



Betreft: Reactie vereniging Stiba op Internetconsultatie 'Besluit Digitaal opkopersregister en Digitaal opkopersloket'

Woerden, 25 april 2022

Geachte mevrouw Yeşilgöz-Zegerius,

Stiba is al ruim 35 jaar de brancheorganisatie en belangenbehartiger van gecertificeerde auto-, motorfiets-, truck-, en aanverwante voertuigdemontagebedrijven. Stiba zet zich in voor hergebruik van onderdelen en materialen in de voertuigdemontagebranche.

Hierbij reageren wij namens Stiba op de Internetconsultatie 'Besluit Digitaal opkopersregister en Digitaal opkopersloket'.

Zoals wij eind 2020 in onze reactie op de consultatie bij het Wetsvoorstel verbetering bestrijding heling al hebben aangegeven ondersteunen wij de doelstelling van het ministerie om heling beter aan te kunnen pakken. Daarbij is het echter van fundamenteel belang dat de daartoe genomen maatregelen doelmatig en proportioneel zijn. Voorkomen moet worden dat aan ondernemers onnodige (administratieve) lasten en plichten worden opgelegd.

Helaas signaleren wij in het nu ter consultatie voorliggende ontwerpbesluit een aantal zaken die onze leden, uitsluitend MKB'ers, onevenredig zullen belemmeren in hun dagelijkse bedrijfsvoering (aanzienlijke toename van de administratieve lastendruk) en er onzes inziens toe leiden dat hergebruik van auto-onderdelen aanzienlijk zal worden beperkt. Dit is in strijd met de overheidsdoelstellingen die gericht zijn op het hergebruik en de recycling (Klimaatakkoord en de circulaire economie).

Wij lichten onze bezwaren tegen het huidige ontwerpbesluit hieronder nader toe

1. Registratieplicht voor gekentekende voertuigen

De registratieplicht voor gekentekende voertuigen zou moeten vervallen. Gekentekende voertuigen worden al in het RDW-kentekenregister opgenomen. Het verhandelen van wederrechtelijk verkregen voertuigen is feitelijk onmogelijk doordat voor het 'overschrijven' van de eigendom van het voertuig een tenaamstellingscode vereist is waar enkel de rechtmatige eigenaar van het voertuig over beschikt. Daarnaast kent het RDW-kentekenregister een *real-time* diefstalsignalering. In 2017 is door uw ministerie in een brief ook onderkend dat de registratieplicht 'weinig bijdraagt aan de beoogde bestrijding van heling van gestolen voertuigen'.

Registratie van sloop/demontagevoertuigen in DOR heeft geen toegevoegde waarde. Zodra een voertuig voor sloop/demontage wordt aangeboden wordt het voertuig ORAD (Online Registratie Autodemontage) gemeld bij RDW. Na afmelden is het kenteken direct afgemeld in het kentekenregister ofwel het voertuig bestaat niet meer. De ORAD-melding zorgt ervoor dat alle voertuigen in de demontagebranche volledig beeld zijn bij RDW. Het verplicht melden van gemiddeld 220.000 sloop/demontagevoertuigen per jaar van gemiddeld 18 jaar oud in DOR betekent dat er een database ontstaat met miljoenen niet meer bestaande voertuigen die gerecycled zijn.



Het registreren van on-gekentekende en buitenlandse voertuigen heeft overigens wel zin aangezien dat nu nergens gebeurt.

Indien en voor zover u onverhoopt toch zou besluiten om te houden aan de registratieplicht voor gekentekende voertuigen, merken wij op dat het hoogst onwenselijk zou zijn om met DOR een tweede register voor gekentekende voertuigen te creëren. Nog los van de administratieve lasten voor ondernemers, bestaat ook het risico dat de registers in de praktijk inhoudelijk uit elkaar gaan lopen. Indien de wetgever er toch aan hecht om gekentekende voertuigen onder de reikwijdte van het besluit te brengen, dan dient er in ieder geval een koppeling te worden gerealiseerd tussen het RDW-kentekenregister en het DOR. In de eerdergenoemde brief uit 2017 is deze mogelijkheid ook al geopperd door het ministerie, omdat daarmee de binnentredingbevoegdheid van de politie op grond van artikel 552 Sv wordt gewaarborgd. Wij roepen u in dat geval op om de RDW om een uitvoeringstoets te vragen, zodat in kaart wordt gebracht hoe een dergelijke koppeling te realiseren is.

2. Uitbreiding van reikwijdte te registreren voertuigen en voertuigonderdelen

In het nu voorliggende conceptbesluit worden alle voertuigen aangewezen als categorie van gebruikte of ongeregelde goederen als bedoeld in artikel 437 lid 1 Sr, terwijl er in het huidige Uitvoeringsbesluit bij dat artikel enkel sprake is van de aanwijzing van 'auto's, motorfietsen, bromfietsen en fietsen'. Dat betekent dat straks ook o.a. vrachtwagens, bussen, landbouwvoertuigen en eventueel zelfs aanhangwagens en de daarbij horende onderdelen (voor zover opgenomen in het besluit) onder de registratie- en bewaarplicht zullen vallen.

In de toelichting bij het besluit wordt van deze uitbreiding van de reikwijdte in het geheel geen gewag gemaakt. Zie pagina 5 en 6 bij de toelichting bij het conceptbesluit, waarbij enkel 'diefstalgevoelige onderdelen van voertuigen' genoemd als uitbreiding ten opzichte van de onder het huidige Uitvoeringsbesluit aangewezen goederen. Deze toelichting is dus niet volledig en onjuist, terwijl deze uitbreiding verstreckende gevolgen heeft voor ondernemers die handelen in voertuigen, niet zijnde een auto, motorfiets, bromfiets of fiets, en de daarbij horende onderdelen voor zover genoemd in het conceptbesluit.

Zonder nadere onderbouwing van de noodzaak van het opleggen tot dergelijke handelsbelemmeringen en administratieve lasten valt niet in te zien waarom de registratie- en bewaartermijn zou moeten gelden voor alle voertuigen, en niet enkel voor de categorie voertuigen zoals thans in het Uitvoeringsbesluit genoemd. Dit zou in het conceptbesluit moeten worden aangepast.

3. Registratie van gegevens en kenmerken aangewezen goederen

In de toelichting bij artikel 5 van het besluit wordt gesteld dat de in dat artikel omschreven te registreren gegevens 'materieel overeen [komen] met de gegevens die opkopers en handelaren op grond van [het huidige Uitvoeringsbesluit] al gewoon waren te noteren'. Dat is echter niet juist. Het nieuwe besluit bevat een aanzienlijke uitbreiding van het aantal te noteren gegevens.



Zo dient een handelaar volgens het voorliggende conceptbesluit bij de aankoop van ieder aangewezen goed het soort identiteitsbewijs en het bijbehorende documentnummer waarmee de identiteit van de aanbieder is vastgesteld te noteren, terwijl deze verplichting op grond van het huidige Uitvoeringsbesluit enkel geldt bij de inkoop van koper en koperlegeringen waarbij de koopprijs in contant geld wordt uitbetaald.

Daarnaast dienen handelaren van gebruikte voertuigonderdelen volgens artikel 5 lid 1 sub d van het conceptbesluit een nauwkeurige omschrijving van het goed op te nemen, waaronder, voor zover aanwezig (i) het nummer van het goed of (ii) het gewicht (?) en een of meer foto's van het goed indien een dergelijk nummer ontbreekt.

Het grootste probleem bij het registreren van onderdeelnummers is dat er niet altijd een (uniek) nummer aanwezig is. Fabrikanten gebruiken allemaal een eigen systeem en gebruiken voor een onderdeel meerdere nummers wat identificatie lastig of zelfs onmogelijk maakt. Onderdelen hebben veelal geen ingeslagen nummers maar stickers op onderdelen die na verloop van tijd verdwijnen, zeker na vervanging als gevolg van schade of reparatie. Daarnaast zijn er ook nog vele samengestelde onderdelen in een voertuig die niet te registreren zijn vanwege ontbreken van nummers.

Dit maakt dat DOR vervuild gaat worden met miljoenen slecht geïdentificeerde en geregistreerde gebruikte onderdelen wat niet of nauwelijks bijdraagt aan de doelstelling van DOR namelijk helingbestrijding.

Onderdeelnummers gaan over het soort onderdeel, het zijn generieke en geen unieke identificatienummers zoals bijvoorbeeld een chassisnummer. Enkel een VIN op een onderdeel zou enigszins bruikbaar kunnen zijn en dat zit er meestal niet op. Sterker: gestolen onderdelen worden ontdaan van dergelijke nummers wat ze voor de legale branche waardeloos maakt.

Wat betreft de eis om het nummer te registreren: wij betwijfelen ten zeerste of dit in de praktijk toegevoegde waarde heeft in het kader van helingbestrijding en de vergelijking met de database 'Stop Heling'. Stel dat een auto wordt gestolen en ontmanteld, waarbij de onderdelen worden verkocht, en de eigenaar van de auto aangifte doet van deze diefstal, dan zal de eigenaar van deze auto in de praktijk geen wetenschap hebben van de eventuele nummers van de in zijn gestolen auto gemonteerde diefstalgevoelige onderdelen. Dergelijke onderdeelnummers zullen door de politie derhalve niet in de Stop Heling-database kunnen worden gebruikt. De kans op een 'hit' met dit register lijkt bij de inkoop van eventuele gestolen onderdelen in de praktijk daarom uiterst klein. Daartegenover staat dat het moeten registreren van dergelijke onderdeelnummers voor handelaren in de praktijk een enorme administratieve last met zich meebrengt, aangezien dit gegevens zijn die zij normaliter niet in hun administratie zouden opnemen. De eventuele eis om een nummer van een onderdeel te registreren zou daarom beperkt moeten blijven tot onderdelen waarbij dit nummer ook bij de eigenaar van de gestolen auto bekend is of door hem/haar te achterhalen is.

Wat betreft het registreren van onderdelen zonder een nummer, geldt dat de verplichting om het gewicht van het onderdeel te noteren en foto's van het onderdeel te maken bij voertuigonderdelen niet zal bijdragen aan het bestrijden van heling. Dergelijke eisen lijken ons relevanter voor producten die aan hun uiterlijke kenmerken te herkennen zijn, zoals sieraden. Voor gebruikte auto-onderdelen leidt dit echter tot een zware administratieve belasting, zonder dat dit in het kader van helingbestrijding enig doel dient. Auto-onderdelen zijn immers per definitie generiek en niet uiterlijk van elkaar te onderscheiden. Deze verplichting zou voor dergelijke onderdelen dan ook moeten vervallen. Daarnaast zal van ieder van de aangewezen voertuigonderdelen moeten worden nagegaan in hoeverre het in het kader van helingbestrijding te rechtvaardigen is dat zij in het besluit worden



aangewezen. Het zal voor voertuigonderdelen zonder kenmerken immers lastig zo niet onmogelijk zijn om deze naar een gestolen voertuig te traceren c.q. als gestolen te identificeren.

Wij menen mede op basis van bovenstaande dat de wettelijke verplichtingen die uit DOR en DOL voortkomen niet proportioneel zijn ten opzichte van de kans op beperking van heling van auto-onderdelen en witwassen. Algemeen bekend is dat een belangrijk deel van de gestolen auto-onderdelen niet in Nederland maar in andere delen van de wereld worden hergebruikt. Het DOR en DOL zullen dat wellicht zelfs onbedoeld stimuleren.

Het is van belang dat handelaren in en afnemers van gebruikte onderdelen geen onnodige administratieve lasten worden opgelegd, te meer omdat dit het gebruik van dergelijke onderdelen in het kader van de circulaire economie aanzienlijk zal beperken.

4. Bewaartermijn en opvolgende verkrijger

Wat betreft de bewaartermijn is het zoals eerder ook kenbaar gemaakt positief te vernemen dat deze niet voor gekentekende voertuigen geldt, al zijn wij zoals hierboven uiteengezet van mening dat ook de registratieplicht voor gekentekende voertuigen zou moeten vervallen.

De bewaartermijn van vijf dagen voor gebruikte onderdelen daarentegen zal extra wachttijden voor reparaties en herstel betekenen wat er in de praktijk op neer zal komen dat afnemers van gebruikte onderdelen zich genoodzaakt zullen zien tot gebruik van nieuwe onderdelen om te voorkomen dat reparaties nodeloos lang uitgesteld dienen te worden. Een auto zal anders in deels ontmantelde toestand een brug blijven bezetten en een klant zal onnodig lang kostbaar vervangend vervoer aangeboden moeten worden. Ofwel oneerlijke concurrentie ten opzichte van nieuwe onderdelen. Daarnaast zal het de illegale handel in de hand werken daar zij zich niet houden aan de vijf dagen wachttijd en dus wel snel kunnen leveren.

De overheid heeft de circulaire economie tot topprioriteit gesteld en CO₂-uitstoot dient beperkt te worden, voor wat betreft hergebruik van onderdelen gaat dat met de DOR verplichting niet lukken, de verplichtingen die er aan komen zal het hergebruik doen laten dalen vanwege de extra handelsbelemmeringen en dat is het paard achter de wagen spannen. DOR heeft op deze wijze een contraproductief effect op duurzaamheid en circulaire economie zonder dat het fraude effectief bestrijdt.

Verder valt ons op dat in de het conceptbesluit of de toelichting daarbij niet wordt ingegaan op de situatie waarin een opkoper of handelaar een gebruikt goed koopt van een andere handelaar, die dit goed al in DOR heeft geregistreerd en daarbij ook de bewaartermijn in acht heeft genomen.

In de Memorie van Toelichting bij het Wetsvoorstel (pagina 7) is opgenomen dat 'bij AMvB zal worden opgenomen dat de bewaartermijn slechts eenmalig geldt, dat wil zeggen na de eerste inschrijving van het goed in het DOR'. Deze bepaling kunnen wij in het nu voorliggende conceptbesluit echter niet terugvinden. Dit zou alsnog toegevoegd moeten worden.



5. Administratieve lasten in het algemeen

In het algemeen willen wij benadrukken dat de voorgenomen wetgeving en het nu ter consultatie liggende besluit op verschillende punten tot handelsbelemmeringen en aanzienlijke administratieve lasten voor ondernemers zal leiden. Wij willen nogmaals benadrukken dat deze effecten niet onderschat mogen worden. Deze lasten zijn niet weg te nemen door het eventueel tot stand brengen van een koppeling tussen het kassasysteem, administratiesysteem of data-warehouse van een onderneming en het DOR, aangezien de ondernemer op grond van het wetsvoorstel en de daaruit voortvloeiende AMvB wordt verplicht om een aantal kenmerken en zaken te registreren die hij/zij normaal gesproken niet in zijn bedrijfsvoering zou opnemen, nog los van de belemmerende werking van de bewaartermijn.

Wij vrezen dat alle wettelijke verplichtingen die voortkomen uit het Digitaal opkopersregister en Digitaal opkopersloket en het risico op:

- De boete voor het niet voldoen aan de wettelijke eisen voor het gebruik van DOR, maximaal 9.000 euro (3e categorie) of een gevangenisstraf van maximaal 6 maanden
- De boete voor het niet voldoen aan de eis tot aanmelding voor DOL, maximaal 4.500 euro (2e categorie) of een gevangenisstraf van maximaal 3 maanden

voor een belangrijk aantal ondernemers aanleiding zal zijn om het gebruik van gebruikte auto-onderdelen definitief te staken. De toegenomen administratieve lasten, de handelsbelemmeringen door de vijf dagen wachttermijn en de risico's bij het niet geheel naleven van deze wetgeving vormen daarvoor de aanleiding. DOR/DOL is een middel en geen doel op zich. Strenge straffen zijn enkel zinvol als blijkt dat fraude plaats heeft kunnen vinden of omdat (structureel) niet aan DOR-verplichtingen is voldaan.

Het is daarom van het grootste belang dat daadwerkelijk periodiek wordt beoordeeld of de eisen met betrekking tot de registratieverplichtingen voortvloeiend uit de AMvB nog wel doelmatig en proportioneel zijn om heling en witwassen te bestrijden.

Wij zijn graag bereid bovenstaande nader toe te lichten.

Met vriendelijke groeten,

Stefan Cabri
Algemeen secretaris Stiba

stefancabri@stiba.nl

Pommolen 10F
3447 GK Woerden