



RDW

(R/01518)

Uitvoeringstoets

Aanbevelingen verbeteren aanpak Tellerfraude

Onderzoeksdoelstelling: Het inzichtelijk maken van de uitvoeringsconsequenties van voorstellen uit het rapport "Evaluatie wet- en regelgeving tellerstand motorrijtuigen" van Twynstra Gudde.

| | |
|---------------------|------------------|
| Opdracht voor een | Uitvoeringstoets |
| Categorie | Wettelijk |
| Projectfinanciering | RDW |
| Opdrachtgever | [REDACTED] |
| Opdrachtnemer | [REDACTED] |
| Begindatum | 29 maart 2017 |
| Einddatum | 25 juli 2017 |
| Versie | 1.2 |
| Versiedatum | 25-07-2017 |

Versie informatie

| Versie | Datum | Bijzonderheden | Auteur |
|---------|------------|-----------------------------------|--------|
| 0.11 | 11-04-2017 | Indeling UT, vullen van de vragen | |
| 0.7 | 24-04-2017 | Toevoegen van uitwerkingen | |
| 0.8 | 04-05-2017 | Diverse reviews verwerkt | |
| 0.85/86 | 08-05-2017 | Diverse reviews verwerkt | |
| 0.87 | 11-05-2017 | Diverse reviews | |
| 0.88 | 17-05-2017 | Reviewcommentaren verwerkt | |
| 0.9 | 18-05-2017 | Versie voor MT R&I | |
| 0.95 | 24-05-2017 | Versie voor MT T&B | |
| 1.0 | 31-05-2017 | Versie voor MT RDW | |
| 1.1 | 16-06-2017 | Versie voor IenM | |
| 1.2 | 24-07-2017 | Versie voor I&M | |

Verzendlijst

| Rol/ Functie | Naam | Versie |
|-------------------------------|------|-----------|
| Opdrachtgever | | 0.8 |
| Gedelegeerd Opdrachtgever | | Vanaf 0.7 |
| Opdrachtnemer | | Vanaf 0.7 |
| Senior gebruiker R&I I&R | | 1.0 |
| Senior gebruiker R&I IV | | 1.0 |
| Hoofdredacteur | | Vanaf 0.7 |
| Senior adviseur R&I | | 0.8 |
| Voorzitter VAT | | 0.8 |
| Man. PO- APK-T&B | | Vanaf 0.7 |
| Medewerker uitvoering R&I | | Vanaf 0.7 |
| Medewerker Registerbeheer R&I | | Vanaf 0.7 |
| Jr. Juridisch Adviseur JBZ | | Vanaf 0.7 |
| Adviseur Uitvoering R&I | | Vanaf 0.7 |
| Adviseur Uitvoering R&I | | Vanaf 0.7 |
| Adviseur Uitvoering APK | | Vanaf 0.7 |
| Adviseur ICT | | Vanaf 0.7 |
| Adviseur R&I | | Vanaf 0.7 |
| Adviseur R&I | | 0.8 |
| Adviseur R&I | | 0.88 |
| MT R&I | | 0.9 |
| MT T&B | | 0.95 |
| MT RDW | | 1.0 |
| IenM | | 1.1 |
| IenM | | 1.2 |

Akkoordverklaring

Gedelegeerd Opdrachtgever

[Redacted]

<Datum van ondertekening>

Opdrachtnemer

[Redacted]

<Datum van ondertekening>

Inhoudsopgave

| | | |
|----------|---|-----------|
| 1 | Managementsamenvatting | 5 |
| | 1.1 Loslaten grens €150. | 5 |
| | 1.2 Reduceren oordeel 'geen oordeel' | 9 |
| | 1.3 Verplichting tellerstand bij demontage | 11 |
| | 1.4 Reparatie, revisie en vervanging kilometertellers | 13 |
| | 1.5 Verlagen tarief voor tellerstanden en tellerrapporten | 14 |
| | 1.6 Verplichting tellerrapport bij nieuwe tenaamstelling | 16 |
| | 1.7 Registratie tellerstanden voor motorfietsen | 17 |
| 2 | Probleemdefinitie | 20 |
| | 2.1 Inleiding | 20 |
| | 2.2 Bedrijfsvraagstuk | 20 |
| | 2.3 Doelstelling | 20 |
| | 2.4 Doelen | 21 |
| | 2.5 Kritieke succesfactoren | 21 |
| | 2.6 Gehanteerde uitgangspunten bij de Uitvoeringstoets | 21 |
| | 2.7 Uitgangsdokumentatie | 21 |
| | 2.8 Betrokken partijen | 21 |
| 3 | Aanbevelingen Twynstra Gudde en vragen I&M | 23 |
| | 3.1 Loslaten grens €150 | 23 |
| | 3.2 Reduceren oordeel 'geen oordeel' | 29 |
| | 3.3 Verplichting tellerstand bij demontage | 35 |
| | 3.4 Reparatie, revisie en vervanging kilometertellers | 37 |
| | 3.5 Verlagen tarief voor tellerstanden en tellerrapporten | 38 |
| | 3.6 Verplichting tellerrapport bij nieuwe tenaamstelling | 41 |
| | 3.7 Registratie tellerstanden voor motorfietsen | 42 |

Bijlagen

Bijlage 1 Brief BOVAG 150 euro grens

Bijlage 2 Brief motoren

1 Managementsamenvatting

Om fraude met het wijzigen van de tellerstand van motorrijtuigen tegen te gaan, is op 1 januari 2014 een wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in werking getreden (Staatsblad, 2013a, 2013c). De wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 voorziet samengevat in (Tweede Kamer, 2012b):

- een verbod om tellerstanden te wijzigen of de werking van de kilometerteller te beïnvloeden
- een registratie van tellerstanden door de RDW.

Afgesproken is om de wet- en regelgeving in verband met het wijzigen van de tellerstand van motorrijtuigen na twee jaar te evalueren (Eerste Kamer, 2013a; Staatsblad, 2013b; Tweede Kamer, 2013b).

In de eerste helft van 2016 heeft onafhankelijk onderzoeksbureau Twynstra Gudde deze evaluatie uitgevoerd en op 1 juli 2016 het evaluatierapport "Evaluatie wet- en regelgeving tellerstand motorrijtuigen" met daarin aanbevelingen om de aanpak van tellerfraude verder te verbeteren opgeleverd. Dit rapport is in december 2016 aangeboden aan de Eerste en Tweede Kamer. Aan de Tweede Kamer is toegezegd dat in het voorjaar van 2017 een kabinetsreactie naar de kamer zal worden gestuurd.

Op 8 maart 2017 heeft het ministerie van Infrastructuur en Milieu, hierna I&M, de RDW opdracht gegeven om, middels een uitvoeringstoets, onderzoek te doen naar de uitvoeringsconsequenties van 6 voorstellen uit het evaluatierapport van Twynstra Gudde. Tevens is, in het verlengde van de uitvoeringstoets, gevraagd 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.

Voor alle zeven onderwerpen (zes voorstellen en een vraag) is een aparte COPAFIJTH analyse gemaakt om op deze wijze maximaal inzicht te vergaren ten aanzien van de aanbevelingen en het eerder genoemde aanvullend verzoek. Deze onderwerpen zijn in hoofdstuk 3 in detail beschreven en verder uitgewerkt tot onderzoeksresultaten. Een samenvatting van hoofdstuk 3 vindt u direct hieronder.

Het effect op de kostendekkendheid en eventuele tariefstijging worden door de RDW nader uitgewerkt n.a.v. de te maken keuzes door het ministerie IenM.

1.1 Loslaten grens €150.

Tellerstanden van voertuigen worden geregistreerd bij de APK en ROB-bezoeken (Reparatie, Onderhoud en Bandenwissel) aan RDW-erkende bedrijven, waarbij een drempelbedrag van €150 wordt gehanteerd. Jonge voertuigen halen bij ROB-bezoeken dit drempelbedrag vaak niet, waardoor van deze categorie nauwelijks tellerstanden bekend zijn tot de eerste APK. De RDW wordt in dit kader gevraagd een uitvoeringstoets te doen op de consequenties van het loslaten van de grens van €150. Daarbij wordt de RDW gevraagd twee varianten uit te werken;

- 1) *het helemaal loslaten van de grens van €150 en*
- 2) *het loslaten van de grens van €150 tot de eerste APK van een voertuig.*

Verstreking van tellerstanden op vrijwillige basis moet altijd mogelijk blijven.

Keuze voor uit te werken variant

Uit zowel kwantitatief als kwalitatief onderzoek blijkt dat het tweede scenario, het loslaten van de grens tot aan de 1^{ste} APK, niet de voorkeur heeft. Om deze reden is alleen de impact op de copafijth factoren uitgewerkt voor het eerste scenario.

Hieronder vindt u de onderbouwing van deze keuze. Vervolgens is de uitwerking op uitvoering van het eerste scenario in beeld gebracht.

Variant 2 *Het loslaten van het drempelbedrag van 150 euro tot de eerste APK van een motorrijtuig Loslaten drempelbedrag van 150 euro tot de eerste APK*

Motorrijtuigen waarbij het verplicht is om de tellerstand te registreren, hebben afhankelijk van de brandstof of het gebruik van het voertuig een andere verschijningsdatum voor de eerste APK.

Motorrijtuigen:

- met de brandstof benzine en/of elektrisch zijn vier jaar na de datum eerste toelating APK-plichtig;
- met de brandstof diesel of een gasvormige brandstof (LPG, CNG, LNG) zijn drie jaar na de datum eerste toelating APK-plichtig;
- ingericht als taxi, OV-auto of ambulance zijn één jaar na de datum eerste toelating APK-plichtig (ongeacht de brandstofsoort,)

Bij scenario 2 zal de erkenninghouder bij een ROB-bezoek moeten controleren of het voertuig de wettelijk verplichte APK heeft ondergaan om te bepalen of de grens van €150 al dan niet van toepassing is. Gevolg is dat bij alle voertuigen deze controle moet plaatsvinden voor het wel of niet visueel waarnemen en daarna het noteren van de actuele tellerstand. Het betreft een extra handeling voor de erkenninghouders, het is complex en zorgt voor een hoge foutscore (onterecht geen tellerstand doorgeven).

Voor de niet geautomatiseerde bedrijven zal dit scenario extra complexiteit met zich mee brengen doordat handmatig de controle (van wel of niet de tellerstand doorgeven) moet worden nagegaan.

Kwantitatieve onderbouwing administratieve lasten van de extra controle

| | Aantal ROB tellerstand registraties op jaarbasis | Benodigde tijd (min) | Uurtarief | Totaal |
|-------------------------|--|----------------------|-----------|----------------|
| Aantal ROB registraties | 7.500.000 | 5 | € 37,00 | € 23.125.000,= |

Hiernaast is er sprake van proceskosten vanwege herstelacties vanwege onder meer het vergeten tellerstanden te registreren voor jonge voertuigen.

Conclusie

Gezien de extra complexiteit, administratieve lasten en kosten bij scenario 2, verdient scenario 1 de voorkeur. Het scenario van het doorgeven van de ROB tellerstanden gedurende de gehele levensduur van een voertuig is dan ook op uitvoering uitgewerkt.

Uitwerking consequenties uitvoering scenario 1

Sinds 2016 bezoekt een RDW adviseur erkenninghouders met het doel voorlichting en advies te geven over het registreren van de ROB standen. Hieruit blijkt dat nagenoeg alle erkenninghouders aangeven een groot voorstander te zijn van het laten vervallen van de 150 euro grens gedurende de gehele looptijd van een voertuig. Aangegeven wordt dat de tellerstand toch al wordt geregistreerd voor het verwerken van de werkorder. Dit wordt bevestigd in het periodieke overleg met providers en leveranciers van de dealermanagementsystemen.

Variante 1 geeft ten opzicht van variant 2 de volgende voordelen:

- Genereert de meeste data over de gehele levensduur, dit geeft de minste ruimte tot fraude met tellerstanden
- Geeft de meeste verplichte tellerstand registratie momenten, dus meer data
- Minder impact op de processen en systemen voor de branche doordat de extra handeling van een controle op APK-vervaldatum (eerste APK) niet noodzakelijk is. Variante 1 vergt de minste administratieve lasten en minder kosten om systemen aan te passen.
- Duidelijker voor burger en branche, minder complex, te begrijpen en te communiceren

Door meer tellerstanden van een motorrijtuig te registreren en te vergelijken met elkaar wordt de ruimte om te frauderen, door de tellerstand terug te draaien, verder verkleind. Dit geeft een vollediger en beter te beoordelen beeld van het verloop van de tellerstanden van het motorrijtuig.

Zorg naast het vervallen van het drempelbedrag ook voor duidelijkheid in de regelgeving over reparaties tijdens de garantieperiode. Het advies is om ook bij deze handelingen de tellerstanden te laten registreren.

Meer registratie (data) van tellerstanden bij een motorrijtuig geeft een betrouwbaarder beeld van het verloop van de tellerstand van het motorrijtuig. Toename aan geregistreerde tellerstanden zal ook een toename aan foutief geregistreerde tellerstanden tot gevolg hebben. Echter door meer verplichte registratie momenten is een foutief geregistreerde tellerstand eenvoudiger te beoordelen op betrouwbaarheid.

Een belangrijk aandachtspunt is het vaststellen wanneer ROB registratie moet plaatsvinden. Er zal hiervoor een definitie opgenomen moeten worden in de wet- en regelgeving. Deze en andere implementatie voorwaarden moeten worden afgestemd met de branche.

Impact

Financieel

- | | |
|-------------------------------|-----------|
| • Externe communicatie | € 50.000 |
| • Organisatie | n.v.t. |
| • Personeel | 2 a 3 fte |
| • Administratieve organisatie | € 28.000 |
| • Informatie | € 20.000 |

Er is geen noemenswaardige ICT-impact bij de RDW aangezien de extra meldingen worden afgehandeld volgens de huidige systematiek.

Door verdere digitalisering van de bedrijfsprocessen wordt op termijn de efficiency verhoogd waardoor de impact op personeel lager uit zal vallen.

Extern

De administratieve lasten voor de voertuigbranche zullen niet noemenswaardig stijgen doordat de systemen en processen niet aangepast hoeven te worden. De meeste erkenninghouders hebben de automatisering hierop ingericht. Hierbij wordt uitgegaan van het door de branche gewenste groei-model waarbij niet geautomatiseerde bedrijven de tijd krijgen om voorzieningen te treffen. De branche ondersteunt het voorstel om de 150 euro grens voor ROB los te laten. In de bijgesloten brief van de BOVAG vindt u hierop een toelichting en aanvullende aandachtspunten en voorwaarden namens de branche.

Advies

Het advies is het drempelbedrag bij ROB-bezoeken helemaal los te laten. Registreer gedurende de gehele levensduur van een motorrijtuig zoveel mogelijke tellerstanden. Door meer geregistreerde tellerstanden wordt de ruimte waarin met de tellerstand gefraudeerd kan worden kleiner en wordt het frauderen met de tellerstand steeds minder aantrekkelijk.

Aanvullingen op het advies

- Onderzoek het middel om te sanctioneren, met name bij ROB maar wellicht bij alle momenten waarop tellerstanden worden doorgegeven. Het verzoek hierbij is vooral de mogelijkheid van het inzetten van een bestuurlijke boete te onderzoeken. Het advies is om dit via het project MERK verder te onderzoeken.
- Zorg in de regelgeving voor duidelijkheid over reparaties gedurende de garantieperiode waardoor ook naar aanleiding van deze handelingen tellerstanden worden vastgelegd.
- Definieer in de regelgeving wat onder een ROB bezoek of handeling wordt verstaan.
- Door toename van het aantal tellerstandregistraties neemt de betrouwbaarheid en daarmee bruikbaarheid van de kilometerhistorie toe. Het advies is dan ook om voor bepaalde doelgroepen als de opkopers van schadevoertuigen, Verbond van Verzekeraars (VBV) en verzekeringsmaatschappijen (schade-experts) het verstrekkingenbeleid te verruimen.

1.2 Reduceren oordeel 'geen oordeel'

Bij de overgang van de registratie van tellerstanden door de NAP naar de RDW is bij een groot aantal voertuigen het oordeel 'geen oordeel' aan de geregistreeerde tellerstand toegekend. Ook krijgen voertuigen waarvan minder dan twee tellerstanden bekend zijn en voertuigen die worden geïmporteerd het oordeel 'geen oordeel'. De RDW wordt gevraagd voorstellen te doen om het aantal registraties met het oordeel 'geen oordeel' te reduceren en een duidelijke toelichting te geven waarom het oordeel 'geen oordeel' wordt gegeven. De RDW wordt gevraagd daarbij te kijken of er andere manieren zijn om via het tellerrapport de koper/eigenaar te informeren over de achtergrond van de tellerstand en tellerreeks van het voertuig, zonder het oordeel 'geen oordeel' te geven.

Huidige situatie

'Geen oordeel' houdt in dat conform het beleid de RDW niet kan instaan voor de kwaliteit van de reeks tellerstanden. En ter voorkoming van claims op dit punt wordt het oordeel 'geen oordeel' gegeven en geregistreerd.

In de volgende gevallen wordt door de RDW 'geen oordeel' gegeven en geregistreerd:

- bij invoer;
- bij ombouw van een voertuig waardoor het tot een andere voertuigcategorie gaat behoren en daarmee een ander kenteken krijgt;
- ontbreken reeks (voornamelijk bij nieuwe auto's);
- een teller die niet tot 999.999 telt of waarbij de maximale tellerstand bereikt is;
- tellervervanging;
- als de tellerstand volgens de Stichting NAP onlogisch was.

Ontwikkeling 'geen oordeel' registraties

| Trendcode | Omschrijving | 20140101 | | 20150101 | | 20160101 | | 20161001 | |
|-----------|--|-----------|--------|-----------|--------|------------|--------|------------|--------|
| 00 | Logisch | 6.674.983 | 78,1% | 7.068.153 | 73,0% | 7.471.192 | 72,1% | 7.614.663 | 72,3% |
| 01 | Geen oordeel i.v.m. teller die niet tot 999.999 telt of maximale tellerstand | 301.182 | 3,5% | 285.148 | 2,9% | 263.997 | 2,5% | 247.322 | 2,3% |
| 02 | Geen oordeel i.v.m. vervangen teller | 8.926 | 0,1% | 9.285 | 0,1% | 9.347 | 0,1% | 9.160 | 0,1% |
| 04 | Onlogisch | 58 | 0,0% | 121.711 | 1,3% | 170.369 | 1,6% | 195.624 | 1,9% |
| 05 | Geen oordeel i.v.m. invoer of ombouw naar andere voertuigcategorie | 812.572 | 9,5% | 962.018 | 9,9% | 1.112.633 | 10,7% | 1.217.373 | 11,6% |
| 06 | Geen oordeel i.v.m. ontbreken reeks | 119.370 | 1,4% | 668.002 | 6,9% | 814.656 | 7,9% | 772.050 | 7,3% |
| 07 | Geen oordeel i.v.m. 'onlogisch' van stichting NAP | 624.300 | 7,3% | 570.530 | 5,9% | 513.632 | 5,0% | 471.420 | 4,5% |
| | Aantal voertuigen | 8.541.391 | 100,0% | 9.684.847 | 100,0% | 10.355.826 | 100,0% | 10.527.612 | 100,0% |

Uitwerking voorstel en advies

Het in het register reduceren van het aantal 'geen oordeel' kan in een klein aantal gevallen worden gerealiseerd:

1. Door bij 'geen oordeel i.v.m. ontbreken reeks' vanaf de eerste tellerstand direct het oordeel 'logisch' te geven, wordt het aantal 'geen oordeel' bij nieuwe voertuigen verminderd. Dit betreft ca 600.000 voertuigen (is ca 7%). Zeker als de 150 euro grens wordt losgelaten is dit een betrouwbaar voorstel.
2. Door er voor te zorgen dat bij ombouw van een voertuig, waardoor het voertuig wijzigt van voertuigcategorie en als gevolg daarvan een nieuw kenteken krijgt, de tellerstanden worden meegenomen van het oude naar het nieuwe kenteken, zal niet 'geen oordeel' worden gegeven, maar zal het oordeel worden bepaald over de volledige reeks tellerstanden. Dit betreft ca 1800 voertuigen.

In andere gevallen is het niet aan te raden het oordeel 'geen oordeel' te laten vervallen:

3. Bij importvoertuigen kunnen veel klachten ontstaan doordat raadplegers van OVI (op de RDW site) en tellerrapporten zich misleid voelen dan wel onjuist geïnformeerd wanneer daar 'logisch' wordt vermeld terwijl het voertuig in het buitenland mogelijk wel een onlogische reeks had.
4. Op de tellerstanden die zijn overgenomen van de Stichting NAP heeft de RDW geen toezicht gehouden. Het oordeel 'geen oordeel i.v.m. onlogisch volgens NAP' zal vanzelf afnemen na verloop van tijd doordat op deze registraties mogelijk correcties worden uitgevoerd waardoor de reeks 'logisch' wordt en doordat voertuigen uit het register verdwijnen na export of demontage. Sinds de registratie van tellerstanden bij de RDW is het aantal voertuigen in deze categorie gedaald van 624.300 naar 471.420.

Impact

Alle situaties leiden tot aanpassingen in ICT-systemen door het aanpassen van de beoordelingscriteria. Bij situatie 2 betekent het meenemen van tellerstanden naar het nieuwe kenteken aanvullend te realiseren functionaliteit.

Financieel

Aanpassen systemen € 62.500

Conclusie

De RDW adviseert om in de situaties beschreven onder 1 en 2 de benodigde wijzigingen door te voeren waardoor het aantal voertuigen met het label 'geen oordeel' wordt verminderd.

Voor situatie 3 geldt dat het in de toekomst wellicht mogelijk wordt om het aantal import voertuigen met 'geen oordeel' te verminderen door de uitwisseling van tellerstanden met andere EU-landen en door het gebruik van uitleesmogelijkheden als de VIN-cube. Hieraan dienen de nodige betrouwbaarheidseisen gesteld te worden. De aanbeveling houdt in om afhankelijk van de uitkomsten van deze ontwikkelingen het terugdringen van het oordeel 'geen oordeel' opnieuw te onderzoeken. De RDW is momenteel bezig om beleid te formuleren hoe om te gaan moet worden met tellerstanden die in het buitenland zijn geregistreerd. In een later stadium zal dit beleidsvoorstel met I&M worden afgestemd.

Voor de tellerstanden met het oordeel 'geen oordeel' die zijn overgenomen van de stichting NAP (situatie 4) adviseert de RDW geen wijziging door te voeren.

Advies over 'andere wijze koper/eigenaar informeren over tellerreeks/oordelen'

Bij het tot stand komen van het huidige beleid is uitvoerig gediscussieerd over het toepassen van het verstrekken van 'oordelen'. Het oordeel is een eenvoudige weergave van de waarde van een tellerreeks. Het is voor vele consumenten lastig om zelf op basis van een tellerreeks conclusies te trekken. Hierbij is geconcludeerd dat 'geen oordeel' ook een oordeel is.

Er zijn een paar opties geïnventariseerd voor het verbeteren van de informatie aan de koper/eigenaar, te weten:

- Zodra op termijn het aantal registraties dusdanig is toegenomen waardoor het fraude risico behoorlijk is afgenomen (door kortere registratie intervallen), kan het vrijgeven van de tellerstandhistorie verruimd worden. Hierdoor ontstaat voor de koper/eigenaar additionele informatie, naast het oordeel, waardoor meer inzicht ontstaat.
- Het verbeteren van de informatievoorziening/uitleg over de betekenis van de oordelen via RDW middelen (als de RDW site en bannercampagne) en via ketenpartners als de ANWB, BOVAG, RAI, VNA verenigd in de Vereniging Aanpak Tellerfraude (VAT).
- Verbeteren van de disclaimer die getoond wordt bij het online opvragen van het oordeel op de RDW dienst 'Online Voertuig Informatie (OVI)' *.

* De disclaimer tekst:

Oordeel

De reeks die na de laatste registratie ontstaat, bepaalt het getoonde oordeel.

Als u wilt weten wat het oordeel is bij de actuele tellerstand van dit voertuig, dan kunt u hier de tellerstandcontrole doen. Deze link opent in een nieuw venster. Hiervoor vult u zelf de actuele tellerstand van het voertuig in.

Na registratie van meer dan 1 tellerstand is zichtbaar of deze tellerstanden oplopend zijn of niet. Als de tellerstanden oplopend zijn, krijgt de reeks die ontstaat een logisch oordeel. Als de tellerstanden niet oplopend zijn, ontstaat een onlogisch oordeel.

In een aantal gevallen geeft de RDW geen oordeel over de reeks tellerstanden:

- *Het voertuig is geïmporteerd*
- *Het voertuig heeft in het verleden een onlogisch oordeel gehad van NAP*
- *Het voertuig heeft minder dan 2 geregistreerde tellerstanden*
- *De teller telt niet tot 999.999*
- *De teller is vervangen*

1.3 Verplichting tellerstand bij demontage

Het verplicht verstrekken van tellerstanden wordt door demontagebedrijven als grote last ervaren. Gelet op de beperkte toegevoegde waarde bij de aanpak van tellerfraude wordt de RDW gevraagd een uitvoeringstoets te doen op de consequenties van het laten vervallen van

de verplichting voor het verstrekken van tellerstanden door demontagebedrijven. Het verstrekken van tellerstanden door demontagebedrijven kan dan op vrijwillige basis worden voortgezet.

Conclusie

Het opgeven van een tellerstand door demontagebedrijven draagt niet bij aan het terugdringen van tellerstandfraude vanwege het einde van de levensloop van het voertuig. Bij demontage wordt nu al geen toezicht uitgeoefend op het registreren van tellerstanden. Hiermee wordt er ook niet meer gesanctioneerd. Voorgesteld wordt om de wettelijke verplichting om tellerstanden bij ORAD (Online Registratie Auto Demontage) te registreren te laten vervallen.

Impact

Extern (administratieve lasten branche)

Door het afschaffen van de tellerstandregistratie voor de demontagebranche worden de administratieve lasten teruggebracht door:

- minder fysieke/handmatige activiteiten voor het opnemen van tellerstanden
- het proces van op afstand vrijwaren van een voertuig, in geval een voertuig elders staat, wordt eenvoudiger
- het verminderen van het afbreukrisico bij sancties waardoor de bedrijfsvoering tijdelijk wordt stilgelegd.

Schatting vermindering administratieve lasten is € 1,5 miljoen (gebaseerd op een jaarlijkse demontage van 220.000 voertuigen).

Wel zullen de ICT-systemen bij de branchepartijen aangepast moeten worden. Dit is een eenvoudige aanpassing, de impact is laag.

Intern RDW

Er is impact op ICT gebied, de interfaces met de demontage systemen moeten worden aangepast.

Financieel

- | | |
|---|----------|
| • Informatie/communicatie | € 500 |
| • Aanpassen ICT-systemen maximaal 200 uur | € 25.000 |
| • Regelgeving | € 500 |

Juridische aspecten

Er zullen aanpassingen nodig zijn op AMvB-niveau.

Voor een motorrijtuig waarbij het voertuig niet direct buiten gebruik wordt gemeld blijft het doorgeven van tellerstanden wenselijk en verplicht. Het gaat hier om voertuigen die door demontagebedrijven in de bedrijfsvoorraad zijn gezet zonder de zekerheid dat ze gedemonteerd worden. Indien bij de gecombineerde melding voor demontage van een voertuig gewenst is dat geen tellerstand verstrekt dient te worden, zal er een wijziging moeten plaatsvinden van de regelgeving, nu een voertuig dat door middel van een gecombineerde melding voor demontage eerst in de bedrijfsvoorraad komt.

Advies

De RDW adviseert, gezien het ontbreken van de toegevoegde waarde van de registratie en vanwege de reductie van de administratieve lasten en afbreukrisico voor de demontage branche, de wettelijke verplichting van het melden van een tellerstand bij demontage geheel te laten vervallen. Dit wordt gerealiseerd door de mogelijkheid van een tellerstand in te voeren bij demontagebedrijven te verwijderen.

Er is dan ook geen mogelijkheid voor een vrijwillige melding. Vrijwillige registratie is niet aan te bevelen door het ontbreken van toezicht waardoor de kwaliteit van de registratie afneemt.

1.4 Reparatie, revisie en vervanging kilometertellers

Door het verbod op het wijzigen van tellerstanden of de werking van de kilometerteller te beïnvloeden is het repareren, reviseren of vervangen van een defecte kilometerteller strafbaar, ook als dit door gespecialiseerde bedrijven gebeurt zonder oogmerk van fraude. Om de consument te beschermen en fraude te bestrijden wordt de RDW gevraagd een uitvoeringstoets te doen op de consequenties van een speciale erkenning, of een alternatief hiervoor, voor bedrijven die defecte kilometertellers repareren, reviseren of vervangen zonder het oogmerk van fraude.

De aanbeveling suggereert dat het repareren, reviseren of vervangen van een defecte kilometerteller strafbaar is. Dat is onjuist. Het repareren, reviseren of vervangen van een kilometerteller is toegestaan mits de juiste tellerstand weer op de teller komt. De vraagstelling komt daardoor in een ander licht te staan en in de beantwoording is daar rekening mee gehouden.

Analyse

Voor wat betreft de opmerking van de RDW is duidelijk geworden dat het in elk geval is toegestaan om een teller te reviseren, repareren of te vervangen. Belangrijk hierbij is dat de *juiste* hoeveelheid gereden kilometers/mijlen weer op de teller komen.

De vraag gaat over consumentenbescherming, fraude bestrijding en een legaal alternatief voor bonafide bedrijven die een teller willen vervangen, repareren of reviseren. Geconstateerd wordt dat er legaal gereviseerd, gerepareerd en vervangen kan worden.

Het bij de RDW melden van tellervervanging is niet verplicht. Partijen die kwaadwillig tellerstanden terugdraaien bij reparatie, revisie en vervanging zijn over het algemeen geen RDW erkenninghouders en zullen zich bewust verborgen houden. Inzicht in welke partijen en omvang ontbreekt dan ook.

Het invoeren van een speciale erkenning, of alternatief hiervoor, voor bedrijven defecte tellers repareren reviseren of vervangen heeft geen positief effect op het verder terugdringen van fraude en zal enkel leiden tot administratieve lastenverzwaring voor de erkenninghouders en extra kosten voor de RDW.

Voor de introductie van een nieuwe erkenning worden in ieder geval de volgende aanpassingen voorzien: