

Vergaderjaar 2012–2013

33 424

Wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met het wijzigen van de tellerstand van motorrijtuigen

Nr. 5

VERSLAG

Vastgesteld 16 november 2012

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu, belast met het voorbereidend onderzoek van bovenstaand wetsvoorstel, heeft de eer als volgt verslag uit te brengen van haar bevindingen.

Onder het voorbehoud dat de regering de vragen en opmerkingen in dit verslag afdoende zal beantwoorden, acht de commissie hiermee de openbare behandeling van het voorstel van wet voldoende voorbereid.

Inhoudsopgave

Blz.

Algemeen	1
Inleiding	2
Verbod om de tellerstand te wijzigen of de werking van de teller te beïnvloeden	2
Verplichte verstrekking en registratie van de tellerstand	3
Uitvoerbaarheid en handhaving	4
Administratieve lasten en bedrijfseconomische effecten	5

Algemeen

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van het wetsvoorstel en zijn, zoals de leden in het Verslag Algemeen Overleg (VAO) van 23 mei 2006 (Kamerstuknummer 30 300-XII, nr. 57) al aangaven, van mening dat het belangrijk is dat de onderhavige problematiek (met een geschatte maatschappelijke schade van € 150 miljoen per jaar) wordt aangepakt. De leden van de VVD-fractie zien wel aanleiding tot het stellen van vragen.

De leden van de PvdA-fractie hebben met instemming kennis genomen van de wet kilometertellerfraude. De leden zijn verheugd dat de regering de wet nu indient zodat een initiatiefwet van de zijde van de PvdA niet meer noodzakelijk is. Inhoudelijk hebben de leden geen opmerkingen. De leden hopen dat de wet spoedig in werking kan treden.

De leden van de SP-fractie hebben met interesse kennis genomen van de voorgenomen wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met het wijzen van de tellerstand van motorrijtuigen. De leden zijn verheugd met de aanpak van fraude met kilometertellerstanden van motorrijtuigen en delen de mening van de minister dat deze fraude strafbaar moet worden gesteld. De leden van de SP-fractie hebben een aantal nadere vragen over de voorgenomen wetswijziging.

De leden van de CDA-fractie hebben met belangstelling kennis genomen van het voorliggende wetvoorstel. De leden wensen hierover enkele vragen te stellen.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het wetvoorstel dat tot doel heeft om kilometertellerfraude aan te pakken. Zij hebben hierover de volgende vragen.

Inleiding

De leden van de VVD-fractie vinden het belangrijk dat het wetvoorstel de problematiek die het wijzigen van de tellerstand met zich meebrengt daadwerkelijk kan en zal gaan beteugelen. In het VAO in 2006 werd door een aantal Tweede Kamerfracties, waaronder de VVD-fractie, betwijfeld of een civiele procedure voldoende mogelijkheden biedt voor een particulier om zijn recht te halen in geval van het wijzigen van de tellerstand. De leden van de VVD-fractie constateren dat er inmiddels al een aantal wetswijzigingen zijn doorgevoerd die de civiele procedure (welke een particulier voldoende mogelijkheden biedt om zijn recht te halen in geval van het wijzigen van de tellerstand) beter toegankelijk zouden kunnen maken. Kan de regering aangeven waarom het strafrechtelijk aanpakken van het wijzigen van de tellerstand, ondanks de wetswijzigingen om de civiele procedure beter toegankelijk te maken, nog altijd een toegevoegde waarde heeft?

Deze leden vragen of in dit wetvoorstel rekening wordt gehouden met voertuigeigenaren waar bij verkoop aan het licht komt dat er eerder in de keten sprake is geweest van het wijzigen van de kilometerstand.

De leden van de SP-fractie vragen of het wenselijk is om een procedure voor importvoertuigen op te nemen in de wet.

De leden van de CDA-fractie willen van de regering weten op welk moment registratie van de kilometerstand plaatsvindt bij geïmporteerde auto's.

De leden van de CDA-fractie merken op dat fraude met de kilometertellerstand een Europees probleem is vanwege herregistratie van motorrijtuigen in andere lidstaten. Op welke manier gaat de regering dit probleem op de Europese agenda zetten? Is een Europees systeem met registratie van kilometertellerstanden een oplossing voor dit probleem?

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen, op welk moment bij import van een motorrijtuig registratie van de kilometerstand plaatsvindt.

Verbod om de tellerstand te wijzigen of de werking van de teller te beïnvloeden

De leden van de VVD-fractie constateren dat de regering in de Memorie van Toelichting stelt dat het lastig kan zijn om het wijzigen van de tellerstand te bewijzen. Ook de Raad van State merkt op dat er sprake moet zijn van een «actieve en bewuste handeling» waarmee de kilometer-

tellerstand wordt gewijzigd. Deze leden zijn van mening dat een «actieve en bewuste handeling» buitengewoon lastig te bewijzen is. Graag ontvangen de leden van de VVD-fractie een nadere uiteenzetting van de regering over de bewijslast. Ziet de regering bijvoorbeeld mogelijkheden om bij een «onlogische» kilometerstand, die lager is dan de vorige doorgegeven kilometerstand, de bewijslast om te keren?

De leden van de SP-fractie constateren dat het wetsvoorstel zich alleen richt op personenauto's en bestelauto's. Wat is de reden voor de regering om af te zien van motoren en kan de regering onderbouwen dat kilometerstandfraude bij motoren geen probleem vormt?

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat de regering vooralsnog het voornemen heeft om het verbod alleen te laten gelden voor personenauto's en bestelauto's omdat bij deze motorrijtuigen kilometertellerfraude het vaakst voor komt. Deze leden vragen hoe vaak fraude met kilometerstanden voorkomt bij vrachtauto's. De leden vragen tevens wat het voordeel is van de keuze om vrachtauto's vooralsnog niet mee te nemen in het wetsvoorstel. De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat ook motoren niet in het wetsvoorstel worden meegenomen. Genoemde leden vragen wat de rechtvaardiging is dat deze motorrijtuigen niet worden meegenomen. De genoemde leden vragen of er informatie beschikbaar is over de schaal waarop kilometertellerfraude voorkomt bij motoren.

Deze leden vragen waarom de uitzonderingen, waarbij geen sprake is van overtreding van het verbod op het wijzigen van de kilometertellerstand (bijvoorbeeld bij een kapotte kilometerteller), alleen worden genoemd in de Memorie van Toelichting en niet zijn opgenomen in het wetsvoorstel zelf.

Verplichte verstrekking en registratie van de tellerstand

De leden van de VVD-fractie constateren dat het gevolg van de wet is dat de privaatrechtelijke Stichting Nationale Autopas (NAP) wordt opgeheven, terwijl de Stichting NAP echter beschikt over de kilometerstanden van ruim 9 miljoen voertuigen. Kan de regering bevestigen dat die kilometerstanden door de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW) worden overgenomen, zodat deze in de afgelopen jaren verzamelde gegevens niet onnodig verloren gaan? De leden van de VVD-fractie constateren dat de Stichting NAP het aantal fraudegevallen al heeft kunnen terugbrengen naar 5,5% van de autovoorraad, en is het met de regering eens dat dit nog steeds een ontoelaatbaar hoog aantal is. De leden van de VVD-fractie vragen wat de doelstelling van de regering is met dit wetsvoorstel. Hoeveel procent fraudegevallen van de totale autovoorraad is wel toelaatbaar?

De leden van de VVD-fractie zijn van mening dat er nog onduidelijkheid bestaat over de verplichte registraties voor voertuigen die nog niet APK gekeurd hoeven te worden. In de Memorie van Toelichting wordt een aantal momenten gegeven waarop de tellerstand verplicht moet worden doorgegeven. De leden van de VVD-fractie vragen of deze mogelijkheden nog verder kunnen worden uitgewerkt, met daarbij de bezwaren en voordelen van elke mogelijkheid. Daarnaast vragen de leden van de VVD-fractie of er niet meer momenten aanwezig zijn om de kilometertellerstand verplicht door te geven.

De leden van de SP-fractie constateren dat de kilometerstanden de afgelopen jaren door de Stichting NAP zijn geregistreerd op basis van vrijwillige registratie. Deze leden vragen of deze gegevens nu worden

overgenomen door de RDW, of dat de RDW de registratie geheel opnieuw gaat opstarten.

Deze leden constateren tevens dat voor nieuwe auto's pas na drie of vier jaar sprake is van een eerste APK keuring. Deze leden vragen op welke wijze de kilometerstanden voor dit eerste APK moment geregistreerd worden indien er geen onderhoud plaatsvindt bij een erkende garage.

De leden van de CDA-fractie lezen in de Memorie van Toelichting dat consumenten de mogelijkheid krijgen, voordat zij een auto kopen, de tellerstand te verifiëren. Op een dergelijk verzoek krijgt de consument dan een «logisch/onlogisch-signaal» over de kilometertellerstand. Deze leden vinden dit ter bescherming van de consument een goede maatregel. De leden van de CDA-fractie vragen in welke gevallen, behalve een lagere kilometerstand op een later tijdstip, er een signaal «onlogische kilometer-tellerstand» wordt afgegeven.

De leden van de CDA-fractie lezen dat registratie van de tellerstanden overgaat van Stichting NAP naar de RDW. Kan de regering toelichten waarom er niet gekozen is voor het vergroten van de bekendheid van Stichting NAP en vrijwillige kentekenregistratie onder consumenten, in plaats van de nu gekozen weg?

De leden van de CDA-fractie merken op dat de verplichting voor registratie van de tellerstand gaat gelden voor RDW-erkende bedrijven. Kan de regering aangeven hoeveel bedrijven niet erkend zijn? Welke mogelijkheden voor verplichting tot registratie van de tellerstand gelden voor niet geregistreerde bedrijven?

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat veel fraudegevallen plaatsvinden in het eerste termijn na aanschaf van een nieuw motorrijtuig. In het geval van benzine-auto's en dieselauto's vindt de eerste APK-keuring pas plaats na vier, respectievelijk drie jaar. Indien er in deze periode geen onderhoud plaatsvindt, is er geen registratie van de kilometerstanden. Deze leden vragen om een reactie op het voorstel dat eigenaren van motorrijtuigen, net als bij energiebedrijven, zelf tellerstanden kunnen doorgeven aan de RDW in deze eerste termijn.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen hoeveel niet-erkende bedrijven er zijn waar onderhoud, reparatie en verkoop kan plaatsvinden, zonder dat de kilometertellerstand wordt geregistreerd. Hoe zijn deze niet-erkende bedrijven voor consumenten te herkennen en ziet de regering mogelijkheden deze herkenbaarheid te verbeteren?

Uitvoerbaarheid en handhaving

De leden van de SP-fractie stellen dat een succesvolle aanpak hiervan moet samengaan met een strenge handhaving. Op welke wijze gaat deze handhaving vorm krijgen?

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen wanneer er sprake is van een mogelijke verdenking voor bestaande gevallen. Deze leden vragen of het oordeel «onlogische kilometerstand» kan worden gebaseerd op een meting die in het verleden door de Stichting NAP is vastgelegd, of dat uitsluitend de metingen die na invoering van dit wetsvoorstel worden verricht en worden betrokken bij de informatie van de RDW.

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat overheidsinstanties, zoals de Belastingdienst, door de RDW worden voorzien van gegevens voor zover zo'n overheidsinstantie aangeeft deze gegevens nodig te

hebben voor een goede uitoefening van de publieke taak en voor zover deze overheidsinstantie hiertoe gerechtigd is. Genoemde leden vragen waarvoor het kilometertellerbestand gebruikt kan en mag worden. De leden van de ChristenUnie-fractie vragen waarom deze doelen niet expliciet in het wetsvoorstel worden vastgelegd. Kan de regering toelichten of het waar is dat de kilometertellerstanden niet alleen kunnen worden gebruikt voor het beschermen van consumenten om vertrouwen te scheppen bij kooptransacties, maar dat het ook mogelijk is deze gegevens te gebruiken, voor bijvoorbeeld het bestrijden van fiscale fraude of uitkeringsfraude?

Administratieve lasten en bedrijfseconomische effecten

De leden van de VVD-fractie vinden het opvallend dat er wordt gekozen om, in het geval van transacties tussen particulieren onderling, geen verplichting op te leggen om de kilometerstand door te geven. Deze leden constateren dat het hier echter om één miljoen transacties per jaar gaat, waarbij de koper juist een behoefte kan hebben aan extra gegevens en ook de ANWB graag zou zien dat deze transacties onder de wet zouden vallen. Deze leden vragen of er een weinig belastende wijze van doorgeven te vinden is (bijvoorbeeld bij het overschrijven van het kenteken), waarmee dergelijke transacties toch ook onder de meldplicht kunnen vallen, ondanks dat het te prijzen is dat de regering de burger niet wil opzadelen met extra administratieve lasten.

De VVD constateert dat door de onderhavige wet de administratieve lasten van het bedrijfsleven met ongeveer € 482 300,- per jaar toenemen, terwijl in een brief van 11 april 2009 (Kamerstuknummer 31 700 XII, nr. 60) echter wordt aangegeven dat de feitelijke lasten € 1 miljoen zullen bedragen. Het is de leden van de VVD-fractie niet duidelijk waar deze afname door is ontstaan, kan de regering dit toelichten? Deze leden constateren tevens dat de administratieve lasten voor de RDW stijgen. Wat is volgens de regering de verwachte toename van die lasten, gaan deze extra op de begroting van de RDW drukken of worden ze doorbelast aan de burger?

De leden van de SP-fractie vragen waarom er geen mogelijkheid voor registratie van kilometerstanden bij overdracht tussen particulieren is opgenomen in het wetsvoorstel. Deze leden vragen of de regering bereid is dit alsnog te regelen.

Voorts lezen de leden van de CDA-fractie dat het verplicht doorgeven van de tellerstand bij overdracht van een auto van burger op burger niet geldt. Echter, het gaat hier om één miljoen van de vijf miljoen tenaamstellingen per jaar, dit is 20%. De leden van de CDA-fractie constateren dat het doorgeven van de tellerstand een onderdeel kan uitmaken van de tenaamstelling, beide zaken moeten bij de RDW gemeld worden. In dat geval brengt het doorgeven van de tellerstand geen extra administratieve lasten voor de burger met zich mee. Kan de regering aangeven waarom zij burgers niet verplicht om bij de tenaamstelling de tellerstand van de auto door te geven?

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen een indicatie wat consumenten gaan betalen voor het opvragen van de logische kilometerstand en hoe dit tarief wordt bepaald. Ook vragen deze leden wat het grensbedrag is voor reparatie (of onderhoud) waaronder geen kilometerstand hoeft te worden doorgegeven. Klopt het dat dit niet is vastgelegd? De leden van de ChristenUnie-fractie vragen of bij veel voorkomende handelingen, waarbij een relatief hoog bedrag is gemoeid (bijvoorbeeld

bij het vervangen van een accu of banden) en die vaak door fast-repair adressen wordt uitgevoerd, ook standen moeten worden doorgegeven.

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat veel transacties plaatsvinden tussen particulieren, zo'n 1 miljoen per jaar. Zij vragen of er ook bij deze transacties een mogelijkheid komt om de kilometerstand te registreren bij de overdracht, zodat bij eventuele fraude ook kan worden aangetoond waar in de keten van verkooptransacties de fraude heeft plaatsgevonden.

De fungerend voorzitter van de vaste commissie
Koolmees

De adjunct-griffier van de commissie,
De Bruin