

Beleidskompasformulier voor **internetconsultatie**

Regeling erkenningen wegverkeer

∞ Wie zijn belanghebbenden en waarom?

Hulpvragen

- Wie zijn direct of indirect belanghebbenden bij het betreffende vraagstuk?
 - De RDW, als organisatie belast met de uitvoering van de regeling en het houden van toezicht daarop.
 - Houders van de erkenningen:
 - Bedrijfsvoorraad (en de daarbij behorende bevoegdheden:
 - Online Registratie Export Handelaren (OREH);
 - Tenaamstelling voertuigen aanvragen;
 - Online Registratie autodemontage (ORAD);
 - Versnelde inschrijving aanvragen.
 - Tenaamstellen voor derden,
 - Foliefabrikant,
 - Lamineerder,
 - Fabrikant kentekenplaten (GAIK),
 - APK,
 - Tachografen,
 - Gasinstallaties en
 - Goedkeuring wijziging constructie.
 - Bevoegde APK-keurmeesters, tachograaftechnici en LPG-technici.
 - Houders van de overeenkomst Registratie tenaamstelling lease (RTL-overeenkomst) met de RDW.
 - Houders van het handelaarskenteken.
 - Burgers die gebruik maken van de diensten van de erkende bedrijven
- Wie beschikken er over relevante kennis over en ervaring met het vraagstuk?
 - De RDW;
 - Branchepartijen (RAI, BOVAG, VSV, STIBA, VNA-Lease);
 - Huidige erkenninghouders, houders van de RTL-overeenkomst, houders van het handelaarskenteken, houders van bevoegdheden.
- Op welke wijze zijn belanghebbenden tot nu toe in de verschillende fasen van het beleidstraject betrokken?

- De RDW is nauw betrokken bij het opstellen van de regelgeving;
- Erkenninghouders zijn eerder via internetconsultaties geconsulteerd over de wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 (Wet MERK) en over het Besluit erkenningen wegverkeer (Bew).
- Gedurende het opstellen van de lagere regelgeving heeft er overleg plaatsgevonden met vertegenwoordigers van de branchepartijen.
- Er heeft een panel met MKB'ers plaatsgevonden over de regeldruk van de regelgeving rondom het erkenningstelsel.

1. Wat is het probleem?

Hulpvragen

a) Wat is het probleem?

- a. De eisen en voorwaarden die de RDW in het huidige erkenningstelsel stelt, sluiten niet altijd aan bij de praktijk.
- b. Ontwikkelingen op de markt, zoals digitalisering en een toenemende verscheidenheid van leasevormen, maken sommige erkenningseisen irrelevant of moeilijk uitvoerbaar.
- c. Verwevenheid van eisen tussen erkenning en bevoegdheden belemmeren soms de flexibiliteit.
- d. Door de grote verscheidenheid aan ministeriële regelingen die verschillende erkenningen regelen zijn de eisen en voorwaarden van verschillende erkenningen in het gehele stelsel niet met elkaar in lijn.

b) Wat zijn de oorzaken van het probleem?

- Het huidige erkenningssysteem is halverwege de jaren negentig ingericht. De basis van het erkenningstelsel ligt in de Wegenverkeerswet 1994. De verschillende erkenningen worden in deze wet aangewezen. Daardoor moet in het huidige stelsel de wet aangepast worden voor het toevoegen van een nieuwe erkenning of het stoppen met een erkenning.
- De verschillende erkenningen hebben een eigen ontstaansgeschiedenis en losstaande regelgeving. Daarmee hebben ze uiteenlopende eisen en voorwaarden gekregen.

c) Wat is de omvang van het probleem?

De RDW kent ongeveer 30.000 erkenninghouders die te maken hebben met de eisen en voorwaarden in deze regeling.

d) Wat is het huidige beleid en wat heeft de evaluatie opgeleverd?

In een extern uitgevoerd onderzoek is gebleken dat de huidige manier van aanwijzen van erkenningen (op wetsniveau) niet flexibel genoeg is om de ontwikkelingen in de markt voldoende bij te benen. Ook is in het onderzoek aanbevolen om de verschillende bevoegdheden die momenteel onder de erkenning bedrijfsvoorraad hangen om te zetten in

losstaande erkenningen.

- e) Wat gebeurt er als de overheid niets doet (Nuloptie)? Wat rechtvaardigt overheidsinterventie?

In het huidige stelsel lopen erkenninghouders tegen problemen aan. De regelgeving houdt bijvoorbeeld te weinig rekening met nieuwe constructies rondom eigendom van voertuigen. Ook kan door het huidige stelsel weinig gericht toezicht worden gehouden. Hierdoor kunnen bepaalde erkenninghouders door het intrekken van een erkenning disproportioneel getroffen worden.

2. Wat is het beoogde doel?

Hulpvragen

- a) Wat zijn de beleidsdoelen?
- Het doel van de Regeling erkenningen wegverkeer is om de eisen en voorwaarden aan de verschillende erkenningen duidelijk te beschrijven.
 - Ook moeten de eisen en voorwaarden van de erkenningen en bevoegdheden in lijn worden gebracht met nieuwe ontwikkelingen.
 - Daarnaast wil deze regeling bijdragen aan de doelmatigheid van de steekproefcontroles.
- b) Aan welke [duurzame ontwikkelingsdoelen \(sustainable development goals, SDG's\) en brede welvaartsuitkomsten](#) dragen de doelen bij?
- Deze regeling wil ook bijdragen aan het voorkomen van milieuschade, door processen rondom demontage van voertuigen en hergebruik van materialen goed te regelen.

3. Wat zijn opties om het doel te realiseren?

Hulpvragen

- a) Wat zijn kansrijke aangrijpingspunten om het doel te realiseren?
- Eerder is met de Wet MERK en het Besluit erkenningen wegverkeer (Bew) besloten om erkenningen niet langer op wetsniveau aan te wijzen, maar op het niveau van een Algemene Maatregel van Bestuur (namelijk het Bew). Hiermee wordt het makkelijker om nieuwe erkenningen toe te voegen of met erkenningen te stoppen. In deze regelingen worden de eisen en voorwaarden van de erkenningen, die zijn aangewezen in het Bew, uitgewerkt. Hierbij is zoveel als mogelijk uitgegaan van het overnemen van de nu geldende eisen en voorwaarden.
- b) Wat zijn, gegeven de aangrijpingspunten, kansrijke beleidsopties?
- Om de gevolgen voor de branche en de RDW zo beperkt mogelijk te houden, is besloten om zoveel als mogelijk aan te sluiten bij de bestaande praktijk. Zo zijn de meeste

erkenningseisen al van kracht. Wel zijn er mogelijkheden toegevoegd voor bijvoorbeeld het breder gebruik van bepaalde erkenningen.

c) Wat is de [beleidstheorie \(doelenboom\)](#) per kansrijke beleidsoptie?

Het idee achter het aanwijzen van de erkenningen per Algemene Maatregel van Bestuur in plaats van in de wet is om meer flexibiliteit in het stelsel in te bouwen. Zo sluiten we beter aan bij de ontwikkelingen in de markt. Daarmee wordt het stelsel doelmatiger en beter uitvoerbaar. Ook kan er beter gehandhaafd worden op het overtreden van voorwaarden van specifieke erkenningen. Daarnaast zijn voor de handhaafbaarheid van de eisen en voorwaarden extra sanctiemogelijkheden toegevoegd.

4. Wat zijn de gevolgen van de opties?

Hulpvragen

a) Wat zijn de verwachte gevolgen per beleidsoptie

- De burger merkt in de praktijk weinig van het nieuwe erkenningstelsel.
- De inhoudelijke wijzigingen van de eisen en voorwaarden in de Regeling erkenningen wegverkeer zijn ten opzichte van de huidige erkenningsregelingen beperkt. Het uitgangspunt is geweest om de eisen en voorwaarden waar mogelijk gelijk te houden. Wel zijn er voor een deel van de erkenningen zaken veranderd.
 - Erkende bedrijven mogen in het kader van privacybescherming bij tenaamstelling het burgerservicenummer niet langer gebruiken. Tenaamstellingen moeten hier dus plaatsvinden met een geldig Nederlands rijbewijs.
 - De bevoegdheden Demontage, Versnelde inschrijving zonder afzonderlijk onderzoek, Export en Tenaamstellen voertuig worden allemaal losse erkenningen in het nieuwe stelsel. Daarnaast wordt de Tijdelijke importprocedure omgezet in een nieuwe erkenning. Het gevolg hiervan is dat er gericht gehandhaafd kan worden. De voordelen voor de erkenninghouders daarvan zijn dat een misstap op de ene erkenning niet direct impact zal hebben op de andere erkenning.
 - De RTL-overeenkomst voor leasepartijen wordt ook omgezet in een erkenning. In de praktijk blijft de uitvoeringspraktijk vrijwel onveranderd.
- Erkende bedrijven die reeds in het bezit zijn van een bestaande erkenning, een bevoegdheid onder de erkenning bedrijfsvoorraad of de RTL-overeenkomst, worden in het nieuwe stelsel automatisch omgezet. De RDW informeert erkenninghouders over de inhoudelijke wijzigingen
- De bredere stelselwijziging die eerder in de wetswijziging en het Besluit erkenningen wegverkeer zijn vastgelegd, brengen op bepaalde vlakken extra regeldruk met zich mee, zoals het aanvragen van een Verklaring omtrent Gedrag. Via deze en andere maatregelen draagt het nieuwe stelsel bij aan het verminderen van fraude.

- b) Welke [verplichte toetsen](#) zijn van toepassing en wat zijn daarvan de uitkomsten (voor zover bekend)?
- Advies van het Adviescollege Toetsing Regeldruk (loopt momenteel);
 - Data Protection Impact Assessment (DPIA);
 - In de DPIA is de proportionaliteit en de subsidiariteit van de noodzakelijke gegevensverwerkingen aangetoond en geapprecieerd door de Functionaris Gegevensbescherming. Deze DPIA is meegezonden aan de Autoriteit Persoonsgegevens.
 - Wetgevingstoets van de Autoriteit Persoonsgegevens (loopt momenteel);
 - Uitvoeringstoets (loopt momenteel bij RDW en bij de Belastingdienst);
 - MKB-toets.
 - Er heeft een panelgesprek plaatsgevonden met meerdere MKB-bedrijven die onder het nieuwe stelsel zullen vallen. Zij waren overwegend positief, maar hadden ook nog enkele suggesties. In de toelichting van de regeling is opgenomen wat er met deze suggesties is gedaan.

5. Wat is de voorkeursoptie?

Hulpvragen

- a) Wat is het voorstel?
- Het voorstel dat voorligt in de Regeling erkenningen wegverkeer is het beschrijven van de eisen en voorwaarden van de volgende erkenningen:
 - erkenning APK
 - erkenning bedrijfsvoorraad
 - erkenning demontage
 - erkenning export
 - erkenning foliefabrikant
 - erkenning gasinstallaties
 - erkenning wijziging goedkeuring voertuigen
 - erkenning handelaarskenteken
 - erkenning inschrijven met onderzoek
 - erkenning inschrijven zonder onderzoek
 - erkenning kentekenplaatfabrikant
 - erkenning lamineerder
 - erkenning tenaamstellen voertuigen bedrijfsvoorraad of importeursvoorraad
 - erkenning tenaamstellen voertuigen voor derden:
 - erkenning voorbehoud en verplichtingen
 - Daarnaast worden de eisen en voorwaarden aan de bevoegdheden APK-keurmeester en LPG-technicus beschreven.
 - Omdat de erkenning tachografen en de bevoegdheid tachograaftechnicus onder een andere wetsfamilie horen zijn deze geen integraal onderdeel van de Regeling erkenningen wegverkeer. Wel wordt de regeling tegelijkertijd herzien in de stelselwijziging

- Deze regeling maakt het daarnaast niet langer mogelijk om in eigen beheer bromfietsen te slopen. Deze moeten ingeleverd worden bij een erkend bedrijf demontage. Dit in het kader van hergebruik van materialen en het tegengaan van voertuigcriminaliteit.

b) Hoe houdt het voorstel rekening met:

- [doeltreffendheid](#) en [doelmatigheid](#);
- uitvoerbaarheid voor alle relevante partijen (inclusief [doenvermogen](#), [regeldruk](#) en [handhaving](#));
- brede maatschappelijke impact?

Het voorstel houdt rekening met doeltreffendheid en doelmatigheid door de eisen en voorwaarden voor alle nieuwe erkenningen duidelijk te omschrijven. Hierbij is rekening gehouden met de regeldruk door onder meer erkenningen los te knippen, waardoor er minder kans is op disproportionele toezichtsdruk. Ook zijn in het kader van de uitvoerbaarheid overbodige eisen en voorwaarden geschrapt. Bijvoorbeeld het in huis moeten hebben van bepaalde fysieke documenten of het onmiddellijk moeten doorknippen van kentekenplaten bij het afmelden van een voertuig voor demontage.

c) Wat zijn de risico's en onzekerheden van dit voorstel?

Een mogelijk risico van de grotere stelselwijziging is dat enkele erkenninghouders niet kunnen voldoen aan de nieuwe eisen die aan basiserkenning worden gesteld. Hiermee kunnen zij bepaalde handelingen niet meer uitvoeren.

d) Hoe ziet de voorgenomen [monitoring en evaluatie](#) eruit?

Het voornemen is om drie jaar na inwerkingtreding het stelsel te evalueren. Ook in de tussentijd vindt geregeld overleg plaats met de branche om problemen in de uitvoering te signaleren.