

Nota van toelichting

1. Inleiding

Fraude met kilometertellerstanden van auto's komt in Nederland veel voor. Deze fraude kost consumenten naar schatting per jaar 150 miljoen euro en betekent voor de overheid en voor verzekeringsmaatschappijen jaarlijks een schadepost van enige honderden miljoenen euro's. Het kabinet pakt deze fraude langs twee wegen aan. In de eerste plaats is er een verbod ingevoerd op het wijzigen van kilometertellerstanden anders dan door met het motorrijtuig te rijden (artikel 70m Wegenverkeerswet 1994). In de tweede plaats is gekozen voor een publiekrechtelijke registratie van tellerstanden door de Dienst Wegverkeer (hierna: RDW) in het kentekenregister. Door middel van deze registratie wordt het mogelijk om 'onlogische tellerstanden', standen die lager zijn dan de voorgaande stand in de reeks, te signaleren. Van het strafrechtelijk verbod en de publiekrechtelijke registratie gezamenlijk wordt een preventieve werking verwacht.¹

Gekoppeld aan de publiekrechtelijke registratie is de plicht voor erkende bedrijven om de tellerstand in bij algemene maatregel van bestuur te bepalen gevallen te verstrekken aan de RDW. Deze gevallen worden aangewezen in het onderhavige besluit. Dit besluit voorziet daarnaast in vaststelling van de categorie motorrijtuigen waarvoor het verbod om tellerstanden terug te draaien geldt. Hieronder wordt op beide elementen ingegaan.

2. Reikwijdte van het verbod

Artikel 70m van de Wegenverkeerswet 1994 (hierna: de wet) bepaalt dat het eenieder verboden is om de tellerstand van bij algemene maatregel van bestuur vastgestelde categorieën van motorrijtuigen waarvoor een kentekenbewijs dient te zijn afgegeven zodanig te wijzigen of te doen wijzigen of de werking van de kilometerteller zodanig te beïnvloeden dat de op de teller aangegeven afstand niet overeenkomt met de door dat motorrijtuig werkelijk afgelegde afstand. In het voorgestelde artikel 23j is de reikwijdte van dit verbod beperkt tot motorrijtuigen van de rijbewijscategorie B. Zoals is uiteengezet in de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel bestrijding tellerfraude wordt er vooralsnog voor gekozen het verbod alleen te laten gelden voor personenauto's en bestelauto's. Volgens de nu bekende gegevens komt tellerfraude bij deze motorrijtuigen het vaakst voor. Na twee jaar zullen de effecten van dit besluit geëvalueerd worden. Aan de hand van de resultaten van die evaluatie zal worden bezien of er aanleiding is de reikwijdte van het verbod aan te passen.

3. Gevallen waarin de tellerstand aan de Dienst Wegverkeer wordt verstrekt

Artikel 70n van de wet bepaalt dat door de RDW erkende bedrijven in bij algemene maatregel van bestuur te bepalen gevallen aan de RDW de tellerstand van een motorrijtuig waarvoor een kentekenbewijs dient te zijn afgegeven moeten verstrekken. Het voorgestelde artikel 23k geeft een opsomming van deze gevallen. Erkende bedrijven zijn bedrijven die in het bezit zijn van een erkenning op grond van de wet. Er is voor gekozen om voor de opsomming aan te sluiten bij de situaties waarin een erkenninghouder ten aanzien van het motorrijtuig zijn bevoegdheid uitoefent, bijvoorbeeld door het motorrijtuig in zijn bedrijfsvoorraad op te nemen, door de tenaamstelling van dat motorrijtuig te beëindigen in verband met de export ervan of door het motorrijtuig in het kader van de algemene periodieke keuring te keuren. Het verstrekken van tellerstanden aan de RDW kan bijna automatisch 'meelopen' met deze handelingen en vereist nauwelijks extra inspanning. Onder meer om ook van nog relatief jonge motorrijtuigen (namelijk motorrijtuigen waarvoor de algemene periodieke keuring nog niet geldt) tellerstanden te kunnen registreren is geregeld dat bij onderhoud en reparatie boven een bedrag van € 150 (inclusief BTW) de tellerstand aan de RDW

¹ Wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met het wijzigen van de tellerstand van motorrijtuigen, Kamerstukken II 2012/13, 33 424, nr. 2 (hierna: wetsvoorstel bestrijding tellerfraude).

wordt verstrekt. Al met al zal de opsomming in artikel 23k eraan bijdragen dat er snel een goed gevulde registratie van tellerstanden zal zijn, die ook voldoende tellerstanden van relatief jonge motorrijtuigen bevat.

Een aantal onderdelen van de opsomming heeft nog een korte specifieke toelichting.

Onderdeel d (wijziging in de bouw of inrichting van een voertuig): hieronder valt ook het inbouwen van een lpg-installatie of een snelheidsbegrenzer.

Onderdeel g (export): met het oog op de toenemende internationale samenwerking bij de bestrijding van tellerfraude is het van groot belang dat de tellerstand ook bij export van een voertuig wordt geregistreerd.

Onderdeel h (voorgoed buiten gebruik stellen): met het oog op de praktijk van het 'omkatten' van voertuigen is het van belang om ook van voertuigen die buiten gebruik worden gesteld de tellerstand te registreren.

Onderdeel j (werkzaamheden boordcomputer taxi): het gaat hier om een al bestaande verplichting om de tellerstand te verstrekken. Deze is thans neergelegd in artikel 17 Regeling erkenning werkplaatsen boordcomputer taxi. Deze regeling is gebaseerd op de artikelen 79 en 83 van het Besluit personenvervoer 2000. In lijn met het advies van de Raad van State op het wetsvoorstel bestrijding tellerfraude² wordt deze verplichting thans in onderhavig besluit verankerd.

Onderdeel k (onderhoud en reparatie): met de beperking tot bedrijfsmatig verricht onderhoud en reparaties is bedoeld te voorkomen dat ook op erkende bedrijven die noodzakelijk onderhoud voor zichzelf of binnen het concern uitvoeren de plicht rust om dan de tellerstand aan de RDW te verstrekken. Alleen bij reparaties van een zeker financieel gewicht die worden verricht in opdracht van de eigenaar of houder van een voertuig (niet zijnde het erkende bedrijf zelf), geldt een plicht om de tellerstand aan de RDW te verstrekken.

Het is van belang hier ten slotte te benadrukken dat de verplichting om tellerstanden aan de RDW te verstrekken alleen geldt voor erkende bedrijven en alleen in de gevallen dat zij een op grond van die erkenning verkregen bevoegdheid uitoefenen die in de opsomming van artikel 23k is genoemd. De reden hiervoor is dat het voor de RDW alleen ten aanzien van erkende bedrijven mogelijk is om (steekproefsgewijs) toezicht te houden op de juistheid van de verstrekte tellerstanden. Dit toezicht is van belang om de betrouwbaarheid van de registratie van tellerstanden te kunnen waarborgen. De wijze waarop het toezicht wordt ingericht is geheel overeenkomstig de bestaande toezichtbeleidsregels. Deze worden al gedurende lange tijd door de RDW toegepast met het oog op de naleving van de voorschriften die voortvloeien uit het verlenen van de diverse erkenningen door de RDW.

Na twee jaar zullen de effecten van dit besluit geëvalueerd worden. Aan de hand van de resultaten van die evaluatie zal worden bezien of er aanleiding is de opsomming in artikel 23k aan te passen.

4. Uitvoering

De RDW is vanaf het begin zeer nauw betrokken geweest bij het opstellen van het wetsvoorstel bestrijding kilometertellerfraude en het onderhavige besluit. De RDW kan zich vinden in de keuzes die in het onderhavige besluit zijn neergelegd en acht deze uitvoerbaar. Vanwege de intensieve betrokkenheid heeft de RDW over het onderhavige besluit niet een formele uitvoeringstoets uitgebracht.

5. Gevolgen

In de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel bestrijding tellerfraude is ingegaan op de administratieve lasten voor bedrijven die de plicht tot het verstrekken van tellerstanden met zich meebrengt. Deze zijn berekend op

² Kamerstukken II 2012/13, 33 424, nr. 4 (punt 5).

€ 482 300 per jaar en € 24 000 eenmalig.³ Bij de berekening is uitgegaan van de thans in onderhavig besluit (artikel 23k) vastgelegde verstrekkingmomenten. Actal kon zich vinden in deze berekening en heeft het wetsvoorstel niet geselecteerd voor een advies.

6. Inwerkingtreding

Door middel van Artikel II is geregeld dat dit besluit in werking treedt op het moment dat het voorstel van wet tot Wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met het wijzigen van de tellerstand van motorrijtuigen tot wet is verheven en in werking treedt.

Voor overgangsrecht bestaat geen aanleiding.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

mw. drs. M.H. Schultz van Haegen

³ Kamerstukken II 2012/13, 33 424, nr. 3, p. 6-7.