

Beantwoording van de 7 vragen uit het Integraal afwegingskader voor beleid en regelgeving (IAK)

Modernisering erkenningstelsel RDW

Het Integraal afwegingskader voor beleid en regelgeving bevat normen waaraan goed beleid of goede regelgeving dient te voldoen. Uitgebreide informatie vind je op www.naarhetiak.nl.

1. Wat is de aanleiding?

Aanleiding is verzoek vanuit de branche die zien dat het erkenningstelsel in de praktijk niet bij deze tijd past. Het erkenningstelsel zorgt ervoor dat publieke taken in de voertuigkenteken (tenaamstellen, kentekenplaten verstrekken, APK uitvoeren, demontage) door RDW-erkende bedrijven wordt uitgevoerd waar ook toezicht op plaatsvindt.

Het moderniseren van het stelsel kan worden beschouwd als noodzakelijk onderhoud, omdat de wijze waarop de handel in voertuigen nu plaatsvindt (veel via internet) niet past op de eisen die het huidige erkenningstelsel stelt.

2. Wie zijn betrokken?

De RDW is verantwoordelijk voor het bijhouden van de levensloop van voertuigen in Nederland, van toelating van nieuwe modellen tot aan de demontage van oude voertuigen. Bekende voorbeelden zijn het verzorgen van kentekens en de APK. Verder zijn diverse branche organisaties betrokken: BOVAG, RAI vereniging, stiba, VNA en VSV. Ook de Stichting Overlegorgaan APK heeft geadviseerd over het voorstel. Al deze partijen zijn positief. IenW is als beleidsverantwoordelijk departement uiteraard ook betrokken.

3. Wat is het probleem?

Het huidige erkenningstelsel, en het toezicht erop, sluit niet langer aan op de dagelijkse praktijk van de bedrijfsvoering binnen de branche die in de loop der tijd is ontwikkeld. Het gaat vooral om administratieve erkenningen als tenaamstellen, import/export en bedrijfsvoorraad. De relatie tussen de fabrikant, importeur, dealer en gebruiker vindt vooral elektronisch plaats; voor sommige handelingen is het nu echter verplicht of fysiek te verschijnen. Ook lease- en financieringsvormen die steeds vaker als alternatief voor (ver)koop van een voertuig worden gezien, zijn nu (nog) niet goed geregeld. Deze situatie wordt in de praktijk opgelost via privaatrechtelijke overeenkomsten, terwijl dat eigenlijk via een publiekrechtelijk instrument geregeld hoort te zijn.

4. Wat is het doel?

Het doel is om het erkenningstelsel te actualiseren aan de nieuwe verhoudingen in de voertuigenketen. Daarnaast wordt het toezichtsinstrumentarium flexibeler en uitgebreider, zodat toezicht proportioneel ingezet kan worden en meer gerichte sanctionering mogelijk is. Hierdoor wordt ook de integriteit van de branche, en van de RDW, vergroot. Met het nieuwe stelsel wordt

het ook eenvoudiger om een nieuw type erkenning toe te voegen indien de ontwikkelingen in de voertuigketen daar om vraagt.

5. Wat rechtvaardigt overheidsinterventie?

De RDW voert voor het ministerie wettelijke taken uit ten aanzien van het (periodiek) keuren van voertuigen en het bijhouden van administratie over voertuigen en tenaamstellingen. De RDW verstrekt hiervoor bevoegdheden aan bedrijven in de vorm van erkenningen. Een bedrijf dat een erkenning wil hebben voor een bepaalde publieke taak kan hiertoe een aanvraag indienen bij de RDW en kan, na het verlenen van een erkenning de bijbehorende taak uitvoeren. Bekende RDW-taken zijn het uitvoeren van de APK en het tenaamstellen van voertuigen.

6. Wat is het beste instrument?

Het erkenningstelsel is gebaseerd op de wegenverkeerswet en onderliggende regelgeving. De aanpassingen aan het stelsel vergen dus wijziging van de wet. Om de integriteit van de branche te waarborgen wordt een VOG verplicht voor erkenninghouders. Daarnaast krijgt de RDW de mogelijkheid om bibob-toetsen uit te voeren indien het vermoeden bestaat dat een (aspirant) erkenninghouder niet integer is. Voor gericht toezicht in de praktijk wordt de toezichtsomschrijving verplaatst van wet naar AMVB, zodat flexibeler inspelen op de actualiteit mogelijk wordt. De RDW kan hierdoor meer risicogericht sturen op bijvoorbeeld APK-toezicht.

7. Wat zijn de gevolgen voor burgers, bedrijven, overheid en milieu?

De verwachting is dat er voor de reguliere erkenninghouders weinig verandert. Zij moeten een VOG aanvragen en krijgen een basiserkenning. Voor nieuwe toetreders geldt dat zij bij een eerste erkenning, bijvoorbeeld het mogen aanhouden van een bedrijfsvoorraad auto's, van rechtswege ook een basiserkenning aanvragen. In deze basiserkenning wordt een VOG gevraagd, naast een inschrijving in het handelsregister, een bedrijfslocatie en de medewerking aan RDW-toezicht.

De kosten voor deze basiserkenning zijn bewust zo laag mogelijk gehouden: € 25,- per jaar voor instandhouding van bestaande erkenningen. Voor nieuwe toetreders geldt eenmalig een aanvraagtarief van € 35,- en daarna jaarlijks € 25,- instandhouding van de basiserkenning. Deze komt bovenop de overige erkenningen (zoals APK, bedrijfsvoorraad, tenaamstellen etc), waarvoor nu al specifieke regels en tarieven gelden. De regels en tarieven van deze specifieke erkenningen wijzigen niet als gevolg van dit voorstel. Gelet op de beperkte kosten van de basiserkenning is de verwachting dat deze niet worden doorbelast aan klanten van RDW-erkende bedrijven.

De stelselherziening is gericht op modernisering van het stelsel zelf en niet op zaken als de taakuitvoering, APK-eisen en normstelling. Daarom is het de verwachting dat er geen sprake is van effecten op het milieu.