

Betreft: Reactie VSV op Internetconsultatie 'Besluit Digitaal opkopersregister en Digitaal opkopersloket'

Middelburg, 25 april 2022

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij reageer ik namens de Vereniging SchadeVoertuighandel, kortweg VSV, op de Internetconsultatie 'Besluit Digitaal opkopersregister en Digitaal opkopersloket'. De VSV vertegenwoordigt 36 schadevoertuighandelaren, die tezamen bijna 90% van de markt 'doen'. Onze gecertificeerde leden verhandelen jaarlijks zo'n 40.000 voertuigen, die zij, binnen het strenge VbV-anticriminaliteitsregime, kopen van o.a. verzekeraars, leasemaatschappijen en fleetowners.

Voertuigcriminaliteit is ons een doorn in het oog, reden waarom wij de doelstelling van het ministerie om heling beter aan te kunnen pakken ondersteunen. Daarbij is het echter van fundamenteel belang dat de daartoe genomen maatregelen doelmatig en proportioneel zijn. Voorkomen moet worden dat aan onze leden onnodige (administratieve) lasten en plichten worden opgelegd.

Wij signaleren in het nu ter consultatie voorliggende ontwerpbesluit nog een aantal zaken die onze leden, uitsluitend MKB'ers, onevenredig zullen belemmeren in hun dagelijkse bedrijfsvoering. Dit leidt tot een toename van lastendruk zonder dat daarvoor een rechtvaardiging lijkt te bestaan. Dit heeft negatieve gevolgen voor het ondernemersklimaat in Nederland. Ook wordt het functioneren van de circulaire economie voor wat betreft tweedehands (gekentekende) voertuigen hierdoor ernstig belemmerd. Wij lichten onze bezwaren tegen het huidige ontwerpbesluit hierna nader toe.

1. Registratieplicht voor gekentekende voertuigen

De registratieplicht voor gekentekende voertuigen zou moeten vervallen. Gekentekende voertuigen worden al in het RDW-kentekenregister opgenomen. Het verhandelen van wederrechtelijk verkregen voertuigen is feitelijk onmogelijk doordat voor het 'overschrijven' van de eigendom van het voertuig een tenaamstellingscode vereist is waar enkel de rechtmatige eigenaar van het voertuig over beschikt. Daarnaast kent het RDW-kentekenregister een real-time diefstalsignalering. In 2017 is door uw ministerie in een brief aan de BOVAG ook onderkend dat de registratieplicht 'weinig bijdraagt aan de beoogde bestrijding van heling van gestolen voertuigen'.

Ter illustratie: In 2021 werden 2.008.281 tweedehands personenauto's verkocht (Bron: RDC) en werden 5.404 personenauto's gestolen (Bron: LIV). Het aantal van 5.404 gestolen personenauto's is daarmee 0,27% van de totale handel in tweedehands personenauto's. Van de 0,27% aan gestolen personenauto's wordt een deel gebruikt voor criminele doeleinden zoals ramkraken, als vluchtauto of worden de gestolen voertuigen verkocht in het buitenland. Registratie in het DOR-register heeft hiervoor ook geen enkele toegevoegde waarde. Verder wordt een deel van deze gestolen voertuigen ontmanteld, waarbij de onderdelen los worden verkocht (al dan niet in het buitenland). Voor minimaal 99,73% van de tweedehands handel vormt het ontwerpbesluit derhalve louter een extra administratieve last.

Op pagina 4 en 5 van de toelichting bij het besluit wordt, ter onderbouwing van de keuze voor de aangewezen goederen, gesteld dat uitsluitend goederen zijn aangewezen die gevoelig zijn om wederrechtelijk te worden verkregen. In aanvulling daarop worden nog twee criteria gehanteerd, namelijk (i) de aangewezen goederen zijn regelmatig het voorwerp van heling, witwassen of een daaraan ten grondslag liggend vermogensdelict en (ii) er bestaat een meer dan normale kans bestaat dat de aangewezen goederen na het plegen van heling, witwassen of een daaraan ten grondslag liggend vermogensdelict kunnen worden opgespoord. Bij dat laatste criterium worden 'voertuigen' als voorbeeld genoemd.

Deze toelichting is ontoereikend om de aanwijzing van gekentekende voertuigen te rechtvaardigen, aangezien het onmogelijk is om wederrechtelijk verkregen voertuigen te verhandelen doordat het RDW-kentekenregister dit belemmert, zoals hiervoor opgemerkt. Gekentekende voertuigen zijn derhalve niet gevoelig om wederrechtelijk te worden verkregen en vervolgens te worden geheeld en zouden daarom niet in het besluit aangewezen mogen worden.

Ook wat betreft het tegengaan van witwassen is een registratieplicht van (de in- en verkoopprijs van) gekentekende voertuigen een niet-doelmatige en niet-proportionele verplichting. In de Memorie van Toelichting bij het wetsvoorstel dat nu door de Tweede Kamer wordt behandeld, wordt op pagina 34 toegelicht dat het DOR zich uitstrekt tot het tegengaan van witwasdelicten, waarbij als voorbeeld wordt genoemd het 'toerusten van een gestolen auto met valse papieren en/of kentekenplaten', waarbij het 'DOR aanwijzingen [kan] geven voor witwassen als er opmerkelijke verschillen zitten tussen de inkoopprijs en verkoopprijs van het verworven goed'. Echter, het is in de praktijk nagenoeg onmogelijk om een gestolen voertuig van valse kentekenplaten te voorzien, om deze vervolgens door te verhandelen, aangezien in dat geval de bezitter niet over de benodigde tenaamstellingscode beschikt waarmee het voertuig kan worden overgeschreven. Wij verwijzen naar bovengenoemde cijfers van het LIV, waaruit blijkt dat dergelijke handel in de praktijk niet tot nauwelijks voorkomt. De wederrechtelijke bezitter van een auto zal deze dus niet kunnen doorverkopen, althans niet via de reguliere manier van overschrijven in het RDW-kentekenregister, waardoor van witwassen geen sprake kan zijn.

Verder kunnen wij geen realistische situaties verzinnen waarin een rechtmatige bezitter door middel van de handel in voertuigen geld wit kan wassen door deze tegen een te lage prijs aan een bonafide handelaar te verkopen. Uit de onderbouwing bij het wetsvoorstel, het besluit en de onderzoeken waarnaar in dat kader wordt verwezen blijkt ook niet dat dit een bestaande praktijk is. Daar komt nog bij dat er op dit moment op grond van de Wwft al strenge regels gelden voor het aannemen van contant geld, en het ministerie van Financiën voornemens is om contante betalingen boven de 3.000 euro te verbieden, waarmee het witwasrisico in de branche – zover daar al sprake van is - verder zal afnemen.

Even terzijde: een dergelijke grens van 3.000 euro zal voor onze handel, waarvan zo'n 50% wordt geëxporteerd, een enorme belemmering vormen. Aandacht voor contante betalingen bij de export van voertuigen is er, in de gehele discussie over contant geld, nauwelijks, reden waarom wij er alles aan doen om deze problematiek, mede via MKB-Nederland, onder het voetlicht te brengen.

Indien en voor zover u onverhoopt toch zou besluiten om vast te houden aan de registratieplicht voor gekentekende voertuigen, merken wij op dat het zéér onwenselijk zou zijn om met DOR een tweede register voor gekentekende voertuigen te creëren. Nog los van de administratieve lasten voor ondernemers, bestaat ook het risico dat de registers in de praktijk inhoudelijk uit elkaar gaan

lopen. Indien de wetgever er toch aan hecht om gekentekende voertuigen onder de reikwijdte van het besluit te brengen, dan dient er in ieder geval een koppeling te worden gerealiseerd tussen het RDW-kentekenregister en het DOR. In de eerder genoemde brief uit 2017 is deze mogelijkheid ook al geopperd door het ministerie, omdat daarmee de binnentredingbevoegdheid van de politie op grond van artikel 552 Sv wordt gewaarborgd. Wij roepen u in dat geval op om de RDW om een uitvoeringstoets te vragen, zodat in kaart wordt gebracht hoe een dergelijke koppeling te realiseren is.

2. Uitbreiding van reikwijdte te registreren voertuigen en voertuigonderdelen

In het nu voorliggende conceptbesluit worden álle voertuigen aangewezen als categorie van gebruikte of ongeregelde goederen als bedoeld in artikel 437 lid 1 Sr, terwijl er in het huidige Uitvoeringsbesluit bij dat artikel enkel sprake is van de aanwijzing van 'auto's, motorfietsen, bromfietsen en fietsen'. Dat betekent dat straks ook o.a. vrachtwagens, bussen, landbouwvoertuigen en eventueel zelfs aanhangwagens en de daarbij horende onderdelen (voor zover opgenomen in het besluit) onder de registratie- en bewaarplicht zullen vallen.

In de toelichting bij het besluit wordt van deze uitbreiding van de reikwijdte in het geheel geen gewag gemaakt. Zie pagina 5 en 6 bij de toelichting bij het conceptbesluit, waarbij enkel 'diefstalgevoelige onderdelen van voertuigen' genoemd als uitbreiding ten opzichte van de onder het huidige Uitvoeringsbesluit aangewezen goederen. Deze toelichting is dus niet volledig en onjuist, terwijl deze uitbreiding verstrekkende gevolgen heeft voor ondernemers die handelen in voertuigen, niet zijnde een auto, motorfiets, bromfiets of fiets, en de daarbij horende onderdelen voor zover genoemd in het conceptbesluit.

Zonder nadere onderbouwing van de noodzaak van het opleggen tot dergelijke handelsbelemmeringen en administratieve lasten valt niet in te zien waarom de registratie- en bewaartermijn zou moeten gelden voor alle voertuigen, en niet enkel voor de categorie voertuigen zoals thans in het Uitvoeringsbesluit genoemd. Dit zou in het conceptbesluit moeten worden aangepast.

3. Registratie van gegevens en kenmerken aangewezen goederen

In de toelichting bij artikel 5 van het besluit wordt gesteld dat de in dat artikel omschreven te registreren gegevens 'materieel overeen [komen] met de gegevens die opkopers en handelaren op grond van [het huidige Uitvoeringsbesluit] al gewoon waren te noteren'. Dat is echter niet juist. Het nieuwe besluit bevat een forse en zeer arbeidsintensieve uitbreiding van het aantal te noteren gegevens.

Zo dient een handelaar volgens het voorliggende conceptbesluit bij de aankoop van ieder aangewezen goed het soort identiteitsbewijs en het bijbehorende documentnummer waarmee de identiteit van de aanbieder is vastgesteld te noteren, terwijl deze verplichting op grond van het huidige Uitvoeringsbesluit enkel geldt bij de inkoop van koper en koperlegeringen waarbij de koopprijs in contant geldt wordt uitbetaald.

Daarnaast dienen handelaren van gebruikte voertuigonderdelen volgens artikel 5 lid 1 sub d van het conceptbesluit een nauwkeurige omschrijving van het goed op te nemen, waaronder, voor zover aanwezig (i) het nummer van het goed of (ii) het gewicht (?) en een of meer foto's van het goed indien een dergelijk nummer ontbreekt.

Wat betreft de eis om het nummer te registreren: wij betwijfelen ten zeerste of dit in de praktijk toegevoegde waarde heeft in het kader van helingbestrijding en de vergelijking met de database

'Stop Heling'. Stel dat een auto wordt gestolen en ontmanteld, waarbij de onderdelen worden verkocht, en de eigenaar van de auto aangifte doet van deze diefstal, dan zal de eigenaar van deze auto in de praktijk geen wetenschap hebben van de eventuele nummers van de in zijn gestolen auto gemonteerde diefstalgevoelige onderdelen. Dergelijke onderdeelnummers zullen door de politie derhalve niet in de Stop Heling-database kunnen worden opgenomen. De kans op een 'hit' met dit register lijkt bij de inkoop van eventuele gestolen onderdelen in de praktijk daarom uiterst klein. Daartegenover staat dat het moeten registreren van dergelijke onderdeelnummers voor handelaren in de praktijk een enorme administratieve last met zich meebrengt, aangezien dit gegevens zijn die zij normaliter niet in hun administratie zouden opnemen. De eventuele eis om een nummer van een onderdeel te registreren zou daarom beperkt moeten blijven tot onderdelen waarbij dit nummer ook bij de eigenaar van de gestolen auto bekend is of door hem te achterhalen is.

Wat betreft het registreren van onderdelen zonder een nummer, geldt dat de verplichting om het gewicht van het onderdeel te noteren en foto's van het onderdeel te maken bij voertuigonderdelen niet zal bijdragen aan het bestrijden van heling. Dergelijke eisen lijken ons relevanter voor producten die aan hun uiterlijke kenmerken te herkennen zijn, zoals sieraden. Voor gebruikte auto-onderdelen leidt dit echter tot een zware administratieve belasting, zonder dat dit in het kader van helingbestrijding enig doel dient. Auto-onderdelen zijn immers per definitie generiek en niet uiterlijk van elkaar te onderscheiden. Deze verplichting zou voor dergelijke onderdelen dan ook moeten vervallen. Daarnaast zal van ieder van de aangewezen voertuigonderdelen na moeten worden gegaan in hoeverre het in het kader van helingbestrijding te rechtvaardigen is dat zij in het besluit worden aangewezen. Het zal voor voertuigonderdelen zonder kenmerken immers lastig zo niet onmogelijk zijn om deze naar een gestolen voertuig te traceren c.q. als gestolen te identificeren. Het is van belang dat handelaren in en afnemers van gebruikte onderdelen geen onnodige administratieve lasten worden opgelegd, te meer omdat dit het gebruik van dergelijke onderdelen in het kader van de circulaire economie in de weg staat.

4. Bewaartermijn en opvolgende verkrijger

Wat betreft de bewaartermijn is het zoals eerder ook kenbaar gemaakt positief te vernemen dat deze niet voor gekentekende voertuigen geldt, al zijn wij zoals hierboven uiteengezet van mening dat ook de registratieplicht voor gekentekende voertuigen zou moeten vervallen.

Verder valt ons op dat in de het conceptbesluit of de toelichting daarbij niet wordt ingegaan op de situatie waarin een opkoper of handelaar een gebruikt goed koopt van een andere handelaar, die dit goed reeds in DOR heeft geregistreerd en daarbij ook de bewaartermijn in acht heeft genomen.

In de Memorie van Toelichting bij het Wetsvoorstel (pagina 7) is opgenomen dat 'bij AMvB zal worden opgenomen dat de bewaartermijn slechts eenmalig geldt, dat wil zeggen na de eerste inschrijving van het goed in het DOR'. Deze bepaling kunnen wij in het nu voorliggende conceptbesluit echter niet terugvinden. Dit zou alsnog toegevoegd moeten worden.

5. Administratieve lasten in het algemeen

In het algemeen willen wij benadrukken dat de voorgenomen wetgeving en het nu ter consultatie liggende besluit op verschillende punten tot handelsbelemmeringen en administratieve lasten voor ondernemers zal leiden. Wij willen nogmaals benadrukken dat deze effecten niet onderschat moeten worden. Deze lasten zijn niet weg te nemen door het eventuele tot stand brengen van een koppeling tussen het kassasysteem, administratiesysteem of data-warehouse van een onderneming en het DOR, aangezien de ondernemer op grond van het wetsvoorstel en de daaruit voortvloeiende AMvB

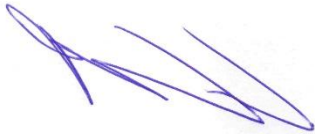
wordt verplicht om een aantal kenmerken en zaken te registreren die hij normaal gesproken niet in zijn bedrijfsvoering zou opnemen, nog los van de belemmerende werking van de bewaartermijn.

Het is daarom van het grootste belang dat daadwerkelijk periodiek wordt beoordeeld of de eisen met betrekking tot de registratieverplichtingen voortvloeiend uit de AMvB nog wel doelmatig en proportioneel zijn om heling en witwassen te bestrijden, en waar dat niet het geval is, de AMvB daarop wordt aangepast.

Wij verzoeken u vriendelijk doch dringend goede nota te nemen van al het bovenstaande en er minimaal voor zorg te dragen dat de enorm zware en nauwelijks zinvolle extra administratieve lasten van een tweede register, naast het RDW-kentekenregister, worden voorkomen.

De VSV staat in ieder geval open voor overleg over de hierboven genoemde bezwaren. Daarbij zijn wij uiteraard ook graag bereid om, eventueel samen met collega-brancheorganisaties, de in deze reactie uiteengezette punten nader te onderbouwen.

Met vriendelijke groeten,



Peter Goedbloed
Algemeen Voorzitter