

# 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	
Opdrachtnemer	
Begindatum	29 maart 2017
Einddatum	25 juli 2017
Versie	1.2
Versiedatum	25-07-2017

### **DISCLAIMER:**

Deze versie is een uittreksel van de volledige uitvoeringstoets uit 2017. In het uittreksel staan alleen de voor het Besluit van \* tot wijziging van het Besluit voertuigen in verband met het doorvoeren van verbeteringen in de aanpak van tellerfraude relevante passages.

## 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 tarief stijging worden door de RDW nader uitgewerkt n.a.v. de te maken keuzes door het ministerie I&M.

### 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. Verstrekking 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 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 dealermanagementsy sternen.

Variante 1 geeft ten opzichte van variante 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 tellerstand 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 à 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 groeimodel 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.

### 1.3 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                 | <b>€ 500</b>    |
| • Aanpassen ICT-systemen maximaal 200 uur | <b>€ 25.000</b> |
| • Regelgeving                             | <b>€ 500</b>    |

##### **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.

## 1.7 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 teller registratie 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 COPAFUTH 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 Tweewieler-bedrijven (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'.

## **3 Aanbevelingen Twynstra Gudde en vragen I&M**

In dit hoofdstuk worden de verschillende aanbevelingen verder uitgewerkt.

### **3.1 Loslaten grens €150**

#### **Vraag**

*Teller standen 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.*

*Verstrekking 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 banden wissels 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 gebeurd 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*

### **COPAFUTH -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 tellerstand 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 verdere digitalisering van de bedrijfsprocessen wordt op termijn de efficiency verhoogd waardoor de impact op personeel lager uit zal vallen.

## **Administratieve organisatie**

Het deels of helemaal loslaten van het drempelbedrag heeft invloed op de regelgeving. Het Besluit Voertuigen moet hiervoor aangepast worden. Daarnaast zal de RDW zelf ook nog het beleid moeten aanpassen en moeten communiceren. Hieronder vallen de Toezichtbeleidsbrief voor erkenninghouders van de RDW en de Regelgeving APK (boek, site en informatiemap voor de voertuigbranche). De kosten voor het drukwerk van het APK boek, aanpassingen op de site en intern informeren van steekproefcontroleurs bedragen € 20.000.

Daarnaast zullen een aantal werkinstructies aangepast moeten worden. De inschatting is dat dit 60 uur gaat kosten, € 8.000.

## **Financieel**

De RDW ziet geen financiële gevolgen.

## **Informatie**

Het deels of helemaal loslaten van het drempelbedrag heeft invloed op de hoeveelheid data die binnenkomt bij de RDW. Bij het helemaal loslaten van het drempelbedrag is het een toename over de gehele levensduur van het motorrijtuig.

Door de toename van het aantal teller registraties ontstaat de noodzaak om de informatievoorziening - en producten aan te passen. Het tellerrapport zou anders teveel tellerstanden kunnen bevatten waardoor het onleesbaar wordt.

## **Het aanpassen van de informatieproducten als het tellerrapport wordt geschat op € 20.000**

## **Juridisch**

Bij het besluit om het drempelbedrag van €150 los te laten en een verplichting vast te leggen om de tellerstand van motorvoertuigen van de rijbewijscategorie B te verstrekken bij alle reparaties en onderhoud, zal een wijziging moeten plaatsvinden van het Besluit voertuigen. Dit betreft een wijziging op AMvB niveau.

Naast de regelgeving zal het "Toezichtbeleid erkenninghouders RDW" ook gewijzigd moeten worden. Daarnaast dient het APK-boek, Informatiemap voor de Voertuigenbranche en de internetpagina van de RDW aangepast te worden.

Voor het overige moet wel gedacht worden aan het feit dat toezicht op de ROB-standen niet geregeld is. Het gevolg van een dergelijke wijziging is dat er een toename aan data aan

geregistreerde tellerstanden komt, maar dat er geen toezicht wordt gehouden op de zuiverheid en de juistheid van deze tellerstanden.

#### Technologie

Met het loslaten van de drempel zullen er meer registraties in het tellerstandregister plaatsvinden. Hierdoor komen er meer gegevens binnen en zal de RDW meer data hebben voor analyses. Er is geen noemenswaardige ICT-impact bij de RDW aangezien de extra meldingen worden afgehandeld volgens de huidige systematiek.

#### 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 groeimodel waarbij niet geautomatiseerde bedrijven de tijd krijgen om voorzieningen te treffen.

#### Conclusie

Variant 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
- Duidelijker voor burger en branche, minder complex, te begrijpen en te communiceren.

#### *Financiële impact*

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

Ook bij de branche zullen de processen en systemen aangepast moeten worden.

Door meer tellerstanden van een motorvoertuig, met name bij jonge motorvoertuigen, te registreren en te vergelijken, is de ruimte om te frauderen door de tellerstand terug te draaien kleiner. Dit draagt bij aan een duidelijker beeld van het verloop van de tellerstand van het motorrijtuig.

RDW-erkende bedrijven hebben alleen een registratieverplichting. Om voor alle ROB bedrijven een erkenningsregeling in te richten is niet opportuun. Mede gezien de inschatting dat jonge motorvoertuigen ROB zullen laten uitvoeren door een RDW erkend bedrijf. Het advies is wel om een apart onderzoek te laten uitvoeren naar een ander middel om een sanctie op te leggen. Het intrekken van de erkenning bij het foutief melden van een tellerstand bij alleen een ROB, is disproportioneel.

Variant 1 moet afgestemd moeten worden met de branche. Wellicht dient er nog in beleid beschreven te worden wat onder een ROB-bezoek valt. Aangezien Reparatie en Onderhoud reeds opgenomen zijn in het Besluit Voertuigen, zal er nadere uitleg door de RDW kunnen worden gegeven wanneer hiervan sprake is.

#### 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.

### **Aanvullend op het advies:**

- Onderzoek het middel om te sanctioneren, met name bij ROB maar wellicht bij alle momenten waarop tellerstand worden doorgegeven. Het verzoek hierbij is vooral de mogelijkheid van het inzetten van een bestuurlijke boete te onderzoeken.
- Zorg in de regelgeving of beleid 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 en verzekeringsmaatschappijen (schade-experts) het verstrekkingenbeleid te verruimen.

### **3.3 Verplichting tellerstand bij demontage**

Het verplicht verstrekken van tellerstanden wordt door demontagebedrijven als grote last ervaren.

#### **Vraag**

*Het verplicht verstrekken van tellerstanden wordt doordemontagebedrijven 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.*

#### **Analyse**

Het opgeven van een tellerstand draagt niet actief bij aan het terugdringen van tellerstandfraude vanwege het einde van de levensloop van het voertuig. Bij demontage wordt nu al geen toezicht uitgeoefend op 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.

#### **Gewenste situatie**

Voorgesteld wordt om de mogelijkheid een tellerstand in te voeren bij een demontagemelding geheel te verwijderen. Hiermee is duidelijk dat het melden van een tellerstand geen onderdeel is van de demontagemelding. Dit betekent dan ook dat de tellerstand niet op vrijwillige basis opgegeven kan worden.

Indien er bij Demontage geen tellerstand meer opgegeven dient te worden, zal hiermee ook een groot deel van de registratie van 'Geen teller' voorkomen worden. Op basis van cijfers uit 2016 is bij ruim een kwart (26,3%) van de gevallen bij demontage 'Geen teller' opgegeven en 42,5% van alle 'Geen teller' registraties zijn afkomstig van demontage meldingen.

### **Impact in Copafijth**

#### *Informatie aspecten*

**De informatiemap voor de voertuigbranche moet worden aangepast. Kosten €500.**

#### *Juridische aspecten*

Het Besluit voertuigen (hierna Bv) dient te worden aangepast, indien de verplichting om een tellerstand door te geven bij een demontagemelding vervalt. Hierbij moet wel gedacht worden dat bij een aanmelding van een motorrijtuig van de rijbewijscategorie B in de bedrijfsvoorraad er voor het erkende bedrijf de verplichting is om op grond van artikel 23k onder a van het Bv de tellerstand te verstrekken aan de RDW. Dit betekent dat bij verwijdering van de verplichting van het verstrekken van de tellerstand aan de RDW met betrekking tot demontage (artikel 23k onder h van het Bv) de verplichting bij de aanmelding in de bedrijfsvoorraad en dus voorafgaand van de melding dat tot de bedrijfsvoorraad behorende voertuigen voorgoed buiten gebruik worden gesteld een tellerstand verstrekt dient te worden aan de RDW.

Voor een motorrijtuig waarbij het voertuig niet direct (dus zonder combineerde melding) buiten gebruik wordt gemeld blijft dit wenselijk. Bij een gecombineerde melding zal ondanks een verwijdering van de verplichting van het verstrekken van de tellerstand bij demontage, op grond van de huidige wet- en regelgeving nog steeds een kilometerstand aan de RDW verstrekt dienen te worden. Indien bij de gecombineerde melding voor demontage van een voertuig is gewenst dat geen tellerstand verstrekt dient te worden, zal er een wijziging moeten plaatsvinden van de regelgeving.

Voor het overige dient de Toezichtbeleidsbrief, de Informatiemap voor de Voertuigenbranche aangepast te worden.

Inzet: 3 uren

### *Technische aspecten*

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

### **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.

### **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 teller registratie 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).

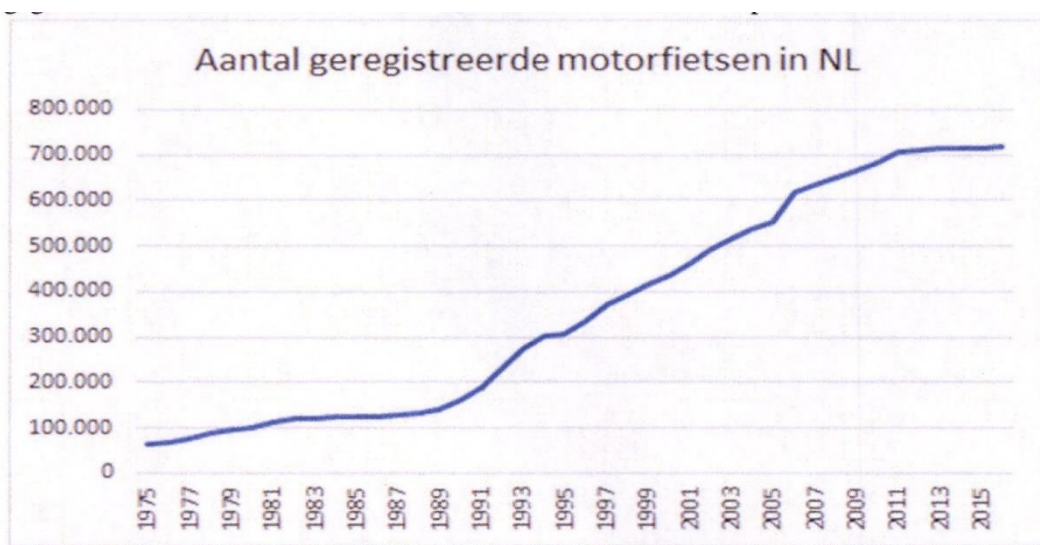
Voor wat betreft de verantwoording van het eerste gedeelte van het onderzoek en de uitkomsten daarvan past enige nuance omdat het hier gaat om een beperkte steekproef.

### 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 teller rapport, 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 fabriekssystemen tellerstanden 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/reparatie. 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.

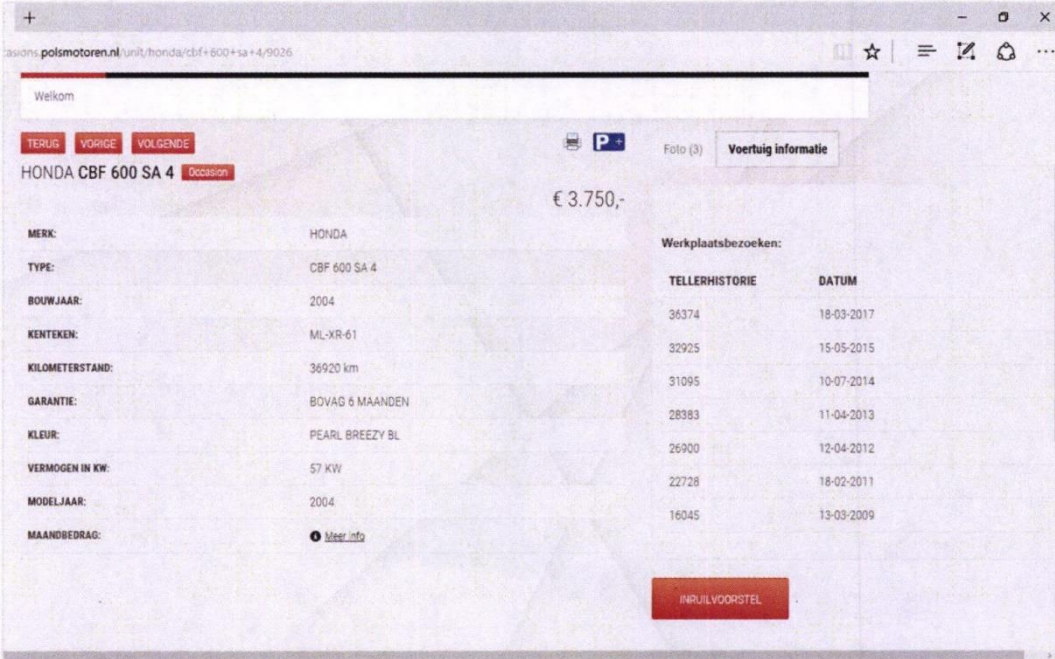
### Communicatie over tellerstanden

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 gewenst is.

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



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

Tellerhistorie	Datum
36374	18-03-2017
32925	15-05-2015
31095	10-07-2014
28383	11-04-2013
26900	12-04-2012
22728	18-02-2011
16045	13-03-2009

Other details from the listing include: MERK: HONDA, TYPE: CBF 600 SA 4, BOUWJAAR: 2004, KENTEKEN: ML-XR-61, KILOMETERSTAND: 36920 km, GARANTIE: BOVAG 6 MAANDEN, KLEUR: PEARL BREEZY BL, VERMOGEN IN KW: 57 KW, MODELJAAR: 2004, and MAANDBEDRAG: 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 schade verleden.

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.

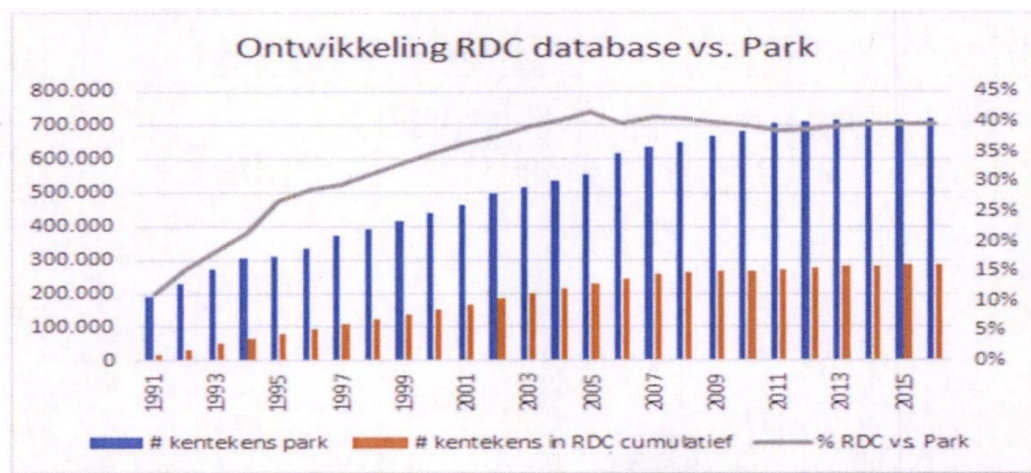
Deze database bevat meer dan 350.000 kentekens van motorfietsen waarvan er 288.000 kentekens actief zijn. Vulling van tellerstanden vindt plaats vanuit vrijwaringen, directe invoer en internet (advertenties/labels).

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

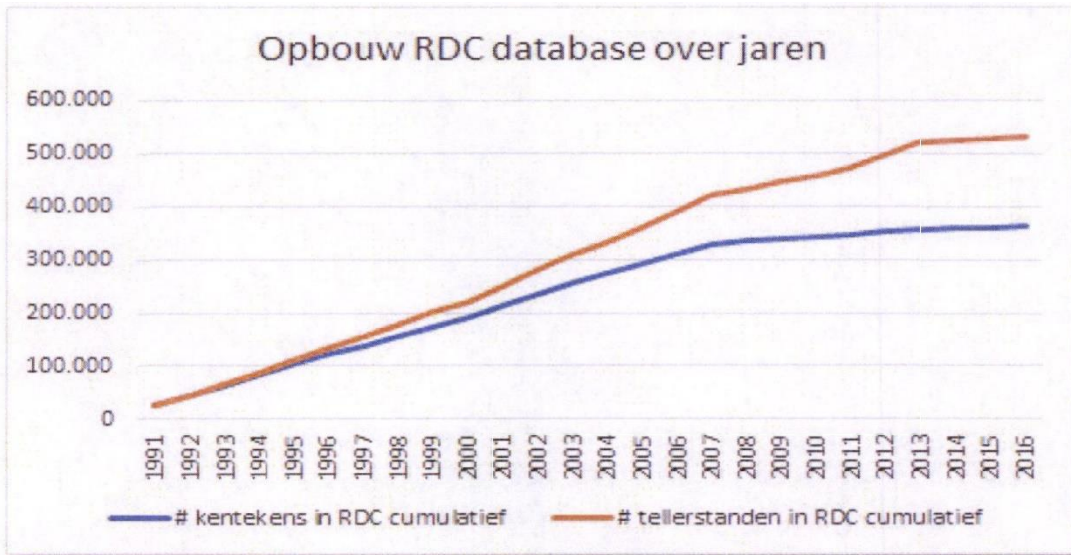
#### Ontwikkeling RDC database vs. Park

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.



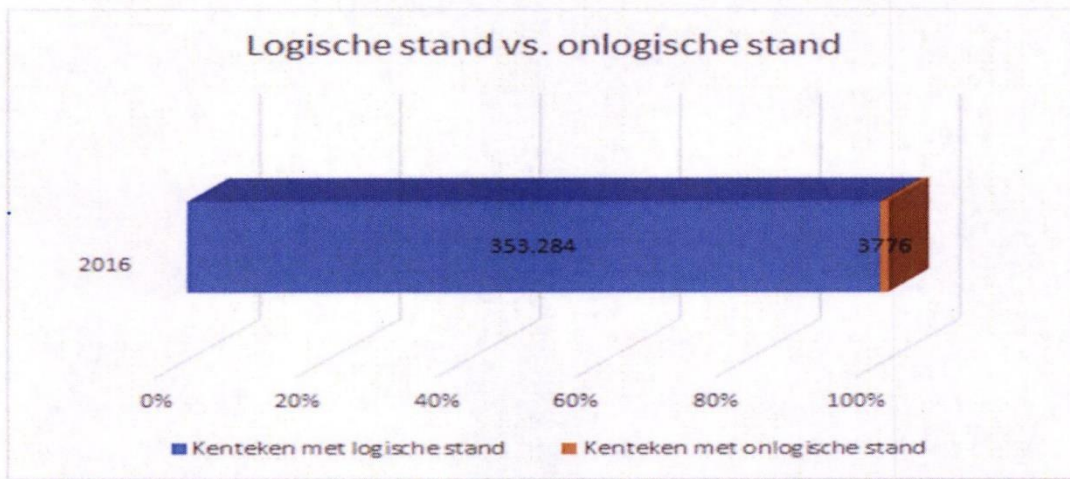
#### Ontwikkeling aantal kentekens en standen

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.



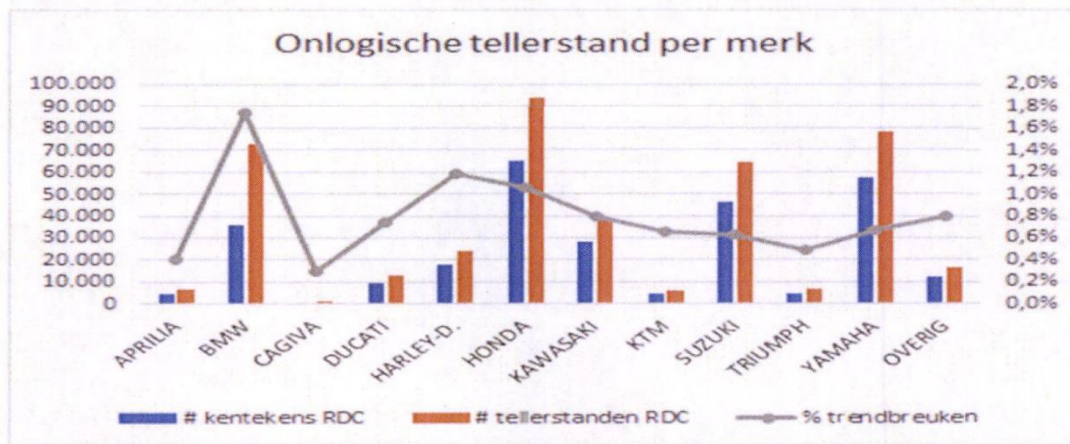
#### Onlogische tellerstanden per merk

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.



#### Onlogische tellerstand 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 motoifietsbranche 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:

Dhr. R. Eding (DGA), Motoport Leek, Leek

Dhr. R. Engbers (DGA), Motoport Zelhem, Zelhem

Dhr. B. Goedhart (DGA), Goedhart Motoren, Bodegraven

Dhr. R. Groenevelt (DGA), Groenevelt Motoren, Son

Dhr. W. Joosse (DGA), Motoport Veldhoven, Veldhoven  
Dhr. R. van de Kuinder (DGA), Van de Kuinder Motoren, Hilversum  
Dhr. E. van Lent, Van Lent Keuringen, Alphen (Gld)  
Mevr. K. van Nieuwenhuizen (DGA), Verpalen KTM Motors, Krommenie  
Dhr. B. Pols (directie). Pols Motoren, Waalwijk  
Dhr. T. Rengerink (verkoop) Ten Kate Motoren, Nieuwleusen  
Dhr. R. Ros (DGA), Ros Motoren, Etten-Leur

## **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 bezien 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 personenauto 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.