

- Wet- en regelgeving
- Extra Toezicht
- Toezichtbeleidsbrief
- Informatiemap voor de voertuigbranche
- Technische mogelijkheid voor het opnemen van een nieuwe erkenning
- Aanpassing ICT systemen voor de facturering en risicogerichte toezicht.
- Aanvraagformulier en Handleiding bij de aanvraag
- Website RDW
- Opleiding medewerkers (intern en bedrijvencontroleurs)
- Brieven en tekstfragmenten
- AO's
- Q&A KCC / Kennisbank

Verder worden aanpassingen voorzien in aanpalende processen en systemen zoals SAP en EDS, e.e.a. is afhankelijk van de eisen die aan een dergelijke erkenning worden gesteld.

Conclusie

De impact van de invoering van een nieuwe erkenning is groot en de opbrengst is relatief laag. Er zijn een paar bekende en bonafide partijen die uitgerust zijn om kilometertellers te vervangen of te repareren. Deze zijn bekend bij de RDW. De malafide bedrijven (de terugdraaiers) worden met een erkenning niet bereikt.

Advies

Het voorstel is om de malafide bedrijven te ontmoedigen door juist de bonafide bedrijven te faciliteren. Dit door deze bedrijven te helpen met het geven van toegang tot de juiste en laatste geregistreerde kilometerstand. Hiermee wordt de kans op het noteren van een te lage en hiermee foutieve kilometerstand lager. Afhankelijk van de te kiezen oplossing zal mogelijk het verstrekkingenbeleid hiervoor aangepast moeten worden.

Met één van deze bonafide bedrijven heeft de RDW een pilot uitgevoerd met positieve resultaten. Nadere informatie over deze pilot is beschikbaar.

Het advies is ook om grotere bekendheid te geven aan de bonafide bedrijven via RDW uitingen en via ketenpartners als ANWB, BOVAG en het VAT. Hiermee wordt een zuigende werking naar deze bedrijven gestimuleert.

1.5 Verlagen tarief voor tellerstanden en tellerrapporten

Geadviseerd wordt het opvragen van tellerstanden zo gemakkelijk mogelijk te maken, waarbij de tarieven en de vindbaarheid als belangrijkste verbeterpunten worden aangemerkt. De RDW wordt gevraagd een uitvoeringstoets te doen op de consequenties van het verder verlagen van de tarieven voor het opvragen van tellerstanden en tellerrapporten. Daarbij wordt aandacht gevraagd voor alternatieve financiering en het effect van prijsverlaging op het volume.

Analyse

Met ingang van 1 april 2016 is de tellerstand controle t.b.v. consument verlaagd van € 2,99 naar € 1,00 en het tellerrapport van € 4,90 naar € 2,00. Deze prijsverlagingen hebben nagenoeg geen effect gehad op de tellerstand controle (in 2016 zijn 24.000 controles uitgevoerd).

De afname van het aantal tellerrapporten is met 25% toegenomen. Op zich een goed resultaat echter het absolute aantal blijft sterk achter bij het potentieel aan af te nemen tellerrapporten. Over 2016 zijn 19.000 tellerrapporten opgevraagd door particulieren, het potentieel is 1 miljoen aan tenaamgestelde occasions.

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 bevestigingen van tellerstandcontrole en tellerrapport waarvoor wel kosten in rekening gebracht worden. Momenteel loopt een consumentenonderzoek waarin dit aan de orde komt.

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. Het beeld is dat het identificeren via Digid en het betalen via Ideal drempelverhogend werkt. Een tellerrapport kan enkel worden opgevraagd door de eigenaar/houder van een voertuig. Dit wordt vastgesteld met behulp van de Digid van de aanvrager. Ideal wordt gebruikt om het tellerrapport te betalen. Voor gebruik van Digid als Ideal zijn extra inloggegevens benodigd.

Het wegnemen van deze drempels door de betaalde producten tellercontrole en tellerrapport tegen een nul tarief aan te bieden, kan zorgen voor een verhoging van de afnamen van deze producten.

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. De doorgevoerde verlaging van het tarief in 2016 (4,95 naar 2 euro) heeft geen noemenswaardig effect gehad op het aantal afgenomen tellerrapporten.

Advies

Het advies is een pilot in te richten voor het aanbieden van de tellerproducten tegen een nul tarief. Hiermee worden alle drempels (DigiD en Ideal) wegnomen. Naar verwachting zal het consumentenonderzoek hieraan extra onderbouwing geven. De pilot zou minimaal 1 tot meerdere jaren kunnen duren. Het voorstel is om de relatief lage opbrengsten derving te financieren uit het ophogen van andere tarieven. Het gaat hierbij om een bedrag van 58.000 euro (opbrengst tellerstandcontrole en opvragen tellerrapporten in 2016).

In de lijn van dit advies is het logisch om het tellerrapport dat via bedrijven worden aangeboden ook tegen een nul tarief aan te bieden. Hiervoor worden de erkenninghouders 10ct per rapport in rekening gebracht.

Uit onderzoek blijkt dat de meeste consumenten die op zoek zijn naar een occasion zich oriënteren met behulp van de occasionsites als Autoscout24 en Marktplaats. In de Communicatiegroep VAT/RDW wordt gekeken naar de mogelijkheid van het aanbieden van de tellerproducten via deze occasionsites onder voorbehoud van toestemming van de

eigenaar/houder van het voertuig. Op deze wijze wordt een groot publiek bereikt. Het verzoek is deze optie verder uit te werken.

Toelichting op toekomstperspectief

Naar mate er steeds meer tellerstanden worden geregistreerd, met name door het loslaten van de 150 euro grens bij ROB standen, zal de kans op tellerfraude steeds kleiner worden. Dit geeft mogelijkheden om het vrijgeven van tellerstanden te verruimen en het verstrekkingenbeleid hierop aan te passen. In deze lijn lijkt het voor de hand te liggen de tellerstanden historie via open data aan te bieden. Het gaat hier om verstrekking tegen een nul tarief, het lijkt dan ook aannemelijk om de tellerproducten ook tegen een nul tarief aan te bieden.

1.6 Verplichting tellerrapport bij nieuwe tenaamstelling

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.

Kosten

Er zijn verschillende situaties waarbij een tellerrapport overhandigd dient te worden in geval van een nieuwe tenaamstelling. Per situatie is een inschatting gemaakt van de kosten en administratieve lasten voor burgers en bedrijven:

	Aantal tenaamstellingen (2016)	Extra benodigde tijd (min)	Uurtarief	Prijs tellerrapport	Totaal van de kosten en adm. lasten
Consumer to consumer	1 mln	15	€ 15,00	€ 2,00	€ 5.750.000,=
Business to consumer	1,2 mln	5	€ 37,00	€ 0,10	€ 3.820.000,=

Conclusie

Hoewel het overhandigen van een tellerrapport bij een nieuwe tenaamstelling het bewustzijn van consumenten kan vergroten zijn zowel de branche als de RDW van mening dat het op dat moment overhandigen van een tellerrapport te laat in het proces is. De bewustwording en bijhorende 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.

Toelichting:

In België wordt bij de tenaamstelling verplicht een tellerrapport verstrekt aan de nieuwe eigenaar. Dit maakt deel uit van een omvangrijk proces waarbij het verplicht is om elke tweedehands voertuig te laten keuren voordat de verkoop plaatsvindt. Het beoordelen van de tellerstand is dan ook al eerder in het aankoopproces aan de orde geweest.

Bij de branche (dealers) is de mogelijkheid aanwezig om eenvoudige een tellerrapport op te vragen en aan de consument te verstrekken.

Advies

De RDW adviseert om geen tellerrapport te overhandigen bij een tenaamstelling.

Wel is uit een brainstorm het idee naar voren gekomen om de tellerstand op het vrijwaringsbewijs op te nemen. Het gaat hier om een bewijs bij transacties van voertuigen tussen consumenten en erkenninghouders (opname in bedrijfsvoorraad). Bij vermoedelijke tellerfraude en wanneer een onderzoek wordt gestart, kan dan op eenvoudige wijze met het vrijwaringsbewijs worden aangetoond dat een tellerstand is teruggedraaid na de verkoop door de voormalige eigenaar (dus nadat een dealer het voertuig in de bedrijfsvoorraad heeft genomen). Dit jaar zal de RDW een impactanalyse uitwerken waarover het I&M geïnformeerd zal worden.

Een bijkomstig voordeel van het vermelden van de actuele tellerstand op het vrijwaringsbewijs is het vergroten van het bewustzijn bij consumenten.

1.7 Registratie tellerstanden voor motorfietsen

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 (motorfietsen) mogelijk is.

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 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 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.

De RDW heeft het VAT (Vereniging Aanpak Tellerfraude) gevraagd input voor de onderbouwing naar nut en noodzaak aan te leveren. Het gaat hier om een aanvulling op de eerder door de BOVAG aan I&M aangegeven argumentatie en input namens de bij het VAT aangesloten branchepartijen ANWB, VNA en RAI Vereniging. De RDW heeft de COPAFIJTH factoren voor de implementatie in kaart gebracht.

De RDW adviseert om bij dit punt tevens paragraaf 3.7 goed door te nemen waarin de onderbouwing nader is uitgewerkt.

Cijfermatige onderbouwing

Op dit moment staan ruim 720.000 motorfietsen geregistreerd bij de RDW. Hiervan zijn, vanwege het ontbreken van een verlichting voor tellerregistratie, geen tellerstanden bekend bij de RDW.

Voor de cijfermatige onderbouwing is gebruik gemaakt van de cijfers uit de NAP-periode toen wel tellerstanden van motorfietsen werden geregistreerd. De NAP-database bevat 350.000 kentekens van motorfietsen waarvan 288.000 kentekens actief zijn. Uit de gegevensanalyse op basis van deze cijfers blijkt 2% van de motorfietsen geen logisch oordeel te hebben. Het daadwerkelijk percentage is veel hoger aangezien de tellerstanden van de motorfietsen met teruggedraaide standen meestal niet geregistreerd zijn. Dit beeld wordt ook bevestigd door geïnterviewde en bezochte erkenninghouders.

Voor verdere cijfermatige onderbouwing wordt verwezen naar de bijlage, paragraaf 3.7

Impact

Bij de voorbereiding van de implementatie van de tellerregistratie voor motorrijtuigen per 1 januari 2014, is al rekening gehouden met de tellerregistratie voor motorfietsen. De systematiek komt in grote lijnen overeen.

ICT-systemen bij branchepartijen moeten waarschijnlijk tevens worden aangepast. Exacte impact daarvan is op dit moment onbekend en zal in een eventueel realisatieproject worden bepaald in overleg met branchepartijen.

Financieel

• Externe communicatie	€ 100.000
• Organisatie	n.v.t.
• Personeel	ca 0,2 fte
• Administratieve organisatie	€ 10.000
• Aanpassen/controleren RDW ICT-systemen	€ 12.500
• Huisvesting	€ 10.000

Conclusie

Het VAT en de RDW delen de mening dat, net zoals bij motorrijtuigen, tellerstandfraude bij motorfietsen een substantieel probleem is. Hoge tellerstanden, schade en import zijn de belangrijkste aanleidingen voor tellerstandfraude. Het zijn de Gemotoriseerde Tweewielerbedrijven (GT-bedrijven), maar voornamelijk consumenten die hiervan economische schade ondervinden. Een wettelijke verplichting tot het registreren van standen en verdere bewustzijn van de consument zullen eraan bijdragen tellerstandfraude verder terug te dringen. De verwachting is ook, net als bij personenauto's, dat er sprake is van een grote preventieve werking. Er is weliswaar geen APK plicht voor motoren, maar wettelijk verplicht te stellen registratiemomenten kunnen zijn: bij verkoop van occasions en reparaties.

Het VAT heeft in een eerdere brief namens de branche aan het I&M een onderbouwing voor de tellerregistratie van motorfietsen gegeven (deze brief is bijgesloten). Uit het aanvullende brancheonderzoek onder GT-bedrijven blijkt er grote behoefte te zijn om dat te effectueren.

Advies

Gezien de substantiële fraude met tellerstanden en de hiermee verbonden financiële, veiligheid en imagoschade voor de branche, ondersteunt de RDW de wens van de branche voor het implementeren van een wettelijke registratie van tellerstanden voor motorfietsen.

Het advies is een implementatieplan op te stellen om de wettelijke verplichting tot het registreren van tellerstanden voor motorfietsen mogelijk te maken.

Aanbevelingen

- 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'.

2 Probleemdefinitie

2.1 Inleiding

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. De wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 voorziet in een verbod om tellerstanden te wijzigen of de werking van de kilometerteller te beïnvloeden en een registratie van tellerstanden door de RDW. Met de Kamer is afgesproken de wet- en regelgeving in verband met de wijziging na twee jaar te evalueren.

Op 8 maart 2017 heeft het ministerie van I&M, de RDW opdracht gegeven om een uitvoeringstoets te doen naar aanleiding van aanbevelingen uit het rapport "Evaluatie wet- en regelgeving tellerstand motorrijtuigen" van 1 juli 2016 die is uitgevoerd door het onafhankelijke onderzoeksbureau Twynstra Gudde.

Dit rapport is in december 2016 aangeboden aan de Eerste en Tweede Kamer. In het rapport worden aanbevelingen gedaan om de aanpak van tellerfraude verder te verbeteren. De uitvoeringsconsequenties van de diverse aanbevelingen moeten nog in kaart worden gebracht alvorens de definitieve besluitvorming plaats kan vinden. Aan de Tweede Kamer is toegezegd dat in het voorjaar van 2017 een kabinetsreactie naar de kamer zal worden gestuurd.

2.2 Bedrijfsvraagstuk

In de opdrachtbrief van I&M zijn een zestal aanbevelingen gedefinieerd waarbij per onderwerp wordt gevraagd hiervoor een uitvoeringstoets uit te werken. Daarnaast is er een aanvullend verzoek gedaan om te onderbouwen of een eventuele registratie van tellerstanden van motorfietsen mogelijk is.

2.3 Doelstelling

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

Algemeen¹

De RDW is sinds 1 januari 2014 verantwoordelijk voor het beheer van het register met tellerstanden en voor de aanpak van fraude met tellerstanden. In 2016 stonden 173,5 miljoen tellerstanden geregistreerd van 9.662.764 voertuigen met een tellerstandverplichting. Van deze voertuigen hebben er ruim 180.000 een onlogische tellerstandenreeks. Dit betekent dus dat 1,9 procent van het voertuigpark een teruggedraaide tellerstand zou kunnen hebben. Dit percentage is lager dan in 2015. Een punt van zorg blijft het lage aantal registraties van voertuigen jonger dan 4 jaar. Die komen weinig binnen omdat deze voertuigen nog niet APK-plichtig zijn. Daarnaast is onlangs geconstateerd dat door onvoldoende implementatie van ICT-systemen van de aangesloten bedrijven de tellerstanden in het kader van het proces Reparatie, Onderhoud en bandenwissel (ROB) wel worden ingebracht maar niet bij de RDW aankomen.

¹ jaarverslag RDW 2016

2.4 Doelen

- Inzicht geven in de uitvoerbaarheid en een kostenanalyse per aanbeveling en de aanvullende vraag.
- Inzicht geven in eventuele synergetische effecten of tegenstellingen in de diverse aanbevelingen en de aanvullende vraag.
- Advies over de verwachte effecten van de aanbevelingen.
- Waar mogelijk doen van aanvullende aanbevelingen die bijdragen tot het beantwoorden van de gestelde vragen.

2.5 Kritieke succesfactoren

- Draagvlak bij branchepartijen.
- Ruimte in de RDW Projectenkalender.
- Capaciteit bij de wetgever voor implementatie van wet- en regelgeving.

2.6 Gehanteerde uitgangspunten bij de Uitvoeringstoets

- Zoveel mogelijk aansluiten op bestaande RDW processen en diensten.
- Geen wijzigingen in de wijze waarop de RDW georganiseerd is.

2.7 Uitgangsdokumentatie

- Opdrachtverstrekking door I&M per brief 8 maart 2017 IENM/BSK-2017/51095.
- Notitie VAT aan Klankbordgroep Evaluatie van 7 april 2016 betreft Handhaving tellerfraude door [REDACTED].
- Onderzoeksrapport instrumentenpaneelrevisie door ACTronics rapport 25022016.
- Rapportage Gemotoriseerde Tweewielers in OKR Aanvullende onderbouwing: VAT.
- Brief BOVAG aan VAT van 28 november 2016 met referentie 620130.
- Notitie VAT aan I&M van 23 december 2016 betreft Gemotoriseerde Tweewielers in OKR.

2.8 Betrokken partijen

Binnen de RDW zijn de onderstaande afdelingen/units erbij betrokken:

- *VRD (unit Voertuigregistratie en documenten)*. Deze unit is verantwoordelijk voor de afgifte van voertuigdocumenten en de registratie van voertuiggegevens en beheerder van de registratie van tellerstanden.
- *E&T (unit Erkenningen & Toezicht)*. Deze unit is verantwoordelijk voor de erkenning bedrijfsvoorraad, de handelaarskentekenregeling en de gecontroleerde afgifte en inname van kentekenplaten (GAIK) en toezichthouder Tellerstanden.
- *ICT (Informatie en Communicatietechnologie)*. ICT voorziet in de fundamentele behoefte van RDW aan moderne en beproefde ICT voorzieningen, ter ondersteuning en vernieuwing van RDW bedrijfsprocessen en dienstverlening.
- *JBZ (Juridische en Bestuurlijke Zaken)*. Eén van de kerntaken van JBZ, voor zover hier van belang, vormt de behandeling van bezwaar- en (hoger)beroepschriften. Ook adviseert en ondersteunt de afdeling JBZ de lijnorganisatie. Daarnaast levert afdeling JBZ bijdragen aan het beleid op juridisch-bestuurlijk gebied. Tevens levert JBZ juridische ondersteuning aan diverse werk- en projectgroepen.

- *APR (unit Aansprakelijkheid en Persoonsregistratie)*. Deze unit bewaakt de zuiverheid van het kentekenregister op het gebied van tenaamstelling van voertuigen en de daaraan gekoppelde aansprakelijkheden.
- *IV (unit InformatieVerstrekking)*. Deze unit is verantwoordelijk voor de verstrekking van (gevoelige) gegevens uit de diverse registers van de RDW.
- *KCC(KlantContactCentrum)*. Deze unit houdt zich bezig met het verstrekken van informatie via diverse kanalen, zoals telefoon en e-mail.
- *I-Dee*: Hoofdtak van de unit I-Dee is het ontwikkelen, beheren en optimaliseren van informatie en diensten voor alle kanalen. I-Dee beheert de informatie in bijvoorbeeld de KCC kennisbank en op de RDW websites.
- *CNB (unit Centrale NaBewerking)*. Deze unit heeft als hoofdtak het personaliseren van kenteken- en rijbewijscards en het printen van alle door het systeem geproduceerde brieven.
- *T&B/BKI (Afdeling Bedrijfsvoering, Kwaliteit en Innovatie)*. Deze afdeling is de bron van management en stuurinformatie; daarnaast zorgt deze afdeling er voor dat innovaties en ideeën, indien haalbaar, worden omgezet in resultaten.
- *T&B/Toezicht Erkenningen/APK (Algemene periodieke keuring)* Deze afdeling houdt zich bezig met de verplichte periodieke keuring van voertuigen.
- *Communicatie*. Deze afdeling houdt zich bezig met de in- en externe communicatie van de RDW.

Buiten de RDW zijn de volgende instantie betrokken:

- *VAT: (Vereniging Aanpak Tellerfraude)*. Het VAT is als vertegenwoordiger van de Branchepartijen (BOVAG, RAI Vereniging, ANWB en VNA.) betrokken bij deze UT. Het VAT stemt de inhoud af met de branche.
- *VsV: (Vereniging van Schadevoertuighandel)*. Brancheorganisatie voor bedrijven die rechtstreeks van autoverzekeraars schadeauto's en/of schademotoren kopen.
- *Stiba*: Nederlandse brancheorganisatie van gecertificeerde auto-, motorfiets-, truck- en aanverwante voertuigdemontagebedrijven.

3 Aanbevelingen Twynstra Gudde en vragen I&M

In dit hoofdstuk worden de verschillende aanbevelingen verder uitgewerkt.

3.1 Loslaten grens €150

Vraag

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.

Doelstelling

Het voorkomen dan wel terugdringen van tellerstandfraude door meer tellerstanden van jonge voertuigen te laten registreren.

Van de auto's die in Nederland rondrijden waren eind 2016 ruim 180.000 voertuigen met een onlogische tellerstand geregistreerd. De gevolgschade voor consumenten en bedrijven bedraagt meer dan 150 miljoen per jaar. De tellerstand van een voertuig heeft invloed op de prijs, de veiligheid en de onderhoudscondities. Een auto met een lage tellerstand is meer waard. Wie een voertuig koopt met een teruggedraaide teller, betaalt meestal teveel geld en loopt risico op onverwachte en dure reparaties.

Achtergrond

Reparatie, onderhoud en bandenwissels waarvoor een bedrag van meer dan €150 verschuldigd is 1 van de zeven wettelijk verplichte registratiemomenten van tellerstanden. De overige zijn opname in de bedrijfsvoorraad, tenaamstelling door erkende bedrijven, keuring plichtige wijziging in de constructie, export, APK, inbouw van controleapparatuur en demontage.

Voor nieuwe en ongebruikte motorvoertuigen worden tot aan de eerste APK zeer weinig tellerstanden vastgelegd. In deze periode zouden vooral ROB-bezoeken (voor reparatie, onderhoud en bandenwissels) moeten zorgen voor de registratie van meer tellerstanden.

De belangrijkste oorzaken waarom dit niet gebeurt zijn:

- de kosten van de ROB overschrijden het drempelbedrag van € 150 niet. Het betreft veelal vervanging van ruitenwisserbladen, vervanging lampen en bandenwissels;
- reparaties vallen onder de garantietermijn. De factuurwaarde is dan € 0;
- door de onderhoudsintervallen (tijd en/of gereden kilometers) krijgen jonge voertuigen pas na 2 tot 4 jaar een onderhoudsbeurt.

Een toename van het aantal ROB standen van jongere voertuigen zorgt ervoor dat het frauderen met de tellerstand bemoeilijkt wordt. Fraudeurs zullen minder mogelijkheden

hebben om de tellerstand bij de jonge voertuigen terug te draaien en het is minder lonend om tellerstanden terug te draaien. De tellerstand van een voertuig heeft invloed op de prijs en de onderhoudskosten.

Toezicht

Indien de grens van € 150 losgelaten wordt, zullen er meer standen aan de RDW worden gemeld. Dit zal worden gedaan door RDW erkende bedrijven waarop toezicht uitgeoefend wordt. Het uitoefenen van toezicht is van belang om te borgen dat de registratie correct gebeurt en bij misstanden interventies te kunnen plegen. Door het loslaten van de grens, zullen er meer bezoeken plaats vinden.

Opgemerkt moet worden dat bij ROB gekeken moet worden naar Erkende Bedrijven en niet naar de processen. Indien het erkende bedrijf bijvoorbeeld een Erkenning heeft om APK uit te voeren maar een voertuig voor een reparatie krijgt, zal dit Erkend bedrijf de tellerstand moeten doorgeven op grond van het Erkend zijn en het uitvoeren van ROB.

Een gedeelte van de bedrijven die ROB uitvoeren, zullen niet erkend zijn. Gezien de lastenverzwaring is het niet opportuun om hier een erkenning voor in het leven te roepen. De inschatting is ook dat het een laag aantal bedrijven betreft waar veelal geen jonge voertuigen voor reparatie en onderhoud zullen komen. Dit zal veelal bij een RDW erkend bedrijf gebeuren.

Ten aanzien van de Erkende Bedrijven die alleen een ROB uitvoeren, zal goed gekeken moeten worden naar de sanctie en daar waar de sanctie moet drukken. ROB is zoals eerder aangegeven geen zelfstandige erkenning en hier kan ook niet op gesanctioneerd worden. Voor ROB zal een passende vorm van toezicht moeten worden ingericht welke recht doet aan de overtreding. Gezien de middelen die de RDW tot zijn beschikking heeft, zal dit echter altijd neerslaan op de Erkenning en kan het uiteindelijk tot gevolg hebben dat door onjuiste tellerstanden een Erkenning wordt ingetrokken. Reden hiervoor is dat de RDW geen ander middel heeft om te sanctioneren. Het is aan te bevelen om nader onderzoek te doen naar het middel om te sanctioneren, met name bij ROB maar wellicht bij alle momenten waarop tellerstanden worden doorgegeven.

Branche

De branche onderkent het belang van tellerstand registratie. Zij stellen dat het drempelbedrag van €150 voor alle bedrijven op den duur afgeschaft kan worden. De BOVAG stelt een groeiscenario voor door te beginnen met bedrijven met geautomatiseerde garagesoftware en dealermanagementsystemen.

Ook wordt gevraagd om gepast toezicht in te voeren waarbij kleine fouten niet afgestraft worden. Branchepartijen als de BOVAG en VNA (Vereniging van Nederlandse Autoleasemaatschappijen) vragen aandacht voor het vaak moeten registreren van tellerstanden bij kleine handelingen (vervangen lampje) en de bezorgdheid van hun leden bij de hectiek die er soms heerst. Dit kan leiden tot onbetrouwbare tellerstanden.

Deze branchepartijen hebben aangegeven dat het disproportioneel is dat de sanctie drukt op een erkenning die op het moment van het melden van de tellerstand niet gebruikt werd. De branche geeft ook aan dat het aan te bevelen is om te onderzoeken welke sanctiemiddelen toegepast kunnen worden waarbij de sanctie niet drukt op een erkenning. Het VAT heeft in deze verzocht om gezamenlijk overleg en uitwerking van deze aanbeveling.

Keuze voor uit te werken variant

Gebruikelijk is om beide varianten uit te werken en op basis hiervan een keuze te maken. Gezien het belang om bij jonge voertuigen zoveel mogelijk tellerstanden te ontvangen, wordt er eerst aangegeven waarom variant 2 niet verder uitgewerkt is. Hoofdzakelijk is dit gelegen in de complexiteit die het teweeg brengt voor de erkenninghouder om rekening te houden met de APK. Hieruit blijkt ook al dat alleen variant 1 verder uitgewerkt wordt op basis van COPAFIJTH analyse.

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 dit gecontroleerd moet worden in het kentekenregister. Het betreft een extra handeling voor een erkenninghouder die tijd kost tijdens een ROB-bezoek.

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	3	€ 70,00	€ 26.250.000,=

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

Voor de niet geautomatiseerde bedrijven zal dit scenario extra complexiteit met zich mee brengen doordat er gelet moet worden op de eerste APK datum.

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 ook bevestigd in het periodieke overleg met providers en leveranciers van de dealersystemen.

Conclusie

Gezien de extra complexiteit, administratieve lasten en extra 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.

Variant 1 *Het helemaal loslaten van het drempelbedrag van 150 euro*

COPAFIJTH -analyse

Externe communicatie

Het loslaten van het drempelbedrag van €150 moet zowel in- als extern gecommuniceerd worden.

Extern moet gecommuniceerd worden naar de branche, betreffende overheidspartijen en burgers. Met name de burgers zullen geïnformeerd moeten worden vanuit de overheid. Alle RDW-erkenninghouders moeten geïnformeerd worden over de nieuwe regelgeving en over het mogelijk moeten aanpassen van de systemen en werkwijze.

Tevens moet de RDW internetsite aangepast worden.

Voor de communicatie naar de gehele branche en burgers is een campagne het gewenste instrument. Hiervoor is naar schatting een budget nodig ter grootte van € 50.000.

De BOVAG heeft aangegeven een bijdrage te willen leveren via hun communicatiekanalen.

Organisatie

Voor de RDW is er geen sprake van impact op de organisatie.

Personeel

De impact op het RDW personeel is afhankelijk van de toename aan correctie-verzoeken. Door toename van het aantal registratie momenten zal ook het aantal correctie-verzoeken toenemen. Het aantal correctie verzoeken zal in verhouding toenemen met het aantal toegenomen tellerstand registraties.

Jaarlijks worden nu ca. 5.000.000 ROB-tellerstanden geregistreerd bij 9.725.000 voertuigen. Bij de invoer van nieuwe tellerstandregistraties zijn in de systemen diverse maatregelen getroffen om te zorgen dat foutieve tellerstanden niet geregistreerd worden of door het erkende bedrijf zelf worden gecorrigeerd.

In 2016 betrof ca 20% van de uitgevoerde correcties (ca 10.000 kentekens) ROB-tellerstanden. Indien ervan uitgegaan wordt dat het aantal ROB-tellerstanden verdubbeld, en dat daarmee ook het aantal correctieverzoeken verdubbelt, betekent dat een extra inzet van $10.000 * 8,1$ (normtijd in minuten) / 60 = 1.350 uur, dus ca 1,0 fte nodig is.

Door het uitbreiden van het toezicht en mogelijke invoering van op dit onderwerp gerichte sanctiebeleid, zal een uitbreiding van het aantal fte nodig zijn. Het gaat hier vooral om een uitbreiding van de bedrijvencontroleurs. Geschat wordt een uitbreiding van 1 a 2 fte. Door