

Vergaderjaar 2012–2013

**33 424**

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

**Nr. 3**

### **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 5.5 % van de auto's in Nederland (dat wil zeggen: bijna een half miljoen voertuigen) 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 6), de administratieve lasten en de bedrijfseffecten (paragraaf 7) en de over het wetsvoorstel uitgebrachte adviezen (paragraaf 8).

##### **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. Voorbeelden:

- bij verkoop kan een hogere prijs worden bedongen dan wanneer de juiste, hogere stand op de teller zou staan;
- bij invoer uit het buitenland kan voor het motorrijtuig een lagere waarde worden aangegeven 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 en het KLPD, 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.<sup>1</sup> 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 Dienst Wegverkeer (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.<sup>2</sup> 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. 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.

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

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

### **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 beïnvloeden, 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. 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 valsheid in geschrifte en oplichting en bedrog bij verkoop. Het oogmerk waarmee de verboden handelingen worden uitgevoerd, is niet relevant. Er behoeft door het Openbaar Ministerie (OM) dus niet te worden aangetoond dat met het wijzigen van tellerstanden of met het beïnvloeden van de werking van de kilometerteller fraude werd beoogd. Het bewijs van kilometertellerfraude kan nogal eens moeilijk zijn, maar de bewijsproblemen zijn niet zo groot dat de strafbepaling daardoor zinledig wordt.

Een specifieke strafbaarstelling draagt bij aan het verhogen van het rechtsbewustzijn van de normadressaten en heeft een duidelijke signaal-functie. Door de introductie van een specifiek verbod kunnen ook degenen die adverteren met het terugdraaien van tellerstanden eenvoudig worden aangepakt. Op deze grond wordt van een specifiek strafrechtelijk verbod een preventieve werking verwacht.

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.<sup>1</sup> In beginsel elk bedrijf 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 bedrijven 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.

Opgemerkt zij dat tellerfraude ook langs privaatrechtelijke weg kan worden aangepakt. Gedupeerde kopers kunnen immers een procedure tegen de verkoper aanspannen als de tellerstand in een gekochte auto onjuist blijkt te zijn. De praktijk wijst echter uit dat de kosten, de duur en de ingewikkeldheid van een privaatrechtelijke procedure voor gedupeerde burgers vaak aanleiding zijn om deze weg niet in te slaan. Daar komt bij dat het bij kilometertellerfraude gaat om uiterst laakbaar gedrag. Er wordt inbreuk gemaakt op het openbaar vertrouwen; het vertrouwen dat burgers in het maatschappelijk verkeer in de juistheid van bepaalde gegevens moeten kunnen stellen. Tegen dergelijke inbreuken is in beginsel ook strafrechtelijk optreden geïndiceerd. Ten slotte zij opgemerkt dat de verbeterde registratie en de mogelijkheid voor de koper om voor de koop bij de RDW te vragen of een tellerstand logisch dan wel onlogisch is de koper een aanzienlijk betere informatiepositie geeft. De verwachting is dat er daardoor minder kopers gedupeerd zullen worden.

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

---

<sup>1</sup> Kamerstukken I 2008/09, 31 700 VI, D.

motoren, auto's, vrachtauto's, bussen en aanhangwagens. Vooralsnog is het voornemen om het verbod alleen te laten gelden voor personenauto's en bestelauto's. Bij deze motorrijtuigen komt tellerfraude het vaakst voor.

#### **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.

Een publiekrechtelijke registratie met daaraan gekoppeld de verplichting voor erkende bedrijven om op bepaalde momenten tellerstanden aan de RDW door te geven, biedt ten opzichte van de bestaande vrijwillige registratie een aantal voordelen. In de eerste plaats wordt het aantal bedrijven dat tellerstanden doorgeeft aanmerkelijk vergroot (van 6 500 naar 20 000). In de tweede plaats wordt het mogelijk om bedrijven te verplichten om op meer momenten dan nu de tellerstand door te geven. Op deze gronden kan een publiekrechtelijke registratie sluitender en daarmee effectiever zijn dan een registratie op vrijwillige basis.

Vastgesteld kan worden dat de private aanpak (de registratie van tellerstanden op vrijwillige basis) op zichzelf een positief effect heeft gehad. Sinds de start van Stichting NAP in 1990 is het aantal auto's met aangepaste kilometerstand gedaald tot 5.5 % van de autovoorraad. Desondanks is de tellerstand van bijna een half miljoen auto's nog steeds onjuist. Dit is een onaanvaardbaar grote hoeveelheid. Er is dus nog steeds sprake van fraude op aanzienlijke schaal die, zoals in de eerste paragraaf is uiteengezet, niet alleen burgers maar ook de overheid raakt. Bestrijding van deze fraude is primair een taak van de overheid. De introductie van een publiekrechtelijke registratie van tellerstanden vormt daarbij een belangrijk instrument.

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. De publiekrechtelijke verplichte registratie maakt dit mogelijk. 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);
- reparatie en onderhoud boven een bepaalde financiële grens;
- de wijziging van de bouw of inrichting van een motorrijtuig (ombouw LPG, snelheidsbegrenzer, boordcomputer taxi, roetfilter, alcoholslot).

Het wetsvoorstel voorziet in de grondslag om bij algemene maatregel van bestuur 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. Door de registratie van de tellerstanden tot een

overheidstaak te maken en de registratiemomenten waarop tellerstand worden doorgegeven uit te breiden, kan de betrouwbaarheid van deze gegevens worden vergroot, waardoor het mogelijk wordt om de tellerstand tot een authentiek gegeven te maken. Ten eerste vindt er steekproefsgewijs controle plaats op doorgifte van juiste standen. Ten tweede is het manipuleren van tellerstanden bij moderne auto's niet eenvoudig, omdat tellerstanden op meerdere punten in de auto worden vastgelegd en – voor deskundigen – afleesbaar zijn.

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 OM.

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 (hij kan een logisch/onlogisch-signaal opvragen bij de RDW), zodat deze tijdrovende en kostbare procedures tegen de verkoper kunnen worden voorkomen. Het laatste is doorgaans in de praktijk kostbaarder dan de mogelijke opbrengst. Des te meer reden om van te voren te verifiëren of de auto een al dan niet logische tellerstand heeft.

De handhaving van het verbod om kilometertellerstanden te manipuleren ligt op het terrein van het OM. Indien de RDW via het register meerdere onregelmatigheden bij een kentekenhouder signaleert en doorgeeft aan het OM, of indien aangifte wordt gedaan, kan het OM in het kader van de opsporing onderzoeken of de onlogische tellerstanden een gevolg zijn van strafbaar gedrag. De RDW en het OM maken in een handhavingsarrangement nadere afspraken over de prioriteiten en de capaciteitsinzet.

## **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.

Het voornemen is om ook bij overschrijvingen bedrijven te verplichten 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 functie van Stichting NAP als verzamelende en toezichhoudende partij te vervallen.. 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). Aan derden worden geen persoonsgegevens verstrekt, maar slechts het signaal of de tellerstand behorend bij een kenteken logisch of onlogisch is.

### **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.

## *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 delictsomschrijving 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. Het is niet verboden om een defecte teller te repareren, eventueel te resetten en deze vervolgens in te stellen op de juiste stand. Het is evenmin verboden om een defecte teller te vervangen door een nieuwe en deze nieuwe teller in te stellen op de 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 algemene maatregel van bestuur 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 over de wijze waarop de verstrekking van tellerstanden geschiedt. 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*

Overtreding van het in artikel 70m opgenomen verbod wordt in artikel 176 strafbaar gesteld als misdrijf (zie artikel 178, eerste lid, WvW 1994). Tellerfraude is een vorm van bedrog, net als bijvoorbeeld misleiding (artikel 328bis) en andere in Titel XXV van het Wetboek van Strafrecht genoemde misdrijven. In lijn met de voor die delicten geldende strafmaxima wordt overtreding van het in artikel 70m opgenomen verbod bedreigd met een gevangenisstraf van ten hoogste een jaar of een geldboete van de vierde categorie. Deze maxima worden in het licht van de ernst van het delict proportioneel geacht en komen, wat de duur van de gevangenisstraf betreft, overeen met de strafmaat die in België en Duitsland geldt. De verwachting is dat met deze strafmaxima ook in de ernstige gevallen van tellerfraude een passende straf kan worden opgelegd.

#### *Artikel I, onderdeel D*

##### *Artikel 177*

Als gevolg van de vernummering in artikel 176 heeft een verwijzing naar dat artikel aanpassing. Dit onderdeel voorziet daarin.

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