

Vergaderjaar 2008–2009

**31 700 XII**

## **Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 2009**

**Nr. 60**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 11 april 2009

Graag informeer ik u over mijn besluit om het manipuleren van kilometerstanden aan te pakken. Hiertoe wil ik het advies dat de Stichting NAP en de RDW mij hebben uitgebracht vrijwel integraal overnemen. Ik informeer u tevens over mijn overwegingen ten aanzien van de aan overname van het advies verbonden voor- en nadelen.

Kilometertellerstanden worden veranderd met het doel hier financieel voordeel uit te halen, zoals:

- bij verkoop een hogere verkoopprijs kunnen bedingen dan wanneer de juiste, hogere stand op de teller zou staan;
- bij invoer uit het buitenland een geringere waarde kunnen aangeven dan wanneer de juiste, lagere stand op de teller zou staan (waarna vóór de verkoop de tellerstand weer wordt teruggeschroefd);
- voor een lagere verzekeringspremie in aanmerking komen door een lager dan in werkelijkheid gereden aantal kilometers op te kunnen geven;
- het ontgaan van vennootschapsbelasting door verhuurbedrijven, door kilometers onzichtbaar te maken;
- het ontgaan van inkomstenbelasting en sociale premies door taxi-chauffeurs;
- het ontgaan van de fiscale bijtelling voor een auto van de zaak;
- misbruik van sociale voorzieningen door uitkeringsgerechtigden in relatie tot activiteiten waarbij gebruik wordt gemaakt van een auto.

Particulieren, bedrijven en de overheid worden hierdoor benadeeld. Volgens berekeningen door de Stichting NAP heeft in Nederland 5% van de auto's een teruggedraaide teller. Dit levert per jaar een bedrag van € 150 mln aan handelsfraude op en enige honderden miljoenen aan schade voor de overheid en verzekeringsmaatschappijen. Verschillende overheidsinstanties maken voor het traceren en bestrijden van fraude in toenemende mate gebruik van de database met kilometertellerstanden van de Stichting NAP: de FIOD, het ministerie van Financiën, de Belastingdienst, het KLPD, de IVW, het UWV en de sociale recherches van gemeen-

ten. Daarnaast gebruikt het CBS het register voor statistische doeleinden. Voor al deze diensten is het van belang dat de database met zoveel mogelijk en zo betrouwbaar mogelijke kilometertellerstanden wordt gevuld.

### **Het advies**

De Stichting NAP en de RDW hebben mij geadviseerd over de wijze waarop de kilometertellerfraude kan worden aangepakt. In het kort komt dat neer op een register dat ondergebracht wordt bij de RDW en gevuld wordt met tellerstanden die op verschillende momenten verplicht door RDW-erkende bedrijven worden doorgegeven. Daarnaast komt er een wettelijk verbod op het onbevoegd wijzigen van kilometerstanden alsmede een signalering indien kilometerstanden niet reëel lijken. Voor het Rijk zijn aan het overnemen van dit advies geen kosten verbonden. Bijlage 1 bevat een volledig overzicht van de onderdelen van het advies.

Overnemen van het advies kent een groot aantal voordelen:

- Door registratie van een grote hoeveelheid kilometertellerstanden, vooral ook van jonge auto's, neemt de betrouwbaarheid van het register toe en kunnen onregelmatigheden in het verloop van de kilometertellerstanden beter en eerder worden gesignaleerd. Nu is de eerste verplichte registratie pas bij de eerste APK, veelal pas na vier jaar dus. De kilometerteller kan dan al een aantal malen zijn teruggedraaid.
- Bij een verbod op het wijzigen van tellerstanden, behalve door erkenninghouders, hoeft bij overtreding daarvan niet te worden aangetoond dat het veranderen van de tellerstand was gericht op fraude. In concrete zaken kan dit de handhaving vergemakkelijken. Dat geldt ook voor een verbod voor een kentekenhouder om de kilometerteller van zijn auto stil te (laten) zetten of de kilometertellerstand zonder geldige reden te (laten) veranderen. Voor particulieren staat overigens ook de civielrechtelijke weg open om de verkoper van een auto met een teruggedraaide kilometerteller aan te spreken.
- De huidige functie van het NAP-register als bron voor overheidscontroles vormt een bedreiging voor de bereidheid van garagebedrijven om op vrijwillige basis tellerstanden te blijven opgeven. Dit probleem doet zich niet voor als opgave verplicht is en de database bij de RDW is ondergebracht. De stelling is verdedigbaar dat het beheer van een dergelijk register een overheidstaak is. De financiële belangen voor de overheid die ermee gemoeid zijn, zijn aanzienlijk.

Overnemen van het advies leidt tot een stijging van administratieve lasten en een taakuitbreiding van de Dienst Wegverkeer (RDW).

### **Administratieve lasten**

Gezien de toename van administratieve lasten voor bedrijven van ca. € 4,3 miljoen per jaar die met het opvolgen van het advies gemoeid zijn<sup>1</sup>, heb ik Actal om advies gevraagd. Aan het advies van Actal de stijging van administratieve lasten te compenseren, zal gevolg worden gegeven. Actal vraagt aandacht voor de proportionaliteit van de maatregelen en voor het overwegen van minder belastende alternatieven (zoals terugdraaien wel strafbaar stellen, maar geen invoering van verplichte doorgifte van kilometertellerstanden). Ten aanzien hiervan merk ik op dat de verwachte baten van de maatregelen de kosten met een veelvoud overtreffen. Louter een verbod om terug te draaien levert geen extra kilometertellerstanden op, terwijl door het huidige vrijblijvende karakter – behalve bij de APK – van het doorgeven van kilometertellerstanden afbreuk wordt gedaan aan de volledigheid en betrouwbaarheid van de database. Juist door het registreren van meer kilometertellerstanden, ook van jonge

<sup>1</sup> De feitelijke lasten bedragen ca. € 1 miljoen, in verband met het vervallen van kosten die nu door de bij de Stichting NAP aangesloten bedrijven gemaakt worden.

auto's, kunnen meer onlogische kilometertellerstanden en dus eventuele fraude, in casu onbevoegde wijziging van kilometertellerstanden, aan het licht komen. Tellermanipulatie wordt daardoor riskant en dus onaantrekkelijker. Van de combinatie van maatregelen mag daarom een preventieve werking worden verwacht.

Suggesties die Actal nog aanreikt voor mogelijke alternatieven zijn: meer vulling met niet verplichte tellerstanden, zoals bij tachograafcontroles en occasionkeuringen door ANWB en Dekra, op keuringsstations in de boardcomputer van de auto kilometertellerstanden uit laten lezen en inzet op voorlichting en informatie aan consumenten. Voor zover deze ideeën realiseerbaar zijn, zal de opbrengst naar verwachting zeer beperkt zijn. Personenauto's hebben geen tachograaf en bij lang niet alle auto's kan via de boardcomputer de kilometertellerstand worden uitgelezen.

Voorlichting aan particuliere autokopers is hoe dan ook van belang. Ook als de voorgestelde maatregelen worden ingevoerd, blijft het raadzaam een occasion te kopen bij een bona fide bedrijf en naast de Nationale Auto Pas (of een garantie van de kilometerstand door een andere provider) om het serviceboekje met volledige onderhoudsgeschiedenis te vragen.

### **Taakuitbreiding RDW**

In het kader van de Vernieuwing Rijksdienst is besloten tot een taakstelling (krimp) van de RDW. De met de bestrijding van kilometertellerfraude samenhangende nieuwe taken van de RDW brengen ten opzichte van het resultaat van de taakstelling een uitbreiding van 3 fte mee. De kosten hiervan zijn verwerkt in de administratieve lasten.

### **Conclusie**

Gelet op de omvang van het probleem alsmede de breed gedragen oplossing die hiervoor is aangebracht, heb ik besloten het advies vrijwel integraal over te nemen. De nadelen in de zin van administratieve lasten zijn te ondervangen. Voor het Rijk zijn er geen kosten aan verbonden. De voorbereidingen zijn inmiddels gestart. Omdat het overnemen van het advies ook leidt tot aanpassing van wet- en regelgeving verwacht ik de inwerkingtreding van het volledige systeem over ongeveer 2 jaar.

De minister van Verkeer en Waterstaat,  
C. M. P. S. Eurlings

## Bijlage 1

Samenvatting advies stichting NAP en RDW, inclusief enkele later afgesproken aanpassingen:

1. Het huidige private register met kilometertellerstanden van de Stichting NAP krijgt een wettelijke publieke status en wordt ondergebracht bij de RDW.
2. Bij verschillende handelingen moeten bedrijven met enige RDW-erkenning op basis van verplichting en met RDW-toezicht tellerstanden van voertuigen doorgeven aan de RDW ter registratie. Het betreft in ieder geval de APK, opname van voertuigen in de bedrijfsvoorraad, einde leasecontract, wijziging tenaamstelling (ook particulieren) en onderhoud en reparaties boven een grensbedrag (gedacht wordt aan € 150).
3. Er komt een erkenningsregeling voor bedrijven die (onder strikte voorwaarden) kilometertellerstanden mogen wijzigen. De RDW oefent toezicht uit op deze bedrijven. Dit brengt mee dat het wijzigen van standen verboden wordt voor niet-erkenninghouders. In het advies wordt zo'n verbod als een onmisbaar element in de fraudebestrijding aangemerkt.
4. Er wordt een signalering afgegeven als bij wijziging van de tenaamstelling blijkt dat er een onlogische tellerstand is. Door de signalering wordt op het moment van tenaamstelling de nieuwe kentekenhouder bekend gemaakt met de (on)verklaarbaarheid van de tellerstand.
5. Een kentekenhouder mag de kilometertellerstand alleen laten veranderen door een erkenninghouder en in controleerbaar terechte gevallen. Ook mag hij de juiste werking van de kilometerteller niet belemmeren en niet met een niet functionerende teller rijden.
6. Er komt een signalering bij de registrerende instantie (in casu de RDW) als er meerdere onlogische standen worden geconstateerd bij eenzelfde verkoper. Dit kan een hulpmiddel zijn bij handhaving van het voorgestelde verbod op ongeautoriseerd wijzigen van tellerstanden.
7. De RDW neemt het beheer van het bronbestand over van de Stichting NAP. De Stichting NAP krijgt recht op gebruik van de data. Ook eventuele andere providers kunnen onder dezelfde voorwaarden gebruik maken van de data. De RDW en de Stichting NAP zullen nog overleg voeren over de eventueel met de wijzigingen verbonden financiële aspecten. Voor het Rijk zijn hier geen kosten aan verbonden.
8. Door de RDW en de private providers wordt voorzien in een adequate informatievoorziening richting publieke en private partijen en burgers.