
214

Besluit van 26 april 2021 tot wijziging van het Besluit voertuigen in verband met het doorvoeren van verbeteringen in de aanpak van tellerfraude en tot wijziging van het RVV 1990 in verband met enkele kleine aanpassingen

Wij Willem-Alexander, bij de gratie Gods, Koning der Nederlanden, Prins van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van Onze Minister van Infrastructuur en Waterstaat van 2 december 2020, nr. IENW/BSK-2020/191472, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Gelet op de artikelen 13, eerste lid, 33, 70m en 70n van de Wegenverkeerswet 1994;

De Afdeling advisering van de Raad van State gehoord (advies van 3 februari 2021, nr. W17.20.0452/IV);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Infrastructuur en Waterstaat van 23 april 2021, nr. IenW/BSK-2021/90173, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

Het Besluit voertuigen wordt als volgt gewijzigd:

A

Aan artikel 2 wordt een derde lid toegevoegd, luidende:

3. Het is verboden om apparaten die geschikt zijn om de teller van een motorrijtuig stil te zetten of op andere wijze te manipuleren, te vervaardigen, in te voeren, in voorraad te hebben, te koop aan te bieden, af te leveren of te vervoeren.

B

Artikel 3 wordt gewijzigd als volgt:

1. Voor de tekst wordt de aanduiding «1.» geplaatst.
2. Er wordt een lid toegevoegd, luidende:

2. Het is de bestuurder van een motorrijtuig verboden met dat motorrijtuig te rijden en de eigenaar of houder van een motorrijtuig verboden met dat motorrijtuig te laten rijden, indien in of aan het motorrijtuig een apparaat aanwezig is als bedoeld in artikel 2, derde lid.

C

In artikel 23j wordt «motorrijtuigen van de rijbewijscategorie B» vervangen door «motorrijtuigen van de rijbewijscategorieën A, A1, A2 en B, voor zover deze harder kunnen en mogen rijden dan 25 km/u».

D

Artikel 23k wordt gewijzigd als volgt:

1. Voor de tekst wordt de aanduiding «1.» geplaatst.

2. In het eerste lid wordt «motorrijtuig van de rijbewijscategorie B» vervangen door «motorrijtuigen van de rijbewijscategorieën A, A1, A2 en B, voor zover deze harder kunnen en mogen rijden dan 25 km/u».

3. In het eerste lid vervalt, onder verlettering van de onderdelen «i tot en met k» tot «h tot en met j», onderdeel h.

4. In het eerste lid, onder j (nieuw) wordt «onderhoud en reparaties» vervangen door «onderhoud, reparaties en vernieuwen of wisselen van banden» en vervalt «, waarvoor een bedrag van meer dan € 150 verschuldigd is».

5. Er wordt een lid toegevoegd, luidende:

2. Het eerste lid, onder i, is niet van toepassing op motorrijtuigen van de rijbewijscategorieën A, A1 en A2.

ARTIKEL II

Het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 22a wordt gewijzigd als volgt:

1. In het eerste lid vervalt «, met een maximumconstructiesnelheid van niet meer dan 25 km per uur».

2. In het tweede lid, aanhef, wordt «Voor zover niet ingevolge het eerste lid of andere artikelen van dit besluit een lagere maximumsnelheid geldt, geldt» vervangen door «In afwijking van het eerste lid geldt, voor zover niet ingevolge andere artikelen van dit besluit een lagere maximumsnelheid geldt,» en vervalt «, met een maximumconstructiesnelheid van meer dan 25 km per uur».

B

In artikel 60, eerste lid, wordt «van een goedkeuringsmerk als bedoeld in artikel 22, zesde lid van de wet» vervangen door «van een goedkeuring als bedoeld in artikel 21 van de wet en een bij ministeriële regeling aangeduid goedkeuringskenmerk».

ARTIKEL III

Dit besluit treedt in werking met ingang van 1 juli 2021.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

's-Gravenhage, 26 april 2021

Willem-Alexander

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

Uitgegeven de *dertigste* april 2021

De Minister van Justitie en Veiligheid,
F.B.J. Grapperhaus

NOTA VAN TOELICHTING

I. Algemeen

1. Aanleiding

Uit de evaluatie van de wijziging van de wet- en regelgeving inzake tellerfraude (Staatsblad 2013, 312 en Staatsblad 2013, 431) volgt dat de registratie van tellerstanden door de RDW doeltreffend en doelmatig is, waardoor het aantal geregistreerde tellerstanden is toegenomen en de registratie aan betrouwbaarheid en zorgvuldigheid heeft gewonnen. De evaluatie laat dan ook zien dat het aantal onlogische tellerstanden sterk is teruggedrongen. Het rapport geeft aanbevelingen om de aanpak van fraude met tellerstanden nog verder te verbeteren (Kamerstukken II 2016/17, 29 398, nr. 543). Met de onderhavige wijziging van het Besluit voertuigen wordt hier mede uitvoering aan gegeven.

Naast bovenstaande wijziging verbetert dit besluit ook het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 op een tweetal punten (zie de artikelsgewijze toelichting).

2. Aanpak tellerblokkade-apparatuur

Een ongewenste ontwikkeling in de aanpak van tellerfraude is dat onlangs een apparaat op de markt is gekomen om de teller van een auto tijdens het rijden stil te zetten, een zogenaamd tellerblokkade-apparaat. Na installatie in het voertuig, zorgt dit apparaat er voor dat er tijdens het rijden geen of slechts een beperkte hoeveelheid kilometers worden bijgeschreven op de teller. Het is belangrijk om te voorkomen dat de handel in dit apparaat en soortgelijke apparaten gaat toenemen. Daarom wordt een verbod op de invoer, de verkoop, het in voorraad hebben, het afleveren of het rijden met apparaten die geschikt zijn om de teller van een motorrijtuig stil te zetten of op andere wijze te manipuleren voorgesteld.

3. Aanpak tellerfraude motoren

Momenteel vindt er geen registratie van tellerstanden van motorfietsen plaats, terwijl volgens belangenorganisaties, naast met auto's, ook veel fraude met tellerstanden voorkomt bij deze voertuigen. In verband hiermee zal uitvoering worden gegeven aan de breed gedragen wens van belangenorganisaties om een registratie van tellerstanden van motorfietsen op te zetten. In dat kader zullen de door de RDW erkende bedrijven verplicht worden om tellerstanden van motorfietsen te registreren bij overschrijving van het kenteken en bij reparatie, onderhoud en bandenwissel bezoeken (zogenaamde ROB-bezoeken). De registratie van tellerstanden voor motorfietsen zal in de praktijk wel op enkele punten afwijken van de registratie van tellerstanden voor vierwielers. Door het ontbreken van de APK-plicht zijn er geen vaste momenten waarop motorfietsen verplicht een bezoek brengen aan een door de RDW erkend garagebedrijf en is het mogelijk dat van bepaalde motorfietsen geen enkele tellerstand zal worden geregistreerd. Het is immers mogelijk om reparaties en onderhoud te verrichten zonder betrokkenheid van een erkende garagehouder. Ondanks deze beperking zal de registratie naar verwachting niettemin een positieve bijdrage kunnen leveren aan tegengaan van fraude met tellerstanden, omdat er een mogelijkheid wordt gecreëerd voor de eigenaar van een motorvoertuig om aan te tonen dat de tellerstand van zijn of haar voertuig logisch is.

Tellerstandregistratie voor motorfietsen is een belangrijke stap in de verdere professionalisering van deze branche. Door nu te starten met registreren van standen voor motorfietsen legt Nederland weer een verdere basis om in de toekomst ook voor motorfietsen grensoverschrijdende fraude aan te pakken.

4. Bevordering registratie tellerstanden buiten APK-keuringsmomenten

In Nederland wordt bij bijna ieder bezoek aan de garage de tellerstand van een auto geregistreerd. Met name bij jonge voertuigen, die nog niet APK-plichtig zijn en weinig tot geen grote reparaties of onderhoudsbeurten behoeven, is het aantal garagebezoeken echter beperkt. Om de registratie van tellerstanden bij deze groep voertuigen te bevorderen, vervalt de minimumgrens van 150 euro voor de registratie van tellerstanden bij ROB-bezoeken. Bij elk bezoek aan de garage wordt voortaan de tellerstand geregistreerd. Hierdoor zal het aantal registraties van tellerstanden naar verwachting toenemen en de mogelijkheid om tellerfraude te plegen verder worden vermindert.

5. Afschaffen verplichte registratie tellerstand bij demontage

De verplichting tot registratie bij demontage komt te vervallen. De laatste tellerstand doet er namelijk in de meeste gevallen niet meer toe omdat het voertuig gesloopt wordt. Voor de sloper die de laatste tellerstand wel wil registreren om dit aan zijn onderdelen uit het gesloopte voertuig te linken, is er de mogelijkheid om deze vrijwillig te plaatsen en een rapport op te vragen ten behoeve van het bewijs voor de onderdelen van het gesloopte voertuig.

6. Uitvoering

De RDW is nauw betrokken geweest bij het opstellen van het onderhavige besluit. De RDW kan zich vinden in de keuzes die in het onderhavige besluit zijn neergelegd en acht deze uitvoerbaar. De uitvoeringsvoorschriften verbeteren aanpak tellerfraude, welke de RDW in juli 2017 heeft uitgebracht, heeft gediend als basis voor het onderhavige besluit.

7. Administratieve gevolgen

Registratie tellerstand motorfietsen

De administratieve lasten voor bedrijven die de plicht tot het registreren en aan de RDW verstrekken van tellerstanden bij motorfietsen met zich meebrengt, bedragen naar schatting 88.800 euro per jaar (uitgaande van 288.000 registratie per jaar, een uurtarief van 37 euro en benodigde tijd van 0,5 minuten). De kosten voor de implementatie worden tot een minimum beperkt doordat aangesloten kan worden op de bestaande processen die ook gelden voor de autobranche.

Loslaten grens 150 euro

Naar schatting moeten door het loslaten van deze grens 1 miljoen extra tellerstanden worden geregistreerd per jaar. Op basis van een uurtarief van 37 euro en benodigde tijd van een 0,5 minuut betekent dit een lastenstijging van ruim 300.000 euro voor de bedrijven die verplicht worden de tellerstanden te verstrekken bij ROB-bezoeken onder 150 euro. De implementatiekosten zijn niet noemenswaardig doordat de systemen

en processen bij de garagebedrijven niet aangepast hoeven te worden. De meeste erkenningshouders hebben de automatisering hierop ingericht.

Loslaten registreren tellerstand bij demontage

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.

Naar schatting levert dit een vermindering van administratieve lasten op van 1,5 miljoen euro (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 waarvan de impact laag is.

Verbod op tellerblokkade-apparatuur

Het verbod op tellerblokkade-apparatuur levert geen administratieve lasten op. Het verbod is te handhaven. Handel en bezit is eenvoudig aan te tonen. Het gebruik kan worden geconstateerd door een fysiek (visueel) onderzoek van het voertuig bij reguliere staande houding of inbeslagname.

Samenvatting structurele consequenties regeldruk

Onderdeel	Aantal registraties / voertuigen per jaar	Jaarlijkse kosten
Registratie tellerstand motorfietsen	288.000	€ 88.800
Loslaten grens 150 euro	1.000.000	€ 300.000
Loslaten registreren tellerstand bij demontage	220.000	- € 1.500.000
Verbod op tellerblokkade-apparatuur	nrb	nihil
Totaal effect regeldruk		- € 1.111.200

8. Consultatie en regeldruk

Internetconsultatie

In de periode 10 juni tot en met 8 juli 2020 is het wijzigingsbesluit opgesteld geweest voor openbare internetconsultatie. Er zijn in totaal 7 reacties ontvangen, waarvan 5 openbaar. Indieners zijn onder meer: ANWB, Koninklijke Nederlandse Motorrijders Vereniging (KNMV), Vereniging Aanpak Tellerfraude (VAT, opgericht door RAI Vereniging en BOVAG) en het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR).

Over het algemeen kunnen de indieners zich vinden in de voorstellen. De KNMV stelt wel vraagtekens bij de praktische uitvoerbaarheid van dit voorstel en de controle op de registratie van motorfietsen, aangezien onderhoud, reparaties en een bandenwissel ook door niet-RDW erkende organisaties wordt verricht. In de toelichting onder punt 3 is hier nader op ingegaan.

De VAT stelt dat de branche voor kleinere bedrijven die onvoldoende geautomatiseerd zijn en die zich richten op het segment oudere auto's een uitzonderingspositie wil. Het vervallen van de ondergrens van 150 euro leidt bij deze bedrijven namelijk niet tot het beoogde resultaat: tellerstanden verkrijgen van jonge voertuigen. In reactie daarop wordt opgemerkt dat de problematiek van tellerfraude zich niet beperkt tot jonge voertuigen. Bovendien zijn er voor de RDW-erkende bedrijven die onvoldoende geautomatiseerd zijn reeds andere mogelijkheden om tellerstanden te melden.

Daarnaast merkt VAT op dat het erop lijkt dat de handeling van het terugdraaien van kilometerstanden op motorfietsen nog altijd niet strafbaar is wanneer dit voorstel zou worden ingevoerd. Dit wordt echter geregeld in artikel 23j van het Besluit voertuigen juncto artikel 70m van de Wegenverkeerswet 1994 (zie voor een meer uitgebreide toelichting onder C van de artikelsgewijze deel van deze toelichting).

De overige in het kader van de internetconsultatie naar voren gebrachte opmerkingen geven geen aanleiding om de toelichting te wijzigen.

ATR

Het Adviescollege Toetsing Regeldruk (ATR) heeft op 24 juni 2020 een advies uitgebracht over het wijzigingsbesluit, waarin het adviseert het voorstel in te dienen, nadat met het adviespunt rekening is gehouden.

Het college adviseert in de toelichting bij het voorstel een kwantitatieve duiding te geven van de regeldrukeffecten van de verplichtingen tot verstrekking van tellerstanden bij ROB-bezoeken onder 150 euro en van die van het verstrekken van tellerstanden bij motorfietsen. De toelichting is op dit punt aangepast.

Technische notificatie

Het is onbekend in hoeverre het probleem van tellerfraude-apparatuur in andere Europese landen speelt. Het ontwerpbesluit is op 2 december 2020 voorgelegd aan de Europese Commissie (notificatienummer 2020/748/NL) ingevolge artikel 5, eerste lid Richtlijn (EU) 2015/1535 van het Europees Parlement en de Raad van 9 september 2015 betreffende een informatieprocedure op het gebied van technische voorschriften en regels betreffende de diensten van de informatiemaatschappij (PbEU 2015, L241).

Op grond van artikel 6, eerste lid, van de voornoemde richtlijn, is vervolgens een standstilltermijn van drie maanden in acht genomen, welke termijn derhalve op 3 maart 2021 is geëindigd. Binnen deze termijn zijn geen reacties ontvangen.

9. Voorhang

Het ontwerpbesluit is op 21 oktober 2020 op grond van artikel 2b Wegenverkeerswet 1994 ter voorhang voorgelegd aan de Eerste en Tweede Kamer van de Staten-Generaal (*Kamerstukken II, 2020/21, 29 398 nr. 869*). De voorhang heeft niet tot opmerkingen geleid. Het ontwerpbesluit is op grond van deze procedure dan ook niet gewijzigd.

10. Inwerkingtreding

Het besluit treedt in werking met ingang van 1 juli 2021. Deze inwerkingtredingsdatum past binnen het stelsel van vaste verandermomenten van regelgeving.

II Artikelen

Artikel I (Besluit voertuigen)

A en B

Op grond van artikel 33 (tot 1 september 2020, artikel 34) van de Wegenverkeerswet 1994 is het verboden aan te wijzen voorzieningen die zijn bestemd voor de opsporing van bij of krachtens deze wet strafbaar gestelde misdrijven of overtredingen te belemmeren, te vervaardigen, in te voeren, in voorraad te hebben, te koop aan te bieden, af te leveren, te vervoeren of te gebruiken. In het Besluit voertuigen wordt in verband daarmee een verbod op tellerblokkade-apparaten opgenomen, vergelijkbaar met het verbod zoals dat nu geldt op radarontvangstapparaten (zie voor een meer uitgebreide toelichting punt 2 van het algemeen deel van deze toelichting).

C

Thans is de reikwijdte van het verbod op tellerfraude, als bedoeld in artikel 70m van de Wegenverkeerswet 1994, in het Besluit voertuigen beperkt tot motorrijtuigen van de rijbewijscategorie B. De wijziging van artikel 23j van dit besluit strekt ertoe de reikwijdte van dit verbod uit te breiden naar motorrijtuigen van de rijbewijscategorieën A, A1 en A2. Tevens wordt een minimumsnelheid opgenomen bij deze reikwijdte. In verband met het in voorbereiding zijnde nieuwe nationaal toelatingskader voor lichte elektrische voertuigen die maximaal 25 kilometer per uur kunnen rijden, kan te zijner tijd een rijbewijseis worden opgenomen voor sommige categorieën van deze voertuigen. Dat voornemen bestond al voor bijzondere bromfietsen die bedoeld zijn voor het vervoer van personen. Omdat een (kilometer)teller voor deze voertuigen niet verplicht is, worden deze voertuigen uitgesloten van de verplichting tellerstanden aan de RDW te verstrekken.

D

In het verlengde van de uitbreiding van de reikwijdte in artikel 23j, is ook artikel 23k aangepast. Uit deze wijziging vloeit voor bedrijven de verplichting voort om ook de tellerstand van motorrijtuigen van de rijbewijscategorieën A, A1 en A2 te verstrekken aan de RDW (zie ook de toelichting bij onderdeel C). De verplichting om tellerstanden aan de RDW te verstrekken geldt uitsluitend voor erkende bedrijven en slechts in de gevallen dat zij een op grond van die erkenning verkregen bevoegdheid uitoefenen die in de opsomming van artikel 23k is genoemd.

De verplichting tot registratie bij demontage, als bedoeld in artikel 23k, onderdeel h. (oud), komt te vervallen (zie voor een meer uitgebreide toelichting punt 5 van het algemeen deel van deze toelichting).

De grens van 150 euro voor de registratie van tellerstanden bij ROB-bezoeken vervalt (zie voor een meer uitgebreide toelichting punt 4 van het algemeen deel van deze toelichting).

Aangezien het Besluit personenvervoer 2000 niet van toepassing is op motorrijtuigen van de rijbewijscategorieën A, A1 en A2, wordt in een nieuw tweede lid van artikel 23k deze grond voor het verstrekken van tellerstanden uitgezonderd voor deze categorieën.

Artikel II (Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990)

A

Artikel 22a van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990) is op 1 januari 2021 ingevoerd om de maximumsnelheid voor landbouw- en bosbouwtrekkers, motorrijtuigen met beperkte snelheid en mobiele machines, al dan niet met aanhangwagens, op sommige wegen te verhogen van 25 kilometer per uur naar 40 kilometer per uur (Stb. 2020, 505). Dit was onderdeel van het pakket aan maatregelen in relatie tot de APK-, registratie- en kentekenplicht voor landbouw- en bosbouwtrekkers. Het doel was om een betere toegang tot gebiedsontsluitingswegen en rondwegen zonder fietsers mogelijk te maken voor landbouw- en bosbouwtrekkers, motorrijtuigen met beperkte snelheid en mobiele machines die zijn ontworpen en gebouwd om met hogere snelheden dan 25 kilometer per uur te rijden. De redactie van het artikel zorgde echter voor enige verwarring en was voor een andere uitleg vatbaar dan de bedoeling was. Daarom is het artikel redactioneel verbeterd.

Het uitgangspunt is en blijft dat de maximumsnelheid van landbouw- en bosbouwtrekkers, motorrijtuigen met beperkte snelheid en mobiele machines 25 kilometer per uur is. Een maximumsnelheid van 40 kilometer per uur is een verruiming die wordt toegestaan op alle wegen buiten de bebouwde kom en wegen binnen de bebouwde kom waar geen vermenging met (snor)fietsverkeer kan plaatsvinden. Dan gaat het om 70 km/u-wegen, wegen waarop fietsers niet zijn toegestaan en wegen die zijn voorzien van een vrijliggend verplicht fietspad of een vrijliggend fiets-/bromfietspad. In de praktijk kunnen en zullen wegbeheerders nog steeds de afweging moeten maken of een weg openstaat voor landbouw- en bosbouwtrekkers, motorrijtuigen met beperkte snelheid en mobiele machines en welke maximumsnelheid geldt.

De vermelding van de maximumconstructiesnelheid van de voertuigen is achterwege gelaten. Die zorgde deels voor de ontstane verwarring en mogelijkheid tot andere interpretatie. Dat neemt niet weg dat de maximumconstructiesnelheid wel leidend is voor de maximumsnelheid waarmee gereden mag worden. Dit is ook expliciet geregeld in artikel 5.18.32a0 van de Regeling voertuigen. Als een voertuig een maximumconstructiesnelheid van 30 kilometer per uur heeft, mag daarmee ook buiten de bebouwde kom maar maximaal 30 kilometer per uur gereden worden. Ook al is de maximumsnelheid op grond van artikel 22a, tweede lid, 40 kilometer per uur. Bij een samenstel van voertuigen, dus bijvoorbeeld een landbouw- of bosbouwtrekker met een landbouw- of bosbouwaanhangwagen, is de laagste maximumconstructiesnelheid van de twee voertuigen leidend. Een samenstel van een landbouw- of bosbouwtrekker met een maximumconstructiesnelheid van 40 kilometer per uur met een landbouw- of bosbouwaanhangwagen met een maximumconstructiesnelheid van 25 kilometer per uur mag dus 25 kilometer per uur rijden. De aanhangwagen is in dit geval immers niet ontworpen en gebouwd om met een hogere snelheid te rijden.

B

Het laatste deel van het eerste lid van artikel 60 is gewijzigd. Deze aanpassing is het gevolg van de gewijzigde tekst van hoofdstuk III van de Wegenverkeerswet 1994 met ingang van 1 september 2020. Als gevolg hiervan is de verwijzing naar artikel 22, zesde lid, van die wet niet meer juist. Een helm dient te zijn voorzien van een EU-, nationale- of VN/ECE-

goedkeuring als bedoeld in artikel 21 van de wet. Het voor het betreffende type helm relevante goedkeuringsmerk dient op de helm te worden aangebracht.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga