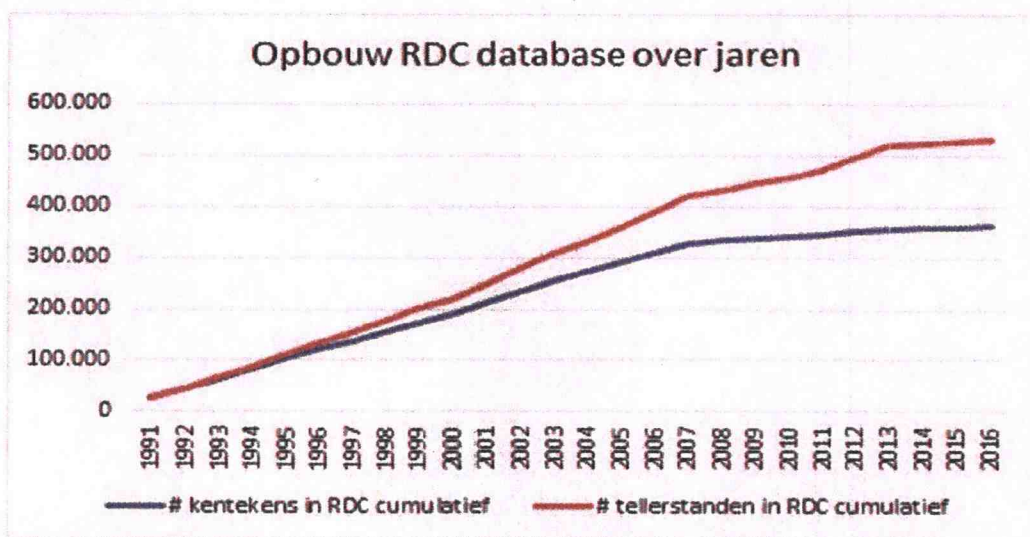
Ontwikkeling RDC database vs. Park

In de loop der jaren is het aantal kentekens en tellerstanden in de RDC database fors gestegen. De groei heeft zich vanaf 2003 vrijwel gelijk ontwikkeld aan de groei van het rijdend park. Op basis van het actueel rijdend park is van 39% van de kentekens het kenteken bekend in de database.



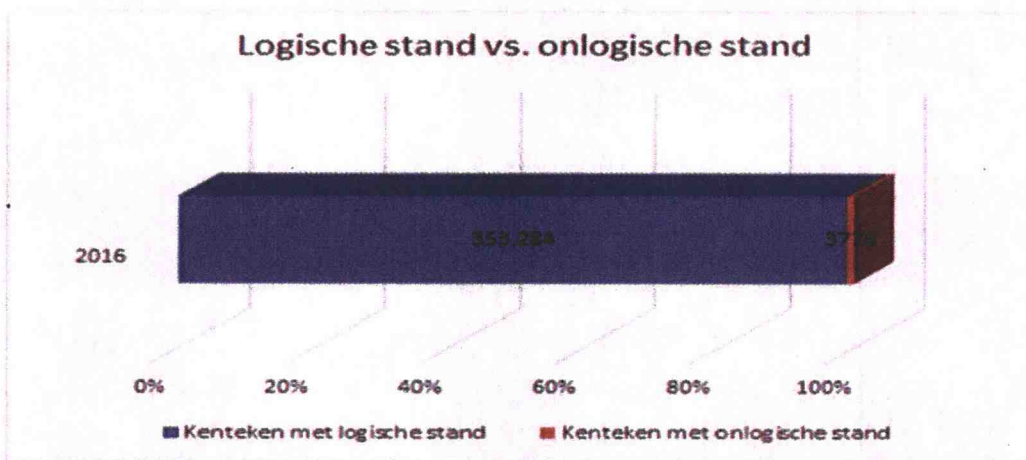
Ontwikkeling aantal kentekens en standen

Het aantal kentekens en tellerstanden is in de loop der jaren fors gestegen, waarbij het aantal standen per motorfiets in verhouding meer is toegenomen. Gemiddeld zijn er 1,5 standen per motor geregistreerd. Registratie door GT-bedrijven gebeurt op vrijwillige basis. Bij wettelijk verplicht stellen zal het aantal standen per kenteken verder toenemen.



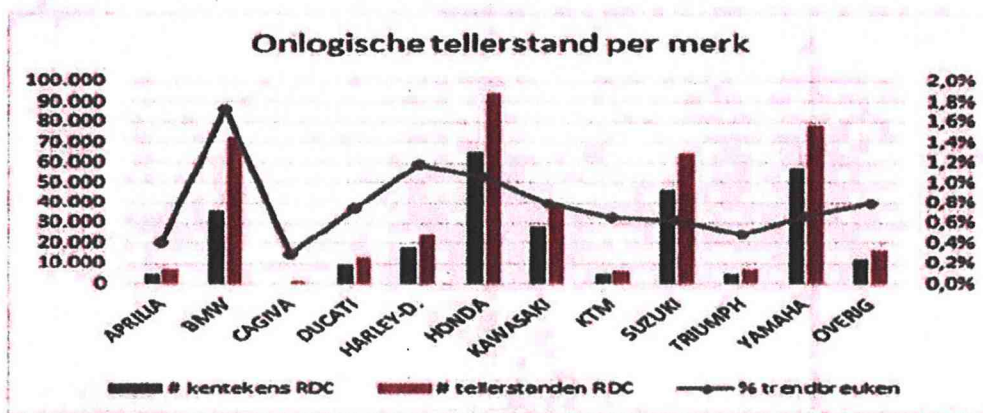
Onlogische tellerstanden (tellerstanden met trendbreuk)

Van het totaal aantal kentekens in de database vertoont 1,1% een trendbreuk. Dit percentage zal naar verwachting aanzienlijk toenemen als registratie van tellerstanden voor alle motorfietsen plaats zal vinden, inclusief motorfietsen waarvan het vermoeden bestaat of waarvan bekend is dat de tellerstand onlogisch is.



Onlogische tellerstanden per merk

Het percentage trendbreuken verschilt per merk. Merken zoals BMW en Harley-Davidson, die bekend staan als 'kilometervreters' en duurder geprijsd zijn, vertonen hogere percentages trendbreuken, tot bijna 2,0% van de kentekens in de database. Hier is het effect op de marktwaarde van een motorfiets bij tellerstandfraude groter.



Conclusies

Het doel van deze aanvullende onderbouwing is het inzicht geven in de grootte van het probleem en de impact hiervan, hoe de branche hier nu mee omgaat en hoe hier vanuit publiek initiatief invulling aan gegeven kan worden.

Tellerstandfraude is een substantieel probleem. Hoe groot dit probleem exact is blijkt echter zeer moeilijk te becijferen te zijn. De voorbeelden gegeven in de interviews (zie bijlage) geven hiervan een beeld. Op basis van de analyse vanuit de RDC database komt een percentage van 1,1% naar voren. Dit percentage zal naar verwachting aanzienlijk hoger worden als van alle motorfietsen registratie van tellerstanden plaats zal vinden.

Hoge tellerstanden, schade en import zijn de belangrijkste aanleidingen voor tellerstandfraude. Het zijn GT-Bedrijven, maar voornamelijk consumenten die hiervan economische schade ondervinden. Wettelijke verplichting tot registreren van standen en verder bewustzijn van de consument zullen eraan bijdragen fraude in de kiem te smoren.

Unaniem zijn alle geïnterviewden voorstander van wettelijke verplichting tot registreren van standen. Op dit moment gaat ieder GT-bedrijf hier op eigen wijze mee om. Net als hoe het bij automobielen is ingericht wenst de motorfietsbranche terugkoppeling via OVI-significatie en tellerrapport.

De infrastructuur in de GT-branche wijkt nauwelijks af van die van de automobielbranche. De processen voor inname en correctie van standen van motorfietsen kunnen dan ook vrijwel gelijk zijn aan de reeds bestaande processen voor automobielen.

Tellerstand registratie voor motorfietsen is een belangrijke stap in de verdere professionalisering van de branche. Door nu te starten met registreren van standen voor motorfietsen legt Nederland weer een stukje basis om ook in de toekomst ook voor motorfietsen grensoverschrijdende fraude aan het licht te brengen.

Bronnen

Statistieken en RDC database:

RDC, CBS

Interviews:

[Redacted] Motoport Leek, [Redacted]
 [Redacted] Motoport Zelhem, [Redacted]
 [Redacted] Goedhart Motoren, [Redacted]
 [Redacted] Groenevelt Motoren, [Redacted]

[REDACTED] Motoport Veldhoven, [REDACTED]
[REDACTED] Van de Kuinder Motoren, [REDACTED]
[REDACTED] Van Lent Keuringen, [REDACTED]
[REDACTED] Verpalen KTM Motors, [REDACTED]
[REDACTED] Pols Motoren, [REDACTED]
[REDACTED] Ten Kate Motoren, [REDACTED]
[REDACTED] Ros Motoren, [REDACTED]

Impact in COPAFIJTH

Algemeen uitgangspunt

Indien overgegaan wordt tot het registreren van tellerstanden voor voertuigen waarvoor een rijbewijs A, A1 of A2 (motorfietsen) verplicht is, zullen alle processen en voorwaarden gelijk zijn aan die van de huidige tellerstanden registratie van voertuigen waarvoor een rijbewijs B verplicht is.

De volgende aanbevelingen zijn hierbij van toepassing:

- Zorg voor verplichte registratiemomenten waardoor er voldoende tellerstanden worden geregistreerd voor het beoordelen van een tellerreeks.
- Zorg voor de borging van het kunnen houden van 'Toezicht'.

Externe communicatie

Ten behoeve van de invoer van het registreren van tellerstanden voor motorfietsen is een op burgers en branchepartijen gerichte campagne nodig. Het hiervoor benodigde budget bedraagt € 100.000.

Organisatie consequenties

De organisatie van de RDW zal niet wijzigen als ook voor motorfietsen het registreren van tellerstanden verplicht wordt.

Personele consequenties

Er zijn momenteel 730.000 motorfietsen geregistreerd en 9.725.000 OKR-voertuigen. De inschatting is dat we ca. 48.000 correctieverzoeken ontvangen voor de OKR-voertuigen, dus voor 0,5 % van de voertuigen. Als we er van uitgaan dat we bij motorfietsen voor hetzelfde aandeel correctieverzoeken ontvangen, zou dat een toename van $0.5\% * 730.000 = 3.650$ verzoeken betekenen. Echter omdat de verwachting is dat het aantal geregistreerde tellerstanden bij motorfietsen veel lager is door het ontbreken van de APK-verplichting en doordat er minder op gereden wordt en daardoor minder onderhoud nodig is, is de verwachting dat dit aantal correctieverzoeken ook lager is. Als we uitgaan van de helft (1.825 stuks) betekent dit een extra inzet in uren van $1.825 * 8,1$ (normtijd in minuten) / 60 = 246 uur, dus ca 0,2 fte

Op de erkende bedrijven wordt nu al reeds toezicht uitgeoefend. De categorie kan zonder extra personele inspanning toegevoegd worden.

Administratieve Organisatie consequenties

Om de Administratieve Organisatie aan te passen aan de voorgestelde wijziging vraagt 10.000 euro.

Informatie consequenties

Klantinformatie / Managementinformatie

Juridische consequenties

Indien er een tellerstandregistratie gaat plaatsvinden voor motorfietsen zal het besluit voertuigen aangepast dienen te worden. Dit betreft een wijziging op AMvB niveau. Daarnaast dient het beleid zoals opgenomen in de Toezichtbeleidsbrief aangepast te worden.

Voor het overige moet worden gekeken of een dergelijke tellerstandregistratie ten aanzien van motorfietsen authentiek kan worden, omdat naar waarschijnlijkheid minder registraties zullen plaatsvinden. Bij weinig overschrijvingen van een motorfiets of overschrijvingen waarbij geen erkend bedrijf is betrokken, worden er geen tellerstanden geregistreerd. Ook onderhoud van de motorfiets dient bij een erkend bedrijf plaats te vinden, anders worden er geen tellerstanden geregistreerd. De betrouwbaarheid van een tellerstandenreeks neemt toe bij een grotere hoeveelheid aan registraties, waardoor onder andere het gegeven authentiek gemaakt is. Indien de hoeveelheid tellerstandregistraties bij motorfietsen achterblijft, zal moeten worden gezien of het nut wat een dergelijke tellerregistratie zou moeten hebben, ook daadwerkelijk vervuld gaat worden. Wat valt er bijvoorbeeld uit een reeks van drie tellerstanden af te lezen over een periode van 12 jaar.

Technologie consequenties

Tijdens het project OKR is het mogelijk gemaakt voor alle voertuigsoorten die een teller hebben een tellerstand op te geven. Dit is destijds in de ontwerpen beschreven, in de software gebouwd en getest. Dit geldt dus ook voor de motorfietsen.

Bij de implementatie zijn een aantal aanpassingen doorgevoerd (zowel in de front-end en back-end) om er zeker van te zijn dat alleen tellerstanden van personenauto's of lichte bedrijfsauto's geregistreerd kunnen worden.

Een van de aanpassingen is een controlemodule die op basis van het kenteken het soort voertuig kan afleiden: In het geval er sprake is van een personenvoertuig of een lichte bedrijfswagen, dan wordt de tellerstand opgenomen en vastgelegd in het register. De huidige controle op de personenauto of de lichte bedrijfsauto moet uitgebreid worden met de categorie motorfietsen. Daarnaast dienen een aantal voertuig specifieke Front-Ends aangepast te worden.

ICT

Aanpassen beoordelingsmodule die aangeeft of een tellerreeks 'logisch' is. Er zal rekening gehouden moeten worden met 5- en 6-cijferige tellers.

De financiële impact is 12.500 euro (100 uur).

Huisvesting consequenties

Huisvesting: Er zal 1 werkplek volledig ingericht moeten worden vanwege de uitbreiding van personeel, € 10.000.