

Vergaderjaar 2012–2013

33 424

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

B

MEMORIE VAN ANTWOORD

Ontvangen 21 juni 2013

Met belangstelling heb ik kennisgenomen van het voorlopig verslag van de vaste commissie voor Infrastructuur, Milieu en Ruimtelijke Ordening met betrekking tot het onderhavige wetsvoorstel. Ik ben de commissie erkentelijk voor de gemaakte opmerkingen en de gestelde vragen. Hieronder ga ik in op deze opmerkingen en vragen, waarbij ik de indeling van het voorlopig verslag zal aanhouden.

De leden van de PvdA-fractie hebben een vraag gesteld over de aantallen zaken waarvan de regering verwacht dat deze in de eerste twee jaar met behulp van deze wet kunnen worden aangepakt en gevraagd of de regering uw Kamer over twee jaar kan informeren over hoeveel zaken er daadwerkelijk zijn aangepakt. Tevens hebben zij gevraagd naar de capaciteit van het Openbaar Ministerie (hierna: OM) voor de opsporing van kilometertellerfraude.

Ik verwacht dat dit wetsvoorstel een afschrikwekkend effect heeft op bestaande en potentiële fraudeurs. De in het wetsvoorstel opgenomen publiekrechtelijke registratie van de kilometerstanden heeft een belangrijke preventieve werking. Strafrechtelijk optreden tegen kilometertellerfraude is het sluitstuk binnen de aanpak van deze problematiek. Wat nu al mogelijk is en ook in de toekomst tot de mogelijkheden blijft behoren, is dat een autokoper die achteraf ontdekt dat de tellerstand van zijn voertuig niet klopt, via een geschillencommissie (als de verkoper BOVAG-lid is) of via een civielrechtelijke procedure kan trachten de koop te laten ontbinden.

Strafrechtelijk optreden is het uiterste middel. De inzet van het OM zal daarbij primair gericht zijn op de grootschalige en ernstige gevallen van tellerfraude. De regering gaat er van uit dat van hard optreden tegen de grootste fraudeurs een preventieve werking uitgaat. Deze zaken zullen door het OM binnen de bestaande fraudecapaciteit worden opgepakt. Binnen de regionale eenheden van de politie komt er een team Financieel-Economische Criminaliteit voor de aanpak van financieel-economische criminaliteit in de regio. Met de inrichting van dit team wordt de inzet op het thema fraude gewaarborgd.

Vooraf is het lastig om een goede inschatting te geven van aantal zaken dat binnen twee jaar daadwerkelijk via de specifieke strafbaarstelling zal worden aangepakt. Een en ander is ondermeer afhankelijk van de kwaliteit van de aangeleverde zaken. De regering zal zoals door de leden van de PvdA gevraagd uw Kamer twee jaar na inwerkingtreding van dit wetvoorstel informeren over hoeveel zaken er daadwerkelijk door het OM zijn opgepakt.

De leden van de CDA-fractie constateren dat registratie van kilometerstanden een administratieve benadering is en vragen of de regering ook heeft overwogen om fraude tegen te gaan via technologische oplossingen.

De mogelijkheid van technologische oplossingen voor het probleem van tellerfraude is niet overwogen of verkend. Nog afgezien van de vraag of er technologische oplossingen zijn speelt hier de complicatie dat het dwingend voorschrijven van een technologische oplossing een wijziging van de voertuigeisen impliceert. Zo'n wijziging valt alleen in EU-verband te realiseren. Daarbij verdient opmerking dat op grond van de Europese regelgeving momenteel geen verplichting geldt om een kilometerteller in een voertuig te hebben. De inschatting van de regering is geweest dat het proces om te komen tot een effectieve technologische oplossing gecompliceerd en tijdrovend zou zijn. Mede om deze reden is gekozen voor de in het wetsvoorstel geregelde aanpak.

De leden van de CDA-fractie vragen verder of de regering nog eens kan toelichten waarom de registratie niet in handen kan blijven van de NAP en waarom het alleen via de RDW en niet via de NAP mogelijk is via erkende bedrijven en op meerdere momenten de tellerstanden te laten registreren?

Voor de bestrijding van fraude met kilometertellerstanden zijn betrouwbare reeksen tellerstanden, gekoppeld aan een kenteken, een belangrijk beginpunt. Een publiekrechtelijke registratie van tellerstanden bij de RDW heeft een meerwaarde boven de huidige private registratie van de Stichting Nationale Autopas (hierna: Stichting NAP). Dat komt in de eerste plaats omdat de verplichting om tellerstanden door te geven gaat gelden voor alle erkende bedrijven. Dat zijn meer bedrijven dan er nu – op vrijwillige basis – tellerstanden doorgeven aan de Stichting NAP. Zoals ook in het Nader rapport is opgemerkt, wordt het aantal bedrijven dat tellerstanden doorgeeft door het wetsvoorstel vergroot van 6 500 tot ca. 20 000. In de tweede plaats wordt het aantal momenten waarop een erkend bedrijf verplicht is tellerstanden door te geven vergroot. Deze momenten worden vastgelegd in een algemene maatregel van bestuur. De Stichting NAP heeft niet een vergelijkbare mogelijkheid om eenzijdig af te dwingen dat de tellerstand vaker wordt doorgegeven. En ten slotte oefent de RDW, als erkenningverlener, toezicht uit op de erkende bedrijven. In dat kader zal de RDW ook steekproefsgewijze controles uitvoeren op de juistheid van de doorgegeven tellerstanden. Bij onregelmatigheden kan er een sanctie volgen, zoals schorsing of uiteindelijk intrekking van de erkenning. De Stichting NAP beschikt ten aanzien van de aangesloten bedrijven niet over deze mogelijkheden. Samenvattend: een publiekrechtelijke registratie levert meer en betrouwbaardere reeksen van tellerstanden op dan de huidige private registratie en is daarmee een effectiever hulpmiddel in de bestrijding van kilometertellerfraude.

De leden van de CDA-fractie wijzen erop dat de verplichting om tellerstanden door te geven alleen voor erkende bedrijven geldt en vragen of er cijfers bekend zijn over hoeveel fraude via erkende bedrijven respectievelijk niet-erkende bedrijven plaatsvindt. Ze vragen de regering om de

mogelijkheden van «sluiproutes» in te schatten en toe te lichten waarom rijden met kapotte teller niet strafbaar wordt.

Cijfers over de mate van fraude bij erkende, respectievelijk niet-erkende bedrijven zijn niet beschikbaar. Wat betreft «sluiproutes» wijs ik erop dat alleen voor niet-erkende handelingen (zoals bijvoorbeeld reparaties) een niet-erkend bedrijf kan worden ingeschakeld. Veel andere handelingen, waaronder bijvoorbeeld de APK, kunnen alleen door erkende bedrijven worden uitgevoerd. Dit impliceert dat elke auto gedurende zijn levensduur meerdere keren wordt «gezien» door een erkend bedrijf. Een en ander betekent dat het niet eenvoudig zal zijn om aan de registratie van tellerstanden te ontkomen. Naar mijn inschatting is het risico dat door «sluiproutes» de effectiviteit van het wetsvoorstel wordt ondergraven dan ook klein.

Er is niet voor gekozen om het rijden met een defecte teller strafbaar te stellen. Het voorgestelde strafrechtelijk verbod veronderstelt een actieve handeling (ingreep) ten aanzien van de kilometerteller. Bij het rijden met een defecte teller is daarvan geen sprake. Een verbod daarop zou dan ook niet of nauwelijks handhaafbaar zijn.

De leden van de CDA-fractie constateren dat de Raad van State vrij kritisch was over het wetsvoorstel en vragen de regering aan te geven hoe de NAP en de garagehoudersbranche aankijken tegen noodzaak, effectiviteit, handhaafbaarheid en uitvoerbaarheid van het wetsvoorstel. Zij vragen de regering verder in hoeverre het wetsvoorstel een lastenverzwaring meebrengt voor de erkende garagebedrijven.

Ik roep in herinnering dat het de branche en de RDW gezamenlijk zijn geweest die de aanzet hebben gegeven tot dit wetsvoorstel. Zoals in de memorie van toelichting uiteen is gezet hebben de Stichting NAP en de RDW gezamenlijk een advies uitgebracht over de aanpak van tellerfraude. Belangrijke punten in dat advies waren de totstandkoming van een publiekrechtelijke registratie van tellerstanden bij de RDW en een verbod op het manipuleren van tellerstanden.¹ Beide punten zijn vastgelegd in het nu voorliggende wetsvoorstel, waarin de Stichting NAP en de RDW en ook de BOVAG zich kunnen vinden.

Zoals in de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel is uiteengezet bedraagt de toename van administratieve lasten voor erkende bedrijven € 482.300 per jaar. Daar staat voor de bedrijven die nu aan de Stichting NAP op vrijwillige basis tellerstanden doorgeven een besparing van € 2,1 miljoen tegenover.

De leden van de CDA-fractie vragen de regering voorts om een reactie op de door RDW en NAP gesignaleerde problemen ten aanzien van de handhaving.

Aan de leden van het CDA kan worden toegegeven dat het rond krijgen van het bewijs wel eens lastig kan zijn, maar de bewijsproblemen zijn niet zo groot dat de strafbepaling daardoor zinledig wordt. Het voorgestelde verbod kan worden gezien als een aanvulling op strafbare gedragingen zoals valsheid in geschrifte en oplichting en bedrog bij verkoop. Door de opname van een specifieke strafbaarstelling, hoeft door het Openbaar Ministerie niet te worden aangetoond dat met het wijzigen van tellerstanden of met het beïnvloeden van de werking van de kilometerteller fraude werd beoogd.

Voor de vraag over de opsporingscapaciteit verwijs ik deze leden graag naar de antwoorden die hierboven zijn gegeven op de vragen van de leden van de PvdA-fractie met betrekking tot hetzelfde onderwerp.

¹ Kamerstukken II 2008/09, 31 700 XII, nr. 60.

De leden van de CDA-fractie vragen de regering ten slotte om aan te geven op welke punten het wetsvoorstel afwijkt van de Duitse en Belgische wetgeving en welk effect de wetgeving in deze beide landen heeft gehad op het terugdringen van fraude met kilometertellerstanden.

De situatie in België is nog het meest vergelijkbaar met hetgeen nu ook voor Nederland wordt voorgesteld. België kent een verbod op het manipuleren van tellerstanden (artikel 3, § 1, van de Wet tot beteugeling van bedrog met de kilometerstand van voertuigen). Er is geen informatie beschikbaar over de handhaving van dit verbod. Daarnaast is er een register van tellerstanden, ondergebracht bij een erkende vereniging zonder winstoogmerk (Car-Pass vzw) die is opgericht op initiatief van beroepsorganisaties. De verkoper van een reeds ingeschreven voertuig is wettelijk verplicht een door Car-Pass afgegeven document te overleggen met daarin alle beschikbare tellerstanden van het betreffende voertuig (artikel 4, § 3, van genoemde wet). Een dergelijke verplichting zal in Nederland niet gelden. Het wordt aan de koper overgelaten of hij een juist/onjuist-sigitaal bij de RDW wil opvragen. Naar de effectiviteit van het Belgische systeem is geen wetenschappelijk onderzoek verricht. Uit het jaarverslag over 2012 van Car-Pass blijkt dat het aantal fraudegevallen is teruggebracht tot 1.247 per jaar (0,17% van het aantal verkochte tweedehandsauto's), tegen 60.000 per jaar bij de introductie van Car-Pass.

In Duitsland geldt een strafrechtelijk verbod op het manipuleren van kilometertellers (§ 22b Straßenverkehrsgesetz). Er is geen informatie beschikbaar over de handhaving van dit verbod, noch over het effect van de invoering ervan op de omvang van de kilometertellerfraude in Duitsland. Hoewel in bepaalde gevallen, bijvoorbeeld bij een emissiecontrole, de tellerstand van een voertuig wordt geregistreerd, bestaat er in Duitsland geen centraal register van tellerstanden. Geschat wordt dat bij een derde van het aantal tweedehandsvoertuigen (ca. 2 miljoen) in Duitsland met de kilometerteller is gemanipuleerd. De schade die hiervan het gevolg is, wordt becijferd op EUR 6 miljard.

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