

Vergaderjaar 2012–2013

33 424

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

Nr. 6

NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG

Ontvangen 2 april 2013

Met belangstelling heb ik kennis genomen van het verslag van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu met betrekking tot het onderhavige wetsvoorstel. Hieronder ga ik in op de in het verslag gemaakte opmerkingen en gestelde vragen per onderwerp.

Algemeen

De leden van de VVD fractie vragen waarom het strafrechtelijk aanpakken van het wijzigen van de tellerstand een toegevoegde waarde heeft, ondanks de wetswijzigingen om de civiele procedures beter toegankelijk te maken.

Er is gekozen voor een strafrechtelijk te handhaven verbod, omdat er sprake is van een «open context» als bedoeld in de Kabinetsnota over de uitgangspunten bij de keuze van een sanctiestelsel. In beginsel elk bedrijf en elke particulier met enige apparatuur en handigheid is in staat tellerstanden te wijzigen of de werking van de kilometerteller te beïnvloeden. Lang niet alle bedrijven en zeker niet bovengenoemde particulieren zijn bekend bij de overheid of hebben daarmee een rechtsrelatie (bijvoorbeeld in de vorm van een erkenning). In zo'n open context is strafrechtelijke handhaving het uitgangspunt. Ik merk op dat tellerfraude ook langs privaatrechtelijke weg kan worden aangepakt. Gedupeerde kopers kunnen immers een procedure tegen de verkoper aanspannen als de tellerstand in een gekochte auto onjuist blijkt te zijn. De praktijk wijst echter uit dat een privaatrechtelijke procedure niet geschikt is om fraude die op systematische wijze wordt bedreven aan te pakken. Bovendien draagt een specifieke strafbaarstelling bij aan het verhogen van het rechtsbewustzijn van de normadressaten en heeft het een duidelijke signaalfunctie. Door de introductie van een specifiek verbod kunnen ook degenen die adverteren met het terugdraaien van tellerstanden eenvoudig worden aangepakt. Op deze grond wordt van een specifiek strafrechtelijk verbod een preventieve werking verwacht.

De leden van de VVD fractie vragen zich eveneens af of er 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 kilometer-tellerstand.

Het wetsvoorstel introduceert een strafrechtelijk verbod op het wijzigen van tellerstanden. Bedoelde eigenaren, die niet zelf de wijzigingen hebben aangebracht, overtreden dit verbod niet.

De leden van de SP, CDA en CU fractie vragen zich af hoe de procedure bij import zal worden.

De RDW legt de tellerstanden vast door de opname van de tellerstanden in het Nederlandse kentekenregister. België kent al een systeem van tellerstandenregistratie door middel van een zogenaamde Car Pass. Bij inwerkingtreding van het wetsvoorstel zal de RDW samen met België kijken of bij wederzijdse import de gegevens van elkaar kunnen worden gebruikt. Dit in afwachting van ontwikkelingen in Europees verband die meteen hierna aan de orde komen naar aanleiding van een vraag van de leden van de CDA fractie.

De leden van de CDA fractie willen weten op welke manier de regering fraude met de kilometertellerstand en herregistratie van motorrijtuigen in andere lidstaten op de Europese agenda gaat zetten. Zij vragen zich af of een Europees systeem met registratie van kilometertellerstanden een oplossing is voor dit probleem.

De Europese Commissie heeft een voorstel voor een verordening tot vereenvoudiging van de overbrenging van in een andere lidstaat ingeschreven motorvoertuigen binnen de interne markt aan de lidstaten en Europees Parlement gestuurd (COM(2012)164).¹ In dit voorstel wordt ook gesproken over de overdracht van kilometertellerstanden. Het BNC-fiche is hiervoor al naar de Kamer verzonden. Hierin is ook expliciet de kilometerstand benoemd als gegeven dat bij import en export moet worden overgedragen. De onderhandelingen in de raads werkgroep zijn onlangs gestart.

In reactie op de vraag van de leden van de VVD-fractie of bij een «onlogische tellerstand» de bewijslast wordt omgekeerd, merk ik op dat de omkering van de bewijslast niet past binnen het systeem van het Nederlands strafprocesrecht: in ons stelsel is het aan het OM om te bewijzen. Door het verzamelen van zoveel mogelijk gegevens kan een patroon worden aangetoond. De aandacht van het OM zal in ieder geval uitgaan naar gevallen van grootschalige fraude.

De leden van de SP en CU fractie vragen zich af waarom alleen de tellerstanden van personen- en bestelauto's worden geregistreerd en niet van motoren en vrachtwagens.

Er is nu voor gekozen de uitvoering niet onnodig te compliceren door andere categorieën toe te voegen, waarvoor het probleem minder speelt.

De leden van de CU vragen waarom de uitzonderingen, waarbij geen sprake is van overtreding van het verbod op het wijzigen van de tellerstand, zoals bij een kapotte kilometerteller, alleen worden genoemd in de memorie van toelichting en niet in het wetsvoorstel.

In de artikelsgewijze toelichting bij artikel 70m wordt als illustratie van de reikwijdte van het artikel aangegeven wat niet onder de omschrijving van het verbod valt. Dat is bijvoorbeeld het rijden met een teller die defect is.

¹ Kamerstukken 2011/12, 22 112, nr. 1417

Verplichte verstrekking en registratie

De leden van de VVD en SP fractie vragen of de regering kan bevestigen dat de tellerstanden van Stichting NAP door de RDW worden overgenomen.

Dit is inderdaad het geval. De RDW zal de tellerstanden van de Stichting NAP overnemen.

De leden van de VVD fractie geven aan dat de Stichting NAP het aantal fraudegevallen al heeft kunnen terugbrengen naar 5,5% van de autovoorraad en vragen zich af wat de doelstelling is van de regering met dit wetsvoorstel. De leden willen graag weten hoeveel procent fraudegevallen wel toelaatbaar is.

Gelet op de maatschappelijke schade die tellerstanden veroorzaken, streeft ik ernaar de fraude zoveel mogelijk terug te dringen. Ik verwacht dat dit voorstel daaraan een bijdrage levert.

De leden van de VVD fractie vragen zich af wat de verplichte registraties worden voor voertuigen die nog niet APK gekeurd zijn. Zij vragen of het mogelijk is deze registratiemomenten verder uit te werken, met daarbij de bezwaren en voordelen van elk registratiemoment.

De registratiemomenten, waaronder die voor voertuigen die nog niet APK gekeurd hoeven te worden, worden uitgewerkt bij algemene maatregel van bestuur (AMvB). Deze AMvB volgt nog. Aangezien er voor de AMvB een voorhangprocedure geldt, zal uw Kamer de mogelijkheid krijgen om deze momenten te beoordelen.

De leden van de CU fractie vragen of het mogelijk is dat eigenaren van motorrijtuigen, net als bij de energiebedrijven, zelf tellerstanden kunnen doorgeven aan de RDW.

Er is niet voor gekozen dat particulieren zelf tellerstanden kunnen doorgeven. Het geeft teveel kans op vervuiling van het bestand waarin de kilometertellerstanden worden bijgehouden, omdat de RDW geen enkel toezicht heeft op particulieren. De kilometerstand wordt als authentiek gegeven aangemerkt en toezicht is onontbeerlijk voor het waarborgen van een voldoende niveau van betrouwbaarheid. Het verplicht gebruik van het kentekenregister als basisadministratie vereist een behoorlijke mate van betrouwbaarheid van de verwerkte standen.

Consumenten krijgen de mogelijkheid, voordat zij een auto kopen, de tellerstand te verifiëren. Op verzoek krijgt de consument dan een «logisch/onlogisch – signaal» over de kilometertellerstand. De leden van de CDA fractie vragen zich af in welke gevallen, behalve in het geval van een lagere stand op een later tijdstip, een signaal «onlogische kilometertellerstand» wordt afgegeven.

Alleen een lagere stand op een later tijdstip leidt tot een melding «onlogische kilometertellerstand.» In overige gevallen wordt een dergelijk signaal niet afgegeven.

De registratie van de tellerstanden gaat van de Stichting NAP over naar de RDW. De leden van de CDA-fractie vragen zich af waarom er niet gekozen is voor het vergroten van de bekendheid van de Stichting NAP en vrijwillige kentekenregistratie onder consumenten.

Onder verwijzing naar het nader rapport merk ik op dat een publiekrechtelijke registratie met daaraan gekoppeld de verplichting voor erkende bedrijven om op bepaalde momenten tellerstanden aan de RDW door te geven een aantal voordelen biedt. In de eerste plaats wordt het aantal bedrijven dat tellerstanden doorgeeft aanmerkelijk vergroot. In de tweede plaats wordt het mogelijk om bedrijven te verplichten om op meer momenten dan nu de tellerstand door te geven. Op deze gronden kan een

publiekrechtelijke registratie sluitender en daarmee effectiever zijn dan een registratie op vrijwillige basis.

De leden van de CDA en CU fractie willen weten hoeveel bedrijven niet erkend zijn. De leden van de CDA fractie vragen zich ook af welke mogelijkheden voor verplichting tot registratie van de tellerstand gelden voor niet geregistreerde bedrijven. De leden van de CU fractie willen weten hoe deze niet erkende bedrijven zijn te herkennen voor consumenten en of er mogelijkheden zijn om deze herkenbaarheid te vergroten. De verplichting om tellerstanden door te geven geldt alleen voor erkende bedrijven, omdat deze onder toezicht van de RDW vallen. Het aantal niet erkende bedrijven is niet bekend.

Uitvoerbaarheid en handhaving

De leden van de SP-fractie willen graag weten hoe de handhaving vorm gaat krijgen.

Het OM heeft toegezegd te zullen focussen op grootschalige fraude. Het ministerie van VenJ en het OM zullen in nauw overleg met het Landelijk Informatiecentrum Voertuigcriminaliteit (LIV) en de RDW in de loop van 2013 criteria ontwikkelen om vast te stellen wanneer er sprake is van grootschalige fraude. Het LIV is het expertisecentrum voor voertuigcriminaliteit en opsporingsbijstand in Nederland. Vanuit de verantwoordelijkheid voor de registratie van de kilometertellerstanden is de RDW het beste in staat om een mogelijk fraudepatroon te detecteren.

De leden van de CU fractie vragen zich af wanneer er sprake is van een mogelijke verdenking. Kan het oordeel «onlogische kilometertellerstand» uitsluitend worden gebaseerd op metingen die na invoering van het wetsvoorstel worden verricht, of ook op een meting die in het verleden door de Stichting NAP is vastgelegd, zo vragen deze leden.

Het oordeel «onlogische» kilometertellerstand wordt alleen gebaseerd op metingen die na de invoering van het wetsvoorstel worden verricht.

De leden van de CU fractie willen weten waarvoor het kilometertellerbestand gebruikt mag worden en waarom deze doelen niet expliciet in het wetsvoorstel worden genoemd.

Kilometertellerstanden worden opgenomen in het kentekenregister. De doelbinding daarvan geldt dus ook voor de verstrekking van tellerstanden. Zie hiervoor artikel 2, derde lid, onderdeel d WvW 1994.

Administratieve lasten

De leden van de fracties van VVD, SP, CDA en CU vragen zich af of het mogelijk is transacties tussen particulieren onderling ook onder de meldplicht te laten vallen.

Deze transacties vallen er niet onder, omdat er geen toezicht kan plaatsvinden op de betrouwbaarheid van de standen.

In de brief van 11 april 2009 (kamerstukken 2008/09 31 700 XII, nr. 60) wordt aangegeven dat de administratieve lasten € 1 miljoen zullen bedragen, terwijl in het voorliggend wetsvoorstel wordt gesproken van administratieve lasten van € 482.300 per jaar. De leden van de VVD fractie vragen zich af hoe deze afname is ontstaan. Zij willen eveneens weten wat de verwachte toename zal zijn van de lasten voor de RDW. En gaan deze extra lasten drukken op de begroting van de RDW of worden ze doorbelast aan de burger?

De afname is ontstaan doordat in de nieuwe berekening ervan is uitgegaan dat het leeuwendeel van de bedrijven nu ook al kilometertellerstanden noteert in hun garagesoftware. Bovendien heeft de branche

aangegeven dat voor het doorgeven van de kilometertellerstanden aan de RDW geen extra handelingen hoeven te verricht. Actal is akkoord gegaan met de administratieve lasten berekening.

De RDW zal door de invoering van het wetsvoorstel extra werkzaamheden verrichten en extra kosten maken. Deze kosten worden gefinancierd door het tarief van het Tenaamstellingbewijs (deel 1b) met 25 cent te verhogen. Deze tariefswijziging heeft inmiddels plaatsgevonden.

De leden van de CU fractie willen weten wat consumenten gaan betalen voor het opvragen van de logische kilometertellerstand en hoe dit tarief wordt bepaald. Wat is het grensbedrag voor reparatie of onderhoud, waaronder geen kilometertellerstand hoeft te worden doorgegeven. Klopt het dat dit niet is vastgelegd? Moet 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 worden doorgegeven?

De consument zal straks via de RDW of een service provider kunnen nagaan of een kilometertellerstand logisch is. De RDW werkt met kostendeckende tarieven. Inzet is om dit tarief zo laag mogelijk te houden. Het grensbedrag voor reparatie zal nog worden bepaald en in de AMvB worden neergelegd. Alle bedrijven die een erkenning van de RDW hebben, zullen onder de registratieplicht gaan vallen. Voor bedrijven die geen RDW erkenning hebben zal deze verplichting niet gelden, omdat daar niet kan worden gehandhaafd op de naleving van de registratieplicht.

De minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus