



Wat heeft de VSV in haar 21-jarig bestaan bereikt?

Inleiding

Half maart 1995 nemen enkele schadevoertuighandelaren het initiatief tot de oprichting van een eigen brancheorganisatie. Daartoe benaderen zij de heer Peter Goedbloed, tot 1 maart van dat jaar algemeen manager van de STIBA en in die hoedanigheid medeverantwoordelijk voor o.a. de invoering van de verwijderingsbijdrage en de BTW margeregeling voor autodemontagebedrijven. Beide partijen vinden elkaar snel en komen overeen dat de heer Goedbloed onafhankelijk voorzitter wordt. Hij handelt zelf niet in schadevoertuigen, waardoor hij, zonder 'onmiddellijk eigen belang', de leden kan dienen. Uit de leden wordt een bestuur gekozen, dat de heer Goedbloed direct aanstuurt. Met het aantrekken van deze voorzitter heeft de VSV terstond toegang tot alle belangrijke gremia. Met de statutaire oprichting op 12 juni 1995 ziet de Vereniging SchadeVoertuighandel formeel het levenslicht.

Het credo "Uitgaan van eigen kracht!" wordt gekozen en besloten wordt dat de VSV altijd van 'binnenuit' zal proberen invloed uit te oefenen, hetgeen aansluit bij het traditionele Nederlandse poldermodel. De VSV gaat meteen voortvarend van start.

Hierna volgt een opsomming van belangrijke mijlpalen uit de laatste twee decennia:

Juli/augustus 1995

Toetreding tot de Werkgroep ARB (ABZ RestwaardeBeurs) en deelname aan de eerste en tweede pilot. Wegens 'totaal geen rekening houden met onze belangen' wordt een collectieve boycot ingesteld. Deze wordt bekrachtigd middels solidariteitsverklaringen van alle leden, iets wat nog nimmer in de branchewereld is vertoond. De boycot is de start van een langdurige impasse.

Augustus 1996

RDC en RDW maken op verzoek van de VSV het raadplegen van de bedrijfsvoorraad mogelijk. Het schonen van de bedrijfsvoorraad, destijds een groot probleem, wordt daardoor heel eenvoudig.

Januari 1997

De directeur ABZ stelt een onafhankelijk onderzoek voor om uit de impasse te komen.

April 1997

VSV realiseert met de RDW een unieke gedoogsituatie, waarbij incomplete kentekenbewijzen toch geveiligd mogen worden.

Juni 1997

VSV start, samen met andere branchepartijen, een zeer uitgebreide lobby voor teruggaaf BPM bij export.

Juli 1997

Het onafhankelijk onderzoek Restwaardebeurs start.

December 1997

Het onafhankelijk onderzoek levert uiteindelijk niets op. De VSV vaart haar eigen koers en boycot duurt voort.

Januari 1998

VSV start voorbereidingen voor 'eigen' restwaardebeurs en werkt daarin samen met Centraal Beheer en expertisebureau Sarex. De intentie is om de Nederlandse Auto RestwaardeBeurs (NARB) op te richten.

April 1998

Centraal Beheer/Achmea start eigen biedsysteem en nodigt VSV uit.

Juni 1998

Daags na de landelijke presentatie van de NARB nodigt de voorzitter van het Verbond van Verzekeraars (VvV) de VSV uit voor een gesprek, hetgeen tot die tijd meermaals werd geweigerd.

Oktober 1998

VSV treedt toe tot de belangrijke Branche BegeleidingsGroep (BBG) van de RDW. Een zeer belangrijke erkenning van de VSV.

Februari 1999

Samen met het VvV richt de VSV de stichting Nederlandse Restwaarde Markt op. Een mijlpaal! Verzekeraars en opkopers hebben elk 2 zetels in het bestuur.

November 1999

Na lang onderhandelen wordt de gedoogsituatie 'vrijwaren incompleet kenteken' geformaliseerd.

10 januari 2000

Officiële statutaire oprichting van de stichting NRM. Dit luidt tevens het einde van de jarenlang volgehouden boycot in. Wederom een belangrijke mijlpaal!

Januari 2000

Samen met het Centraal Justitieel Incasso Bureau (CJIB) pakt de VSV de problematiek van 'onterechte boetes' aan.

Januari 2001

Formele start van het NRM-biedsysteem. Er is vanuit de autobranche bovenmatig veel interesse. De VSV bewerkstelligt een deelnemersstop en stelt zelf een ledenstop in.

1 mei 2001

Start van de VSV Internet Database (VID), VSV's eigen website met voertuigaanbod.

December 2001

Start van de nieuwe BR16 (Bedrijfsregeling 16), ontwikkelt door o.a. het VvV en de VSV. De nieuwe regeling omvat vanaf dat moment alle schadeauto's, dus zowel Technisch Totaal Verlies (TTV) als Economisch Totaal Verlies (ETV). De oude naam 'BR14', de regeling die tot dan alleen toezag op TTV (demontageauto's), wordt op uitdrukkelijk verzoek van de VSV niet meer gebruikt.

2001, 2002 en 2003

In deze jaren wordt er langdurig en koortsachtig gewerkt aan het verbeteren van het NRM biedsysteem. Tussentijds verhuist de NRM naar het kantoor van de VAR (Vermiste Auto Register).

Juni 2003

Een volledig vernieuwde VID ziet het levenslicht.

Augustus 2003

Eerste bijeenkomst Project Keuren na Schade (KnS) met nadrukkelijke betrokkenheid van de VSV.

September 2003

VSV voorkomt binnen KnS dat alle schadevoertuigen van een WOK (Wacht Op Keuren) signaal worden voorzien en voorkomt tevens een verbod op verkoop aan particulieren.

2004

In dit jaar wordt onderhandeld met het VvV over de samensmelting van de NRM, VAR en SMC (beveiligingscertificaten).

Februari 2005

VSV introduceert en verspreidt promotiestickers.

12 juni 2005

Tienjarig bestaan van de VSV en presentatie eigen muurschild.

Juli 2005

VSV legt definitief de 'dossierbeheerovereenkomst' met NRM vast. Contractueel beheert de VSV de dossiers van VSV-leden en de zij hoeven geen jaarlijkse bijdrage te betalen aan NRM.

Oktober 2005

Binnen KnS zorgt VSV voor 'WOK-indicatie Ja/Nee' in de aanbidding. De door de RDW beoogde start van KnS wordt daartoe uitgesteld.

1 februari 2006

Start Keuren na Schade. Onderscheid wel of geen WOK wordt (vooralsnog) op financiële gronden bepaald.

Februari 2006

Samensmelting NRM, VAR en SCM een feit. De drie partijen komen samen in de stichting VbV (Verzekeringsbureau Voertuigcriminaliteit). VSV neemt zetel in College van Deskundigen Schadevoertuigen. Dit College is verantwoordelijk voor het 'regime'. Voor handelszaken wordt, mede op initiatief van de VSV, het Total Loss Bureau (TLB) Platform opgericht. Hierbinnen overleggen de opkopersorganisaties met alle, bij het VbV aangesloten, expertisebureaus.

Mei 2006

Tijdens de eerste bijeenkomst van het TLB Platform wordt, mede op initiatief van de VSV, een uniforme biedtermijn afgesproken, die alle TLB's zullen gaan hanteren.

Augustus 2006

De VSV lanceert het Project Verbeteren Handelsverkeer Schadevoertuigen (VHS). Hierbij zal, bij meer dan 1.000 schadevoertuigen, op 20 punten het verschil worden onderzocht tussen de aanbidding en het geleverde voertuig.

September 2006

VSV ontwikkelt en deponereert eigen Algemene Voorwaarden voor haar leden.

Oktober 2006

VSV bewerkstelligt het 'RDW Meldpunt Onterechte WOK's'. Via dit meldpunt kunnen onterechte WOK's worden 'teruggedraaid'.

1 februari 2007

Na een jarenlange lobby van de VSV (in samenwerking met andere branchepartijen) en vele besprekingen in 2006, treedt eindelijk de teruggaaf van BPM bij import in werking (met terugwerkende kracht vanaf 16 oktober 2006). Oorspronkelijk wilde het Ministerie van Financiën alle schadevoertuigen uitzonderen van het recht op teruggaaf. Eigenhandig zorgde de VSV ervoor dat de (financiële) WOK-indicatie als omslagpunt in de regeling werd opgenomen. Daardoor kan voor circa 80% van de schadevoertuigen (ETV) wel teruggaaf verkregen worden.

10 juli 2007

Afronding en presentatie van het VHS onderzoek. Met de resultaten wordt, met wisselend succes, een lobby gestart richting verzekeraars en expertisebureaus.

8 februari 2008

De website (VID) wordt uitgebreid met grote(re) foto's, een rubriek 4x4, de mogelijkheid om filmpjes te plaatsen en een datascript waarmee het voertuigaanbod op schadeautos.nl dagelijks automatisch op schadevoertuigen.nl worden gezet.

1 mei 2008

Het Reglement Voertuigen van de RDW wordt, als gevolg van een Europese richtlijn, uitgebreid met tal van definities, waaronder de door de VSV opgestelde wettelijke definitie van een schadevoertuig. Een 'eigen', ons passende definitie is van zeer groot belang!

2 mei 2008

Als gevolg van de agressieve toetreding van AutoOnline tot de Nederlandse markt start de VSV een lobby om deze ongewenste ontwikkeling tegen te gaan. AutoOnline pretendeert een Total Loss Bureau te zijn, maar heeft daartoe geen erkenning van het VbV verkregen. Wel staat men ingeschreven als opkoper en is derhalve een directe concurrent. Meer volgt hierna.

Juni 2008

De BR16 wordt, mede op initiatief van de VSV, verruimd met 'alle gekentekende voertuigen'.

1 januari 2009

Start partnerschap met VWE. Dit leidt tot een uitstekende samenwerking o.a. op het gebied van informatie-uitwisseling, productontwikkeling en gezamenlijk lobbyen.

22 januari 2009

VSV komt met een 'eigen' inkoopverklaring, die de leden beter tegen allerlei fiscale risico's indekt.

6 april 2009

In een gezamenlijke ledenvergadering van VSV en OSVN wordt een solidariteitsverklaring geaccordeerd en ondertekend, waarmee de leden zichzelf opleggen niet deel te nemen aan AutoOnline.

12 mei 2009

Presentatie van de, samen met o.a. VSV en RDW gemaakte, Technische WOK-criteria van het VbV. Deze uitwerking van de wettelijke definitie schadevoertuigen is vooral bedoeld voor experts en scherpt de ruimere omschrijvingen van de wettelijke definitie aan.

20 oktober 2009

De VSV redt, ondersteund door enkele collega-brancheorganisaties, wederom de teruggaaf van BPM bij export. Met het Ministerie van Financiën wordt tevens overeengekomen dat de, door de VSV geschreven, 'definitie schadevoertuig' met ingang van 1 januari 2010 als omslagpunt zal worden gebruikt.

30 oktober 2009

Op initiatief van de VSV ziet de VbV-folder "Uw voertuig total loss en dan?" het levenslicht. Een handige tool voor particulieren, die na een ongeval te maken krijgen met de verhandeling van hun schadevoertuig.

1 januari 2010

Op initiatief van de VSV wordt de ondergrens van de inkoopverklaring formeel verhoogd van € 227,00 naar € 500,00.

22 maart 2010

Instelling driejaarlijkse VSV Denktank, waarbinnen met enkele leden steeds 'outside the box' naar de toekomst wordt gekeken.

16 juni 2010

Start VSV regiolunches. In vier regio's komen VSV-leden bijeen en bespreken tijdens en rond een gezamenlijke lunch allerlei lopende zaken.

Januari 2011

De RDW kondigt de Modernisering Tenaamstelling Voertuigen (MTV) aan. Meteen vanaf het begin is de VSV betrokken en draagt krachtig haar steentje, tot en met de invoering in 2014, bij.

April 2011

De RDW lanceert, mede op verzoek van de VSV, 'OVI Zakelijk', een raadpleegfunctie voor voertuiggegevens tussen 'OVI Particulier' en 'OVI XML' (bulkraadpleging) in.

1 juni 2011

Mede op initiatief van de VSV wordt, op basis van voortschrijdend inzicht, een nieuw VbV-deelnemersreglement ingevoerd. Hierin zijn twee, door de VSV voorgestelde cruciale definities opgenomen, te weten:

1. Definitie opkoper:

"Een door het VbV erkende opkoper, hierna te noemen "Opkoper", biedt op en koopt voor eigen rekening en risico schadevoertuigen."

2. Vertrouwelijkheid biedproces:

"De gegevens die betrekking hebben op biedingen en op het biedproces zijn vertrouwelijk. Het voertuig mag, tenzij de opdrachtgever zelf eigenaar is, gedurende de biedperiode niet aan derden worden aangeboden."

Beide definities betekenen dat, voor wat betreft schadevoertuigen afkomstig van verzekeraars, AutoOnline buitenspel staat. Een zeer belangrijke mijlpaal!!

16 februari 2012

LeasePlan kondigt, zonder enig overleg en met een bedenktijd van slechts enkele dagen, aan dat hun opkopers zich moeten aansluiten bij AutoOnline, op straffe van uitsluiting. Redelijk overleg wordt door LeasePlan pertinent geweigerd. Mede op initiatief van de VSV wordt door de biedergroep een collectieve boycot, ondersteund met een solidariteitsverklaring, uitgevaardigd.

4 juli 2012

Op initiatief van de VSV start de VbV Werkgroep Bewust Gereden Schades (BGS). Beoogd wordt om de misstanden die in deze bestaan in kaart te brengen en met eventuele oplossingen te komen.

2012 en 2013

Vanwege in 2011 ontvangen ongefundeerde kritieken en zelfs ongenueanceerde Kamervragen over het functioneren van de BR16 organiseert het VbV, met initiële betrokkenheid van o.a. de VSV, een landelijk onderzoek. Er worden meer dan 60.000, van het Nederlandse wegennet afgesleepte, voertuigen indringend onder de loep genomen. Uiteindelijk blijken er 21.000 voertuigen met schade afgesleept te zijn en bestaat de 'lekstroom' slechts uit enkele tientallen voertuigen (lease en WA). Een ongekend intensieve lobby en zeer veelvuldig overleg, o.a. met betrokkenheid van het Verbond, het VbV en de VNA (lease), leidt ertoe dat de dreiging dat bergers zouden gaan wokken, wordt getorpedeerd.

11 november 2013

Eerste (proefondervindelijke) controle van de Belastingdienst op teruggaaf van BPM bij export. De VSV begeleidt het vervolgtraject, dat tot tevredenheid van het betreffende VSV-lid, wordt afgerond. Deze gebeurtenissen rond deze eerste controle hebben echter grote gevolgen, die verderop zullen worden beschreven.

Einde 2013

De VSV ondersteunt haar leden op tal van manieren met de aanstaande intrede van de Modernisering Tenaamstelling Voertuigen. De VSV regelt, op basis van de vrees voor te lange wachttijden, met de RDW een alleen voor VSV-leden geldende spoedprocedure voor de aanvraag van de kentekencard.

1 januari 2014

Zonder onoverkomelijke problemen treedt de Modernisering Tenaamstelling Voertuigen in werking. De vrees voor lange wachttijden wordt gelukkig niet bewaarheid. Alleen in de beginfase wordt door de VSV-leden mondjesmaat gebruikgemaakt van de spoedprocedure.

14 mei 2014

Als direct gevolg van de eerste BPM-controle (11 november 2013) overlegt de VSV met de directie van het Landelijk Coördinatieteam Autobelastingen (LCA). Na aanvankelijk een slecht imago, veroorzaakt door alle BPM-problemen bij import, te hebben weggewerkt, wordt de afspraak gemaakt elkaar na een half jaar weer te spreken en vervolgens een constructieve samenwerking aan te gaan en te komen tot een 'convenant horizontaal toezicht' ten aanzien van controle en handhaving bij VSV-leden.

9 juli 2014

Op deze dag wordt het, mede door de VSV tot stand gekomen, Convenant Schadevoertuigen door VbV en RDW ondertekend. Daarmee behoort alle in 2011 ontstane commotie rondom het zogenaamd slecht functioneren van de BR16 tot op het hoogste niveau definitief tot het verleden.

September/oktober 2014

De Belastingdienst opent, zonder enig overleg, frontaal de aanval met zeer ongenueanceerde BPM-controles bij 8 VSV-leden.

23 oktober 2014

Dankzij een lobby van de VSV, i.s.m. andere branchepartijen, opent de RDW-afdeling Erkenningen & Toezicht (E&T) haar lang gesloten deuren en vindt er vanaf dat moment regelmatig regulier overleg plaats. Een zeer bijzondere mijlpaal! Onder E&T vallen ook de RDW-controleurs.

10 november 2014

De VSV organiseert voor haar leden een 'no cure - no pay' samenwerking met BPM-deskundige Joost Verhoeven. Jan Dijkstra, topexpert van naam en faam, wordt ook betrokken. Procedures en een stevige aanpak worden niet geschuwd.

8 december 2014

In samenwerking met VWE lanceert de VSV een ingenieus plan om uit de al jaren durende impasse met LeasePlan te komen.

23 februari 2015

Als resultaat van de VbV Werkgroep BGS (zie 4 juli 2012) wordt het VbV Meldpunt voor klachten over via TLB's aangekochte schadevoertuigen gelanceerd. In een elektronisch meldsysteem kunnen klachten ingebracht worden over problemen met:

- bewust gereden schades;
- fraude met kilometerstanden;
- grote afwijkingen t.o.v. de biedomschrijving;
- ontvreemde delen op het stallingsadres; en
- tegenwerking/bedreiging/mishandeling op het stallingsadres.

30 april 2015

Grote upgrade van de VSV-website en uitbreiding van de voertuigupdate van 1 naar 2 maal per dag.

10 juli 2015

LeasePlan trekt, na de jaren durende impasse, haar plan, om alleen opkopers via AutOnline te laten bieden, in. Vooralsnog is dit alleen van toepassing op 'casco extern verzekerde schadevoertuigen'. Een eerste substantiële 'overwinning'!

23 september 2015

De VSV is 'eervol' uitgenodigd voor de RDW Toekomstverkenning. Dit biedt de VSV-voorzitter alle kansen om, t.b.v. verschillende zaken, te lobbyen bij RDW directeur Ab van Ravestein.

27 september 2015

In reactie op de verschenen 'Autobrief 2' van staatssecretaris Wiebes lobbyt de VSV, samen met BOVAG, RAI, VNA en VWE, bij het Ministerie van Financiën t.a.v. de 'verscholen' aanscherping van het beleid inzake de teruggaaf van BPM bij export. Voorkomen wordt dat Nederlandse autoverkopers mogelijk aansprakelijk kunnen worden gehouden voor doorverkoop van een aan een klant verkocht schadevoertuig van een EER-land naar een land buiten de EER.

6 oktober 2015

Nadat CED, tegen alle afspraken in, op 24 augustus eenzijdig de biedtermijn met een dag verkort, besluit het TLB Platform zichzelf op te heffen. Het niet nakomen van enige harde afspraak, ooit binnen dit platform gemaakt, levert een dermate breuk van het vertrouwen op, dat de overige TLB's geen heil zien in voortzetting in deze vorm. De VSV kondigt, samen met STIBA en OSVN (en met akkoord van alle TLB's), aan in het vervolg zelf een bijeenkomst met de TLB's te zullen organiseren.

27 oktober 2015

Op deze dag vindt de, op initiatief van de VSV, georganiseerde expertsessie plaats. Met één expert namens de Belastingdienst en één expert namens de VSV worden 42 schadevoertuigen, met oorspronkelijk een 'WOK-indicatie: Nee', maar door het LIV, c.q. de RDW 'omgewokt' naar 'WOK-indicatie: Ja', opnieuw beoordeeld. Van de 42 voertuigen worden er 40 teruggezet op 'WOK-indicatie: Nee'. Een mega-overwinning in de niet aflatende strijd tegen de ongefundeerde aanpak van de Belastingdienst! Hiermee wordt een 'landelijke ramp' voorkomen!

28 oktober 2015

Met de RDW wordt een half jaar uitstel (half 2016 i.p.v. 1 januari) overeengekomen, inzake:

- de bewaarplicht van (vernietigde) kentekenplaten van de laatste tien exportmeldingen en
- de registratie van de lamineercodes van kentekenplaten in de exportapplicatie.

Bovendien wordt de verjaringstermijn van sancties (nog) niet verlengd van 30 naar 36 maanden en regelt de VSV de herintrede van gedoogd vrijwaren met incomplete kentekenplaten".

18 januari 2016

Na een zeer lange voorbereiding lanceren de VSV, VWE en LeasePlan, als pilot, een 'eigen' biedplatform voor LeasePlan-schadevoertuigen, waarbij LeasePlan het casco in eigen beheer doet. Wederom een belangrijke, en zwaar bevochten, mijlpaal!

Algemeen

Andere dan bovengenoemde activiteiten van de VSV zijn o.a.:

- regelmatige ledeninfo's (per e-mail) met alle relevante info, waarschuwingen etc.;
- jaarvergaderingen, meestal met genodigde sprekers en natuurlijk overleg met de leden;
- individuele ledenbegeleiding (mits deze het algemeen belang dienen).