

Wijziging Wegenverkeerswet 1994

Aan de orde is de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met het wijzigen van de tellerstand van motorrijtuigen (33424).**

De **voorzitter**:

Ik heet minister Schultz van Haegen welkom. Als alle woordvoerders hun plek hebben ingenomen, geef ik graag het woord aan de heer De Graaf van de PVV.

De algemene beraadslaging wordt geopend.

De heer **De Graaf** (PVV):

Voorzitter. Er was wat onduidelijkheid over de agendering. Vandaar de wat onhandige aanloop naar dit debat. Ging het nu wel of niet door? Wij staan er toch!

Ik wil een aantal vragen stellen over een aantal onduidelijkheden. Allereerst ben ik het eens met de wijziging die voorligt. Wij zien bijvoorbeeld in België dat het aantal fraudegevallen met betrekking tot de kilometerstanden, het terugdraaien daarvan, alweer is afgenomen op basis van regelgeving die een beetje op de regelgeving lijkt zoals die nu voorligt. Dat is hartstikke mooi. Wij zullen die dus zeker steunen.

Dan heb ik nog een paar kleine vragen. Brengt deze maatregel geld op of zorgt hij voor minder verlies? Hoe moeten wij dat duiden? Ik heb daarbij een subvraag. Het bedrijfsleven wordt natuurlijk verplicht om kilometerstanden door te geven. Het kan zijn dat daar – daarover vond ik de toelichting nog wat onduidelijk – een aanpassing van de software voor nodig is en dat dit wat kosten met zich meebrengt. Er wordt gesproken over de kosten. Het gaat om € 24.800 in het eerste jaar, geloof ik. Daarna loopt het op. Is er nog een manier om de ondernemers te compenseren als de overheid hieraan geld overhoudt, ook al zijn die kosten laag? Dit waren alle vragen die ik nu wilde stellen.

De heer **Bashir** (SP):

Voorzitter. Er zijn te veel bedrijven die de kilometerteller terugdraaien om een tweedehands auto duur te kunnen verkopen. Andere bedrijven bieden het terugdraaien van de kilometerteller zelfs als dienst aan en verdienen daar hun brood mee. Dat is absurd en triest, want hierdoor komen te veel mensen die dachten een mooie auto gekocht te hebben, met een kat in de zak thuis. Gesjoemel met de kilometerteller moet dan ook worden aangepakt. Daarom staat de SP-fractie van harte achter het wetsvoorstel.

De SP-fractie heeft nog wel een aantal vragen. Hoe gaat de minister bekendheid geven aan de strafbaarstelling van het gesjoemel met de kilometerteller? Alleen een bericht in de Staatscourant lijkt me niet voldoende, gezien ik me kan voorstellen dat heel veel fraudeurs de Staatscourant niet lezen.

Kan de minister aangeven hoe de handhaving eruit komt te zien? De SP-fractie vindt dat niet alleen grootschalige fraude moet worden aangepakt, maar ook de kleine-

re fraudeur die een paar auto's per maand verkoopt. Hoe gaat de minister ook die kleinere fraudeurs aanpakken?

Worden de bedrijven die het terugdraaien van de kilometerstanden als dienst aanbieden en zelfs daarmee adverteren, actief benaderd en één voor één aangepakt? Ik krijg hierop graag een reactie.

Ik kom op de particulieren die sjoemelen met de kilometerstand van een auto en deze auto vervolgens verkopen. In het wetsvoorstel is ervoor gekozen om de verkoop tussen particulieren onderling niet onder de meldplicht te laten vallen. In hoeverre is dit een hiaat in het wetsvoorstel? En in hoeverre loop je het risico om van een particulier een auto met een teruggedraaide kilometerstand te kopen? Ik krijg hierop graag een reactie.

Ik kom, tot slot, op de fraude met kilometerstanden van vrachtwagens en motorfietsen. Die fraude wordt niet aangepakt, althans die valt niet onder het wetsvoorstel. Volgens de minister valt die fraude namelijk wel mee. Kan ze aangeven hoe klein dit probleem is? Wil de minister wellicht toezeggen om in de toekomst ook de fraude met kilometerstanden van vrachtwagens en motorfietsen onder dit wetsvoorstel te brengen?

De heer **Elias** (VVD):

Mevrouw de voorzitter. De aanschaf van een auto is voor de meeste mensen een grote investering, ook als het een tweedehands exemplaar betreft. Om dan een redelijke koopprijs te bepalen, is de consument aangewezen op zichtbare kenmerken, zoals het merk en de staat van de carrosserie, en op minder zichtbare kenmerken, zoals het aantal afgelegde kilometers. Om dat aantal kilometers te kunnen bepalen, moet op de tellerstand kunnen worden vertrouwd. Dat geldt voor consumenten die op zoek zijn naar een geschikte tweedehands auto, maar ook voor de Belastingdienst, ten behoeve van het vaststellen van de eventuele fiscale bijtelling van leaseauto's.

De tellerstand moet betrouwbaar zijn. Dat is tot op heden onvoldoende het geval. Uit onderzoek blijkt dat ongeveer een half miljoen, 500.000, voertuigen met een onjuiste tellerstand over de Nederlandse wegen rijden. De schade die hierdoor ontstaat, wordt voor particulieren op 150 miljoen euro per jaar geschat. Voor de overheid en verzekeringsmaatschappijen loopt dit op tot honderden miljoenen euro's per jaar. Het is dus hoog tijd om deze schade en de ergernis over het gerommel met die teller in te perken. Daarom is mijn fractie blij met het vandaag te behandelen wetsvoorstel. Het voorziet in een verbod op het wijzigen van tellerstanden en in een verplichting voor erkende bedrijven om periodiek tellerstanden te registreren bij de Dienst Wegverkeer, RDW. Dat zal een eind maken aan de huidige vrijwillige en vrijblijvende registratiepraktijk en het zal zorgen voor een preventieve werking en uitbreiding van het aantal geregistreerde gegevens. Het aantal vragen en opmerkingen van mijn kant zal vanmiddag dan ook beperkt blijven.

Graag hoor ik van de minister wanneer het wetsvoorstel in werking kan treden en wanneer de bijbehorende Algemene Maatregel van Bestuur, waarin de verplichte registratiemomenten worden bepaald, zal verschijnen.

Ik zeg kort iets over de mate van handhaving. Het lijkt op voorhand niet erg waarschijnlijk dat veel autobezitters op heterdaad zullen worden betrapt tijdens het wijzigen van de tellerstand. Is het voorstel dan ook voornamelijk gericht op frauderende erkende bedrijven of verwacht de

Elias

minister wel degelijk ook autobezitters te kunnen aanpakken?

Uit de nota naar aanleiding van het verslag blijkt dat de aandacht van het Openbaar Ministerie vooral geconcentreerd zal zijn op gevallen van grootschalige fraude. Dat lijkt mijn fractie te billijken, gezien de beperkte capaciteit van het OM. Ik hoor nog wel graag hoeveel foutieve registraties een erkend bedrijf moet hebben gedaan om de vergunning in het geding te laten komen.

In het wetsvoorstel is ervoor gekozen om burger-naar-burgerverkoop niet te betrekken bij de registratieplicht. Dat is begrijpelijk, gezien de geringe mate van betrouwbaarheid van de gegevens die door deze groep worden geregistreerd en die vervolgens het tellerbestand vervuilen. De consument krijgt door het wetsvoorstel wel de mogelijkheid om bij de RDW een logisch/onlogisch-signaal aan te vragen. Is het gezien de huidige stand van de techniek niet mogelijk om op de website van de RDW, waar na het invoeren van een kenteken uitgebreide informatie over een bepaald voertuig beschikbaar is, ook zo'n logisch/onlogisch-indicatie te geven? Dat verlaagt immers de drempel voor de autominnende consument om over de gegevens te beschikken en het biedt tegelijkertijd waarborgen voor de privacy van de eigenaar van het voertuig. Nogal logisch eigenlijk!

Autokopers moeten op de juistheid van de tellerstand kunnen vertrouwen en fraude met tellerstanden moet effectief kunnen worden aangepakt. Het voorstel zet voor beide punten stappen in de goede richting. Wij wachten wel de antwoorden van de minister op onze enkele vragen nog af.

□

De heer **Albert de Vries** (PvdA):
Voorzitter. Vandaag spreken wij over de wet die fraude met kilometertellers van voertuigen gaat verbieden. Fraude met kilometertellers kost de consument en de overheid veel geld. De schadepost is jaarlijks zeker 150 miljoen; de heer Elias zei het net al. Dan gaat het over consumenten die worden opgelicht, omdat de auto veel meer kilometers heeft gelopen dan de teller aangeeft. De overheid loopt ook inkomsten mis, omdat de fraudeurs met gemanipuleerde kilometerstanden invoerrechten en belastingen ontduiken. Kortom, het terugdraaien of op een andere manier beïnvloeden van de kilometerstand is fraude. Daarom pleiten wij samen met de andere partijen al langer voor een expliciet verbod op het terugdraaien van de kilometerteller. De PvdA is blij dat de wet er nu ligt. Het duurt even, maar dan heb je ook wat. Mijn fractie heeft op de inhoud van de wetstekst niets aan te merken. Wij kunnen zonder aanpassing instemmen met deze wet. Wel hebben wij nog een vraag aan de minister.

Zij heeft aangegeven dat in België en Duitsland ook een verbod op het terugdraaien van tellers bestaat. Ligt het in de lijn van de verwachtingen dat Nederland met deze landen en ook andere landen met een sluitend registratiesysteem gegevens gaat uitwisselen op het moment dat auto's worden in- en uitgevoerd? Een dergelijke gegevensuitwisseling kan verder bijdragen aan het terugdringen van fraude.

Ten slotte willen wij de minister ervoor bedanken dat zij na het AO van vorig jaar gas heeft gegeven en dat de wet er nu ligt. Wat ons betreft, hoeven wij er niet heel lang over te debatteren.

De voorzitter:

Daarmee zijn wij gekomen aan het eind van de eerste termijn van de zijde van de Kamer. Ik begrijp dat de minister toch tien minuutjes schorsing nodig heeft.

De vergadering wordt van 16.58 uur tot 17.08 uur geschorst.

□

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Voorzitter. Ik ben blij met de al vooraf uitgesproken steun van de Kamer voor dit wetsvoorstel. Dat maakt het beantwoorden van de vragen altijd wat makkelijker. Voor de luisteraars zal ik heel kort aangeven waarom het gaat: het tegengaan van fraude met de kilometerteller door een publiekrechtelijke registratie van de tellerstanden door de Rijksdienst voor het Wegverkeer, inclusief de invoering van een strafrechtelijk verbod op het knoeien met kilometertellers. Dat wetsvoorstel zal gelden voor personen en bestelauto's.

De PVV geeft steun aan het wetsvoorstel, maar vraagt wel of de maatregel geld oplevert en of dat niet kan worden ingezet om de administratieve lasten die er voor het bedrijfsleven zijn, te compenseren. Het zal inderdaad geld opleveren, maar dan zit het meer in het binnenkrijgen van belastingen die je nu niet binnenkrijgt en in het voorkomen van maatschappelijke schade. Weliswaar zijn er extra administratieve lasten voor het bedrijfsleven, maar er hoeft bijvoorbeeld geen ander softwaresysteem te worden ingevoerd. Dat is niet meer het geval. Wel zijn er zoals gezegd extra administratieve lasten, maar die hebben we al gecompenseerd toen we het voorstel voor vereenvoudiging van de APK hebben gedaan, want dat heeft weer geleid tot een vermindering van de administratieve lasten. Aan de ene kant doe je wat meer en aan de andere kant wat minder. Wat het maatschappelijk en qua belastingen gaat opleveren, is nog niet bekend. Dat hebben we hard nodig om andere zaken te gaan regelen.

De SP heeft gevraagd in hoeverre we bekendheid gaan geven aan de strafbaarstelling van kilometerfraude. Daarom hield ik net zo'n mooie inleiding voor de luisteraars, want ik kan me voorstellen dat niet iedereen continu de Staatscourant openslaat. Wij zullen op diverse manieren proberen om daarover te communiceren. Een daarvan is dit debat, dat door velen wordt gevolgd. Daarmee is in ieder geval de eerste groep op de hoogte. We zullen aan voorlichting doen via persberichten, de RDW-site en de branche. Uiteindelijk gaat het om het afschrikwekkend effect van dit wetsvoorstel. In hoeverre kunnen we kleinere fraudeurs aanpakken? De publiekrechtelijke registratie heeft, als het goed is, een preventieve werking. Strafrechtelijk optreden wil je natuurlijk alleen maar doen als uiterste middel, want juist doordat je moet registreren en doordat de RDW dat opvraagt, is het eigenlijk bijna niet meer lonend om dit te gaan doen. Maar goed, niet iedereen wordt gecontroleerd, en het vergt te veel handelingen om dat een-op-een te kunnen doen. Bepaalde partijen kunnen natuurlijk altijd die gok wagen. Daarom kijken wij in eerste instantie naar de grotere fraudeurs, ook gelet op de capaciteit van het OM. Kleinere fraudeurs kunnen altijd gepakt worden, omdat gedupeerden aangifte kunnen doen bij het OM. Naarmate er meer signalen komen over bepaalde personen, is ook strafrechtelijk optreden mogelijk. Maar nogmaals, het gaat natuurlijk voornamelijk om de preventieve werking.

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

De SP heeft ook gevraagd of dit wetsvoorstel voor particulieren geldt, en of dit een hiaat in de wet is. Nee, er is bewust voor gekozen om het te doen voor bedrijven. Aangezien je die bedrijven controleert, kun je als Rijksdienst voor Wegverkeer vertrouwen op de administratie van die bedrijven. Bij particulieren is het moeilijk, zo niet onmogelijk om te zien of ze een getrouw cijfer hebben doorgegeven of niet, nog los van de administratieve handelingen waarmee je particulieren opzadelt. Een bepaalde groep, namelijk de directe verkoop, valt hier dus buiten. De koper moet extra goed opletten wat hij koopt.

In reactie op de VVD: er is wel een mogelijkheid voor de particulier om meer inzicht te krijgen. De heer Elias vroeg of je niet op de site van de RDW zo'n logisch/onlogisch-vraag kunt stellen. Dat kan inderdaad. Na invoer van een kilometerstand kan de consument een kleur terugkrijgen, bijvoorbeeld rood als de kilometerstand niet logisch is, groen als die wel logisch is en oranje als er onvoldoende gegevens zijn. Dat is mogelijk omdat de RDW weet hoe hoog de kilometerstand de vorige keer was. Overigens moet voor die handeling wel een tarief worden betaald. Ik heb begrepen dat dit wordt gedaan om uitprobeerdrag te voorkomen en dat per dag maximaal drie kilometerstanden kunnen worden ingevoerd.

De SP heeft gevraagd in welke gevallen het OM gaat optreden. Strafrechtelijke handhaving is het sluitstuk van de aanpak van tellerfraude. Het gaat toch vooral om het preventieve effect. Met het OM hebben we afspraken gemaakt over de handhaving. Het zal zich focussen op grootschalige fraude en meer ernstige gevallen van tellerfraude. De regering gaat er ook van uit dat er dan hard wordt opgetreden tegen de grootste fraudeurs zodat dat ook weer een positieve invloed heeft op de rest van de markt. In België is dat succesvol gebleken. OM en Veiligheid en Justitie zullen samen met het Landelijk Informatiecentrum Voertuigcriminaliteit en de RDW een handhavingsarrangement ontwikkelen om dit te doen.

Verder is gevraagd of bedrijven die sjoemelen een voor een worden aangepakt. Adverteerders kunnen worden aangepakt voor uitlokking, hetgeen tot nu toe niet kon. Het OM treedt op bij grootschalige fraude. Bij de meer individuele fraude, de kleinere fraude kan er ook opgetreden worden op basis van signalen. De publieksrechtelijke registratie speelt hierbij een belangrijke rol.

Verder is gevraagd hoe groot het probleem is met vrachtauto's en motorfietsen en of dat bij de volgende aanpassing van de wet aan de orde zal zijn. We hebben er niet voor gekozen om dat nu op te nemen omdat volgens de brancheorganisaties, de RAI en de Bovag die problematiek vele malen kleiner is dan de problematiek met de personenauto's. Afgesproken is om na twee jaar te evalueren hoe het staat met de wet. Als we er dan heel tevreden over zijn, kan het best zijn dat we uiteindelijk ook gaan kijken of we andere categorieën eraan toe kunnen voegen. Uitgangspunt is dat de wet zinvol moet zijn om een probleem aan te pakken.

De VVD heeft gevraagd wanneer het wetsvoorstel in werking treedt. Dat zal op 1 januari 2014 zijn.

Verder heeft de VVD gevraagd hoeveel foutieve registraties je moet doen om niet meer erkend te worden. Dat is een bepaling die uiteindelijk bij de RDW ligt. De RDW houdt toezicht op de erkende bedrijven en bepaalt in het kader van het handhavingsbeleid wanneer hij optreedt tegen erkenningshouders. De RDW hanteert hierbij een risicogeorïenteerde aanpak. Hij houdt steekproeven maar kijkt ook naar bedrijven waar sprake is van een hoger risi-

co. Ik ga ervan uit dat na invoering van deze wet het zich op een gegeven moment zal uitkristalliseren wat dan precies het aantal wordt waarbij men niet meer erkend zal zijn.

De heer **Elias** (VVD):

Dat begrijp ik. Het gaat mij erom dat de minister – ik beticht haar er overigens niet van dat ze het zou nalaten maar ik wil het graag in dit debat gezegd hebben – dit in de gaten blijft houden zodat we hier niet een mooie wet maken en een papieren tijger aannemen maar er daadwerkelijk ook iets gebeurt. Daar gaat het natuurlijk in de praktijk om.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Dat zeg ik gaarne toe. Het is ook essentieel, zeker in het beginstadium van een wet, dat je laat zien dat je ook handelt naar wat je met elkaar afspreekt. Dus ik zal dat zelf nog extra bij de RDW onder de aandacht brengen.

De vraag van de heer Elias of het mogelijk is om op de RDW-website een indicatie logisch/niet-logisch te krijgen, heb ik zojuist beantwoord.

Rest mij tot slot de vraag van de woordvoerder van de PvdA over de spoedwet, een wet die hij met blijdschap heeft ontvangen. Zijn vraag luidde: gaat Nederland samen met België en Duitsland werken aan sluitende registratie? Die bestaat inderdaad nog niet, maar we proberen op dit moment in Europa onze samenwerking zo te intensiveren dat we uiteindelijk elkaars auto's moeten kunnen controleren. Dat is dus inderdaad wat we van plan zijn te gaan doen.

Voorzitter, volgens mij heb ik hiermee de vragen van de diverse leden van de Kamer beantwoord.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**:

Aangezien geen van de leden behoefte heeft aan een tweede termijn, rest mij mee te delen dat wij morgen over het wetsvoorstel zullen stemmen.

Ik bedank de minister voor haar komst naar de Kamer.

De vergadering wordt van 17.15 uur tot 19.00 uur geschorst.

Voorzitter: Elias