

Positionpaper BOVAG ten behoeve van het rondetafelgesprek ‘Wijziging van het Wetboek van Strafrecht en het Wetboek van Strafvordering in verband met het verbeteren van de bestrijding van heling, witwassen en de daaraan ten grondslag liggende vermogensdelicten’ (9 februari 2023).

Vanzelfsprekend onderschrijft BOVAG de doelstelling van het wetsvoorstel; het beter aan kunnen pakken van heling en witwassen. Daarbij is het echter van fundamenteel belang dat de daartoe genomen maatregelen doelmatig en proportioneel zijn. Het opnemen van een verplichting om gekentekende voertuigen op te nemen in het Digitaal Opkopers Register (DOR) draagt niet in proportionele mate bij aan het doel van de wet. Voorkomen moet worden dat aan ondernemers onnodige (administratieve) lasten en plichten worden opgelegd zonder dat deze extra administratieve lasten leiden tot het aantoonbaar tegengaan van heling en/of witwassen.

Regels moeten uitvoerbaar zijn voor het mkb, zo beoogt het coalitieakkoord. Helaas signaleren wij in het voorliggende ontwerpbesluit een aantal zaken die onder andere garages, autobedrijven, aanhangerbedrijven en camperbedrijven, overwegend mkb'ers, onevenredig zullen belemmeren in hun dagelijkse bedrijfsvoering. Ook wordt het functioneren van de circulaire economie voor wat betreft tweedehands onderdelen door de huidige opzet belemmerd.

Wij lichten onze voornaamste bezwaren tegen het ontwerpbesluit hieronder nader toe. In onze inbreng betrekken wij ook de nog te publiceren Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) waarin wordt besloten welke (kenmerken van) onderdelen in het DOR-register moeten worden opgenomen. Op dit moment kent deze AMvB nog geen voorhangprocedure.

1. Registratieplicht in het DOR-register voor gekentekende voertuigen leidt tot dubbele en overbodige administratie.

Het RDW-kentekenregister is in Nederland het aangewezen 'basisregister voertuigen'. Het kentekenregister van de RDW is al jaren een zeer betrouwbaar, volledig en actueel register van voertuiggegevens en gegevens van eigenaren/houders. Door de vormgeving van het RDW-kentekenregister is het feitelijk onmogelijk om in Nederland een gestolen gekentekend voertuig te verhandelen. Het bestaan van een tweede (DOR-)register naast het goedwerkende RDW-kentekenregister is naar de mening van BOVAG onwenselijk en kan leiden tot ruis tussen de verschillende registers. Voor minstens 99,67% van de tweedehands handel vormt het voornemen om gekentekende personenauto's op te nemen in het DOR-register op voorhand louter een extra administratieve last.¹ Het DOR-register vraagt immers om naast de aanschafprijs ook onder andere de NAW-gegevens en geboortedatum en het documentnummer van het legitimatiebewijs van de aanbieder van het voertuig te registreren. Dit zijn gegevens die de ondernemer normaliter niet registreert. Daarnaast moeten ondernemers kosten maken voor het aanschaffen van een zogeheten webservice (voor de koppeling tussen het kassasysteem en het DOR-register).

Om een gekentekend voertuig te verkopen moet de verkoper beschikken over de kentekencard en de aparte tenaamstellingscode, deze zijn in principe alleen in bezit van de rechtmatige eigenaar. Daarnaast moet de verkoper zich legitimeren. Verder kent het RDW-kentekenregister een real-time diefstalsignalering: is een voertuig als gestolen opgegeven, dan is het niet mogelijk om de eigendom over te schrijven.

¹ In 2022 werden 1.777.260 tweedehands personenauto's verkocht (RDC) en werden 5973 personenauto's gestolen ([LIV](#)). Het aantal van 5973 gestolen personenauto's is daarmee 0,33% van de totale handel in tweedehands personenauto's, van deze 5973 gestolen personenauto's is 45% teruggevonden. Van de 0,33% 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 toegevoegde waarde.

Pleidooi

Een oplossing voor de dreigende administratieve lasten zou zijn om het RDW-kentekenregister aan te wijzen als aangewezen register in de zin van artikel 437 Sr, waarbij voor deze specifieke productcategorie de extra administratieve eisen zoals (i) de naam, geboortedatum en adresgegevens van de verkoper, (ii) het type en nummer van het identiteitsbewijs waarmee de verkoper zich legitimeert en (iii) de in- en verkoopprijs van het voertuig vervallen. De politie behoudt hiermee op basis van artikel 552 Sv de binnentredingsbevoegdheid ten behoeve van de aanpak van heling en witwassen.

2. Het uitbreiden van de registratieplicht naar (onderdelen van) álle voertuigen staat niet in verhouding tot de beoogde aanpak van heling en witwassen.

In het nu voorliggende conceptbesluit worden álle voertuigen aangewezen als registratieplichtige gebruikte of ongeregelde goederen als bedoeld in artikel 437 lid 1 Sr, terwijl 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, aanhangwagens en de daarbij horende onderdelen (voor zover opgenomen in de AMvB) onder de registratie- en bewaarplicht zullen vallen.

Deze uitbreiding heeft verstrekkende gevolgen voor ondernemers die handelen in voertuigen, niet zijnde een auto, motorfiets, bromfiets of fiets, en de daarbij horende onderdelen voor zover genoemd in het ontwerpbesluit.

In het rapport ‘Focus op heling’ wordt aangegeven dat voor de periode 2011-2015 het voor de heling in (onderdelen van) voertuigen voornamelijk gaat om fietsen (43%), personen- en bestelauto’s (21%) en brom- en snorfietsen (19%).² Zonder nadere onderbouwing van de noodzaak van het opleggen tot dergelijke handelsbelemmeringen en administratieve lasten valt niet in te zien waarom de registratieplicht zou moeten gelden voor álle voertuigen, en niet slechts voor de categorie voertuigen zoals thans in het Uitvoeringsbesluit genoemd.

Pleidooi

Houd de registratieplicht beperkt tot de voertuigcategorieën die worden benoemd in het huidige Uitvoeringsbesluit.

3. Registreren van gegevens en kenmerken van universele goederen, zonder dat deze bekend zijn bij of herleidbaar zijn naar de consument.

Voor consumenten is vaak onduidelijk hoe een auto-onderdeel zoals een katalysator of een airbag eruitziet, laat staan het gewicht van een auto-onderdeel. Daarbij gaat het vaak om universele onderdelen, die slechts zijn te herleiden naar een bepaald model auto. Van specifieke kenmerken is vaak geen sprake, laat staan dat deze bekend zijn bij de consument. Auto-onderdelen van een bepaald model auto zijn immers naar hun aard onderling uitwisselbaar.

Wat betreft de eis om (indien aanwezig) het unieke onderdeelnummer 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. Als 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.

² [Focus op heling. Een onderzoek naar het functioneren van de helingmarkt, het beleid tegen en de gevolgen van heling. Wetenschappelijk Onderzoek- en Documentatie Centrum](#). Blz 35.

De kans dat dergelijke specifieke en herleidbare kenmerken in een aangifte worden opgenomen is klein. 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 klein.

Daartegenover staat dat het moeten registreren van dergelijke onderdeelnummers voor ondernemers in de praktijk een enorme administratieve last met zich meebrengt, aangezien dit gegevens zijn die zij normaliter niet in hun administratie zouden opnemen.

Pleidooi

De eventuele eis om een nummer, gewicht, foto of specifiek kenmerk van een onderdeel te registreren zou daarom beperkt moeten blijven tot onderdelen waarbij dit nummer, specifieke kenmerk of uiterlijk ook bij de eigenaar van het gestolen voertuig(onderdeel) bekend is of door hem te achterhalen is.

Tot slot

Tot slot willen wij benadrukken dat in algemene zin de voorgenomen wetgeving op verschillende punten tot handelsbelemmeringen en administratieve lasten voor ondernemers zal leiden. De gevolgen van een bewaarplicht van vijf werkdagen voor de handel moet niet worden onderschat. Het is van belang dat 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.