

W14.11.0240/IV

Wet van ..., tot wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met het wijzigen van de tellerstand van motorrijtuigen

VOORSTEL VAN WET

Wij Beatrix, bij de gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Allen, die deze zullen zien of horen lezen, saluut! doen te weten:

Alzo Wij in overweging genomen hebben, dat het wenselijk is het wijzigen van de tellerstand bij motorrijtuigen zonder gerechtvaardigde reden te bestrijden en met het oog daarop gedragsregels te stellen, en te voorzien in een systeem van verstrekking en registratie van tellerstanden;

Zo is het, dat Wij, de Raad van State gehoord, en met gemeen overleg der Staten-Generaal, hebben goedgevonden en verstaan, gelijk Wij goedvinden en verstaan bij deze:

ARTIKEL I

De Wegenverkeerswet 1994 wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 4b, eerste lid, onderdeel h, wordt na "bedoeld in artikel 70l, eerste lid," ingevoegd: gebruik van het motorrijtuig,.

B

Na hoofdstuk IVA wordt een hoofdstuk ingevoegd, luidende:

HOOFDSTUK IVB. Wijziging en registratie van de tellerstand van motorrijtuigen

Artikel 70m

Het is een ieder verboden om de tellerstand van bij algemene maatregel van bestuur vastgestelde categorieën motorrijtuigen waarvoor een kentekenbewijs dient te zijn afgegeven zodanig te wijzigen of te doen wijzigen of de werking van de kilometerteller zodanig te beïnvloeden of te doen beïnvloeden dat de op de teller aangegeven afstand niet overeenkomt met de door dat motorrijtuig werkelijk afgelegde afstand.

Artikel 70n

1. Door de RDW erkende bedrijven verstrekken in bij ministeriële regeling te bepalen gevallen aan de RDW de tellerstand van een motorrijtuig waarvoor een kentekenbewijs dient te zijn afgegeven.

2. Bij ministeriële regeling worden nadere regels vastgesteld ter uitvoering van het eerste lid.

C

In artikel 176, eerste lid, wordt “artikel 41, onderdelen c tot en met f,” vervangen door: de artikelen 41, onderdelen c tot en met f, en 70m, eerste lid,.

ARTIKEL II

De artikelen van deze wet treden in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip, dat voor de verschillende artikelen verschillend kan worden vastgesteld.

Lasten en bevelen dat deze in het Staatsblad zal worden geplaatst en dat alle ministeries, autoriteiten, colleges en ambtenaren wie zulks aangaat, aan de nauwkeurige uitvoering de hand zullen houden.

Gegeven

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

Wet van ..., tot wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met het wijzigen van de tellerstand van motorrijtuigen

MEMORIE VAN TOELICHTING

Algemeen

1. Inleiding

Fraude met kilometertellerstanden van auto's komt in Nederland veel voor. Volgens berekeningen van de Stichting Nationale Autopas (Stichting NAP) heeft 5% van de auto's in Nederland een onjuiste tellerstand. Fraude met tellerstanden 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.

Dit wetsvoorstel beoogt de fraude met tellerstanden te bestrijden. Het voorziet daartoe in:

- een verbod om tellerstanden te wijzigen of de werking van de kilometerteller te beïnvloeden; en
- een registratie van tellerstanden door de Dienst wegverkeer (RDW).

Bovenstaande elementen worden in de paragrafen 3 en 4 van dit algemeen deel van de toelichting meer in detail besproken. Daaraan voorafgaand wordt in paragraaf 2 de achtergrond van het voorstel uiteengezet. Ten slotte wordt aandacht geschonken aan de uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid van het voorstel (paragraaf 5), de administratieve lasten en de bedrijfseffecten (paragraaf 6) en de over het wetsvoorstel uitgebrachte adviezen (paragraaf 7).

2. Achtergrond

Niet alleen in Nederland, maar ook in de ons omringende landen heeft tellerfraude een grote vlucht genomen. Door de branche (de Stichting NAP, BOVAG, RAI Vereniging, de Vereniging van Nederlandse Autoleasemaatschappijen (VNA) en de ANWB) is geconstateerd dat veelvuldig tellerstanden van motorrijtuigen gewijzigd worden zonder dat daarvoor een gerechtvaardigde reden bestaat (tellerfraude). Tellerstanden worden veranderd met het doel hier financieel voordeel uit te halen, zoals bijvoorbeeld:

- bij verkoop kan een hogere prijs worden bedongen dan wanneer de juiste, hogere stand op de teller zou staan;
- bij invoer uit het buitenland voor het motorrijtuig een lagere waarde kunnen aangeven dan wanneer de juiste, lagere stand op de teller zou staan;
- het ontgaan van de fiscale bijtelling voor een auto van de zaak;
- voor een lagere verzekeringspremie in aanmerking komen door een onjuist, lager aantal gereden kilometers op te geven.

In het maatschappelijk verkeer fungeert de tellerstand als de belangrijkste indicator van de mate waarin een motorrijtuig is gebruikt. Daarmee is de tellerstand een essentiële parameter voor de waarde van het betrokken motorrijtuig. Betrouwbare tellerstanden dragen bij aan de eerlijkheid van de handel in motorrijtuigen. De Stichting NAP heeft aangedrongen op wetgeving

omdat met het huidige instrumentarium in het private domein, de NAP-registratie van tellerstanden, niet kan worden voorzien in de gewenste aanpak van tellerfraude. Thans worden tellerstanden door garagebedrijven op vrijwillige basis doorgegeven en door de Stichting NAP geregistreerd. Verschillende overheidsinstanties, zoals bijvoorbeeld de Belastingdienst, het KLPD en de UUV, maken gebruik van dit NAP-register voor het traceren en bestrijden van fraude. Juist dit gebruik vormt echter een bedreiging voor de bereidheid van garagebedrijven om op vrijwillige basis tellerstanden te blijven doorgeven.

In een Algemeen Overleg op 23 mei 2006 werd door verschillende fracties in de Tweede Kamer gevraagd om een verbod op het manipuleren van tellerstanden.¹ Hierbij is gewezen op het belang van een zoveel mogelijk sluitende registratie om te kunnen vaststellen of sprake is van tellerstanden die zijn gewijzigd. De Stichting NAP en de RDW hebben advies uitgebracht over bestrijding van tellerfraude door een beter systeem van verstrekking en registratie van tellerstanden. In het advies wordt voorgesteld de tellerstandenregistratie bij de RDW onder te brengen en de verplichting in het leven te roepen om op een aantal momenten de tellerstand door te geven aan de RDW. Nu bestaat die verplichting alleen bij de algemene periodieke keuring (APK). Voorts stellen de Stichting NAP en RDW een wettelijk verbod op het manipuleren van tellerstanden voor, alsmede een signalering van 'onlogische' tellerstanden.

Mijn ambtsvoorganger heeft de Tweede Kamer bij brief van 11 april 2009 geïnformeerd over zijn voornemen om dit advies over te nemen en daartoe de desbetreffende wet- en regelgeving aan te passen.² Deze keuze berust op een aantal overwegingen. In de eerste plaats zal door registratie van een groot aantal tellerstanden, vooral ook van jonge auto's, de betrouwbaarheid van het register toenemen, zodat onregelmatigheden sneller gesignaleerd kunnen worden. In de tweede plaats maakt de invoering van een verbod op het wijzigen van tellerstanden het mogelijk fraudeurs strafrechtelijk te vervolgen. Ten slotte geldt dat het beheer van een registratie van tellerstanden een overheidstaak is. Zoals hierboven is opgemerkt, kent een registratie die is gebaseerd op vrijwillige doorgifte van standen haar beperkingen. Zij is inherent onvolledig en het gebruik dat van het register wordt gemaakt kan de bereidheid om standen door te geven aantasten. Een belangrijk nadeel is verder dat de tellerstanden in zo'n registratie niet als authentieke gegevens kunnen worden aangemerkt, zodat overheidsinstanties niet op deze gegevens kunnen en mogen afgaan. Nu het register bij de RDW wordt ondergebracht en de doorgifte van tellerstanden steekproefsgewijs zal worden gecontroleerd, zijn er voldoende waarborgen om de tellerstand als een authentiek gegeven aan te kunnen merken. Voor de praktijk is dit belangrijk.

3. Verbod om de tellerstand te wijzigen of de werking van de teller te beïnvloeden

Uitgangspunt bij de bestrijding van tellerfraude is dat het wijzigen van tellerstanden en het manipuleren van de werking van kilometertellers strafbaar moet zijn. Daarom wordt voorgesteld om een verbod in te voeren om de tellerstand van een motorrijtuig zodanig te wijzigen of te doen wijzigen, of de werking van de kilometerteller zodanig te beïnvloeden of te doen beïnvloeden dat de op de teller aangegeven afstand niet overeenkomt met de door dat motorrijtuig werkelijk afgelegde afstand. Om dit laatste gaat het: de consument moet ervan uit kunnen gaan dat de tellerstand correct is. Het voorgestelde verbod kan worden gezien als een aanvulling op strafbare gedragingen zoals

¹ Kamerstukken II 2005/06, 30 300 XII, nr. 57

² Kamerstukken II 2008/09, 31 700 XII, nr. 60

valsheid in geschrifte en oplichting en bedrog bij verkoop. Het oogmerk waarmee de verboden handelingen worden uitgevoerd, is niet relevant. Er hoeft door het Openbaar Ministerie dus niet te worden aangetoond dat met het wijzigen van tellerstanden of met het beïnvloeden van de werking van de kilometerteller fraude werd beoogd.

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.³ In beginsel elk garagebedrijf 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 garagebedrijven 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. Daar komt nog bij dat het hier gaat om op fraude gericht handelen, dus bij uitstek verwijtbaar gedrag, voor de aanpak waarvan het bestuursrecht minder geschikt moet worden geacht. Ook in Duitsland en België is manipulatie van tellerstanden strafbaar gesteld.

Het verbod om tellerstanden te wijzigen geldt voor bij algemene maatregel van bestuur aangewezen categorieën van motorrijtuigen waarvoor een kentekenbewijs dient te zijn afgegeven. Kort gezegd zijn dat motoren, auto's, vrachtauto's, bussen en aanhangwagens. Vooral nog is het voornemen om het verbod alleen te laten gelden voor personenauto's en bestelauto's. Bij deze motorrijtuigen komt tellerfraude het vaakst voor.

Het wijzigen van tellerstanden is een dienst waarop in beginsel richtlijn 2006/123/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 12 december 2006 betreffende diensten op de interne markt (PbEU L 376) (hierna: dienstenrichtlijn) van toepassing is. De regulering van het wijzigen van tellerstanden is slechts strafrechtelijk van aard en om die reden laat de dienstenrichtlijn het verbod op het wijzigen van tellerstanden onverlet (artikel 1, vijfde lid, van de dienstenrichtlijn) en zijn bijvoorbeeld de beperkingen in de mogelijkheid van het reguleren van de dienst en de notificatieplicht van de dienstenrichtlijn in dit geval niet van toepassing.

4. Verplichte verstrekking en registratie van de tellerstand

De verstrekking van tellerstanden geschiedt aan de RDW en is nodig om tot een registratie van tellerstanden te komen. Deze registratie vormt de basis voor de bestrijding van tellerfraude. Overheidsinstanties zoals bijvoorbeeld de Belastingdienst worden door de RDW voorzien van gegevens voor zover zij aangeven deze gegevens nodig te hebben voor een goede uitoefening van de publieke taak en voor zover zij hiertoe gerechtigd zijn. In het kader van de APK wordt de tellerstand momenteel aan de RDW verstrekt bij het afmelden van het motorrijtuig. De waarde van het register van tellerstanden neemt toe naarmate daarin meer tellerstanden zijn opgenomen, met name ook van relatief jonge auto's. En naarmate er meer tellerstanden van eenzelfde motorrijtuig in het register zijn opgenomen, zal het ook vaker mogelijk zijn om 'onlogische' tellerstanden te signaleren. Om deze redenen wordt het aantal momenten waarop de tellerstand verplicht moet worden doorgegeven uitgebreid. Gedacht kan bijvoorbeeld worden aan:

- de opname van een motorrijtuig in een bedrijfsvoorraad;
- nader te bepalen momenten van tenaamstelling (waarbij de betreffende erkenninghouder de tellerstand aan de RDW verstrekt);

³ Kamerstukken I 2008/09, 31 700 VI, D.

- reparatie en onderhoud boven een bepaalde financiële grens;
 - de wijziging van de bouw of inrichting van een motorrijtuig (bijvoorbeeld: ombouw LPG, snelheidsbegrenzer, roetfilter of alcoholslot).
- Het wetsvoorstel voorziet in de grondslag om bij ministeriële regeling te regelen op welke momenten de verplichting tot verstrekking geldt en op welke wijze de verstrekking geschiedt.

De tellerstanden die aan de RDW worden verstrekt worden opgenomen in het kentekenregister dat fungeert als basisregister. Een basisregister is een verzameling van gegevens waarvan bij wet is bepaald dat deze authentiek zijn. De tellerstand van een motorrijtuig wordt als authentiek gegeven aangemerkt. Dit houdt in dat overheidsorganen deze gegevens moeten gebruiken en in beginsel ook gehouden zijn uit te gaan van de juistheid ervan. Het signaleren van onlogische tellerstanden op basis van gegevens uit het kentekenregister geschiedt door de RDW. Onlogisch is in ieder geval een tellerstand die lager is dan de voorgaande tellerstand in de reeks. De inrichting van het signaleringsproces gebeurt in overleg tussen de RDW het openbaar ministerie.

Op de RDW rust de plicht in voorkomende gevallen onderzoek te doen naar de juistheid van tellerstanden, zo nodig correctie(s) toe te passen en hiervan mededeling te doen aan de houder of eigenaar van het motorrijtuig. Er kan bijvoorbeeld onderzoek plaatsvinden indien meerdere onlogische standen worden geconstateerd bij eenzelfde houder of eigenaar van het motorrijtuig. In het wetsvoorstel is voorgesteld de verwerking van tellerstanden door de RDW toe te staan ten behoeve van toezicht en handhaving in relatie tot tellerfraude. Het is van belang dat de verwerking van tellerstanden zorgvuldig geschiedt omdat de tellerstand van een motorrijtuig een (fraude)gevoelig gegeven is.

5. Uitvoerbaarheid en handhaving

Het wetsvoorstel is voorbereid in nauw overleg met de RDW en de branche. Vanwege de nauwe betrokkenheid erbij heeft de RDW over het voorstel niet afzonderlijk een uitvoeringstoets uitgebracht.

Wat de handhaving betreft het volgende. Hoe meer standen er bekend zijn, des te kleiner is de ruimte om terug te draaien. Dit wetsvoorstel verkleint die ruimte door een verplichte verstrekking en registratie van tellerstanden in te voeren. De RDW oefent steekproefsgewijs toezicht uit op de naleving van de verplichting van RDW-erkenninghouders tot het doorgeven van tellerstanden en de juistheid van de doorgegeven standen. Het niet naleven van de verplichting of het doorgeven van onjuiste tellerstanden kan aanleiding zijn voor de bestuursrechtelijke sanctie van schorsing of intrekking van de erkenning. Van deze sancties mag ook een preventieve werking worden verwacht voor wat betreft het manipuleren van kilometerstanden door erkende bedrijven, nu garagehouders na intrekking van een RDW-erkenning niet langer bevoegd zijn om (bijvoorbeeld) APK-keuringen te verrichten.

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. Met het uitbreiden van de registratie van tellerstanden biedt dit wetsvoorstel de consument een verbeterde mogelijkheid om de tellerstand vooraf te verifiëren, zodat deze tijdrovende en kostbare procedures tegen de verkoper kunnen worden voorkomen.

De handhaving van het verbod om kilometertellerstanden te manipuleren ligt op het terrein van het Openbaar Ministerie (OM). Ook zonder dit verbod kan het OM

in bepaalde gevallen overigens al optreden tegen kilometertellerfraude. Het opzettelijk noteren van een onjuiste kilometerstand in stukken die moeten aangeven wat de leeftijd of het gebruik van een auto is (zoals in geval van een verkoop), valt immers onder valsheid in geschrifte en is als zodanig strafbaar. Het voordeel dat dit wetsvoorstel biedt, is dat al kan worden ingegrepen voordat er fraude (bijvoorbeeld bij verkoop) plaatsvindt. Indien de RDW via het register meerdere onregelmatigheden bij een kentekenhouder signaleert en doorgeeft aan het OM, of indien aangifte wordt gedaan, kan het openbaar ministerie in het kader van de opsporing onderzoeken of de onlogische tellerstanden een gevolg zijn van strafbaar gedrag. De RDW en het Openbaar Ministerie maken in een handhavingsarrangement nadere afspraken over de prioriteiten en de capaciteitsinzet.

Tot slot biedt een verbod de mogelijkheid om tegen "tellerstandcorrectors" te kunnen optreden. Ze adverteren dan namelijk met iets dat strafbaar is (zoals in onze buurlanden al het geval is).

6. Administratieve lasten en bedrijfseconomische effecten

Het door het bedrijfsleven laten verzamelen en registreren van tellerstanden brengt administratieve lasten mee. De maatregelen zijn geen gevolg van verplichte Europese regelgeving.

Administratieve lasten voor de burger

Er is geen sprake van administratieve lasten voor de burger.

Administratieve lasten voor het bedrijfsleven

De administratieve lasten voor bedrijven bestaan deels uit het doorgeven van de tellerstand bij reparatie en onderhoud en het meewerken aan controles daarop door de RDW. De doorgifte kan in belangrijke mate automatisch geschieden. De toename van administratieve lasten in dit kader wordt daardoor geschat op € 24.000 eenmalig en € 303.500 per jaar. Hiervoor worden ca. 6,8 miljoen standen verplicht geregistreerd. In de slipstream daarvan kan worden gerekend op enige miljoenen vrijwillig doorgegeven standen.

Ook bij overschrijvingen worden bedrijven verplicht de tellerstand door te geven. In totaal zijn er per jaar 5 miljoen tenaamstellingen. Circa 1 miljoen gaat van burger naar burger. Aan dit laatste wordt geen verplichting tot het doorgeven van de tellerstand verbonden in verband met bezwaren op het gebied van uitvoering en handhaving. Wel wordt gezien hoe in deze gevallen op vrijwillige basis zoveel mogelijk standen kunnen worden verzameld. In ieder geval brengt dit voor de burger geen administratieve lasten mee. Het doorgeven van standen door bedrijven bij de overige 4 miljoen elektronische overschrijvingen en het toezicht door de RDW leveren een jaarlijkse stijging van administratieve lasten van ca. € 179.000 op.

Bedrijfseconomische effecten

Er worden geen bedrijfseconomische effecten voor het bedrijfsleven voorzien.

Totaal

Samenvattend: de toename van administratieve lasten voor bedrijven wordt begroot op € 482.300 per jaar en € 24.000 eenmalig.

Compensatie

Compensatie wordt onder andere gevormd door aanpassing van het APK-formulier. Hiervoor wordt uitgegaan van een besparing van € 1,77 miljoen per jaar met ingang van 2012.

Vermindering kosten NAP-bedrijven

Een deel van de standen die verplicht zullen moeten worden doorgegeven wordt ook nu al doorgegeven. Voorts komt de Stichting NAP als verzamelende en toezichthoudende partij te vervallen. Hiermee vervalt ook het jaarlijkse abonnementstarief voor de leden van de Stichting NAP. In totaal ontstaat hierdoor een besparing voor de bedrijven van ruim € 2,1 miljoen per jaar.

7. Adviezen

7.1 Actal

Het voorstel is voorgelegd aan Actal. Actal kan zich vinden in de berekening van de administratieve lasten in de toelichting en heeft besloten het voorstel niet te selecteren voor een advies.

7.2 College bescherming persoonsgegevens

Bij brief van 15 april 2010 heeft het College bescherming persoonsgegevens (het college) advies uitgebracht over het wetsvoorstel. Het college heeft geen inhoudelijke opmerkingen bij het wetsvoorstel, maar verwijst naar een advies van zijn voorganger, de Registratiekamer. Deze constateerde in juli 1997 dat "... ook gegevens met betrekking tot gereden kilometers in bepaalde gevallen persoonsgegevens kunnen zijn. Dit is afhankelijk van de vraag of die gegevens – mede gelet op de context waarin zij worden vastgelegd en gebruikt – bepalend kunnen zijn voor de wijze waarop de betrokken personen in het maatschappelijk verkeer worden beoordeeld of behandeld." Het college merkt op dat deze constatering nog onverkort geldig is. Dit oordeel wordt onderschreven: een tellerstand kan onder omstandigheden een persoonsgegeven zijn. In de registratie van tellerstanden zijn tellerstanden echter slechts gekoppeld aan het kenteken. Dit betekent dat tellerstanden niet direct tot natuurlijke personen herleid kunnen worden. In het Kentekenregister zijn wel persoonsgegevens (NAW-gegevens) opgenomen. Sinds 1 maart 2007 worden op basis van het zgn. NAW-besluit (Stb. 2005, 112) geen persoonsgegevens zoals vastgelegd in het Kentekenregister verstrekt aan providers of anderen. Dit betekent dat persoonsgegevens niet beschikbaar zijn voor commerciële partijen. Verstrekking van tellerstanden in combinatie met persoonsgegevens, waarbij het aantal verreden kilometers tot een persoon herleid zou kunnen worden, vindt uitsluitend plaats aan ontvangers die recht hebben op persoonsgegevens (overheidsorganen).

Artikelsgewijze toelichting

Artikel I, onderdeel A

Artikel 4b

Met de wijziging van artikel 4b, eerste lid, onderdeel h, wordt geregeld dat de gegevens met betrekking tot gebruik van het voertuig zoals tellerstanden, worden verwerkt door de RDW. Daardoor kan de RDW tellerreeksen vaststellen en onlogische tellerstanden signaleren. Door tellerstanden te koppelen aan het voertuigidentificatienummer van het motorrijtuig kan worden vastgesteld of sprake is van een tellerstand die bijvoorbeeld lager is dan een eerder opgegeven tellerstand. Onder verwerking van deze gegevens wordt ook de verstrekking van tellerstanden verstaan. Dit betekent dat de RDW in bepaalde gevallen tellerstanden aan derden (waaronder andere overheidsinstanties) kan verstrekken.

Artikel I, onderdeel B

Artikel 70m

In het algemeen geldt dat motorrijtuigen zijn voorzien van een teller die de totaal afgelegde afstand van het betreffende voertuig meet door het zichtbaar maken en opslaan van de tellerstand. Op deze tellers is de afgelegde afstand af te lezen in kilometers of mijlen. Het uitgangspunt is dat de tellerstand correct is, dat wil zeggen correspondeert met het werkelijke aantal kilometers dat door het motorrijtuig is afgelegd.

Verboden is elke wijziging van de tellerstand (op welke manier dan ook) waardoor er een verschil ontstaat tussen het aantal op de teller aangegeven kilometers en de werkelijk met dat motorrijtuig gereden afstand. Het is verder verboden om op enigerlei wijze de werking van een teller zodanig te beïnvloeden dat deze sneller, langzamer, slechts met tussenpozen of helemaal niet loopt, waardoor er een verschil ontstaat tussen het aantal aangegeven en het aantal werkelijk gereden kilometers.

Met de begrippen 'wijzigen' en 'beïnvloeden' wordt bedoeld op actieve en bewuste handelingen ten aanzien van het instrument kilometerteller als zodanig. Uiteraard is niet verboden om de tellerstand van een motorrijtuig te wijzigen door daarmee te rijden, zolang de op de teller aangegeven afstand maar blijft overeenkomen met de met dat motorrijtuig werkelijk afgelegde afstand.

Onder de delictomschrijving valt niet het rijden met een teller die defect is. In dat geval ontbreekt immers de actieve en bewuste handeling ten aanzien van de kilometerteller. Omdat doorrijden met een defecte teller desalniettemin ongewenst is (ook dan ontstaat er immers een verschil tussen het aantal aangegeven en het aantal werkelijk gereden kilometers) zal in de Regeling voertuigen worden voorzien in een permanente eis dat motorrijtuigen waarvoor dit verbod geldt dienen te zijn uitgerust met een goed functionerende kilometerteller.

Het is niet verboden om een defecte teller te repareren, eventueel te resetten en deze vervolgens in te stellen op de (bij benadering) juiste stand. Het is evenmin verboden om een defecte teller te vervangen door een nieuwe en deze nieuwe teller in te stellen op de (bij benadering) juiste stand. In al deze gevallen blijft het aantal aangegeven kilometers corresponderen met de werkelijk afgelegde afstand.

Bij de handhaving van dit verbod speelt de registratie van tellerstanden een belangrijke rol. Vergelijking van tellerstanden bij eenzelfde kenteken kan het signaal opleveren dat een tellerstand 'onlogisch' is. Een tellerstand is in ieder geval onlogisch als deze lager is dan voorgaande standen uit de reeks.

Het verbod de teller te wijzigen is van toepassing op motorrijtuigen die kentekenplichtig zijn. Op deze wijze is geborgd dat ook jonge personenauto's en bedrijfsauto's onder het verbod vallen. Dit zou niet het geval zijn wanneer het verbod enkel zou gelden voor motorrijtuigen waarvoor een keuringsbewijs dient te zijn afgegeven in het kader van de APK. Een bepaald aantal categorieën motorrijtuigen wordt pas na een aantal jaren APK gekeurd en zou om die reden niet onder het verbod vallen. Ook motorrijtuigen die zijn opgenomen in de bedrijfsvoorraad behoren onder het verbod te vallen. Omdat tellerfraude zich met name voordoet bij personenauto's en lichte bedrijfsauto's is voornamelijk het voornemen om het verbod alleen te laten gelden voor deze motorrijtuigen.

Artikel 70n

Door de RDW erkende bedrijven zijn verplicht om in bij ministeriële regeling te bepalen gevallen de tellerstand van een motorrijtuig door te geven aan de RDW. Thans geldt deze verplichting alleen bij de APK. De eerste APK bij nieuwe motorrijtuigen vindt echter veelal pas na drie of vier jaar plaats. Tegen die tijd zou de tellerstand al gewijzigd kunnen zijn, zonder dat dit tot uitdrukking zou komen in de tellerstandenregistratie. Momenteel ontbreekt met name in de eerste levensjaren van een motorrijtuig de tellerstandenhistorie. Daarom wordt voorgesteld om het aantal verplichte verstrekkingsmomenten uit te breiden, ook in de periode voordat de eerste APK plaatsvindt. Zo ontstaat een vrijwel sluitend systeem van tellerstanden, waarin in voorkomend geval onlogische tellerstanden kunnen worden ontdekt. Zie verder paragraaf 4 van het algemeen deel van de toelichting.

Het tweede lid voorziet in de mogelijkheid nadere regels te stellen ten behoeve van de uitvoering van het eerste lid. Er kunnen bijvoorbeeld nadere voorschriften worden vastgesteld met betrekking tot de wijze waarop de verstrekking van actuele tellerstanden plaatsvindt en de wijze waarop de verplichte verstrekking van tellerstanden wordt ingericht in de aangewezen gevallen. Ter waarborging van de authenticiteit van de tellerstanden is het van belang dat de tellerstand van het motorrijtuig visueel kan worden vastgesteld door de betreffende erkenninghouder (en in voorkomende gevallen door een toezichthouder van de RDW).

Artikel I, onderdeel C

Artikel 176

De wijziging van dit artikel stelt overtreding van het in artikel 70m opgenomen verbod strafbaar als misdrijf. Tellerfraude is een vorm van bedrog, net als bijvoorbeeld misleiding (artikel 328bis) en andere in Titel XXV van het Wetboek van Strafrecht genoemde misdrijven. Het voorgestelde strafmaximum bedraagt een gevangenisstraf van ten hoogste zes maanden en een geldboete van de derde categorie. Voor wat betreft de hoogte van het wettelijk strafmaximum is aansluiting gezocht bij landen als België en Duitsland waar tellerfraude eveneens strafbaar is gesteld.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

mw. drs. M.H. Schultz van Haegen