



EUROPESE COMMISSIE

Brussel, 4.4.2012
COM(2012) 164 final

2012/0082 (COD)

Voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

**tot vereenvoudiging van de overbrenging van in een andere lidstaat ingeschreven
motorvoertuigen binnen de interne markt**

(Voor de EER relevante tekst)

{ SWD(2012) 81 final}
{ SWD(2012) 82 final}

TOELICHTING

1. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

Ondanks de voortschrijdende integratie van de interne markt blijven problemen bij de inschrijving van motorvoertuigen zowel voor het bedrijfsleven als voor burgers vaak een belemmering binnen de interne markt. Op een door de Commissie opgestelde lijst worden problemen bij de inschrijving van motorvoertuigen genoemd als één van de twintig grootste problemen van de interne markt in haar huidige vorm. In haar verslag over het EU-burgerschap 2010 met als titel “Het wegnemen van de belemmeringen voor de rechten van EU-burgers”¹ noemt de Commissie de problemen bij de inschrijving van voertuigen als een van de belangrijkste obstakels waarmee burgers te kampen hebben bij de uitoefening van hun rechten als EU-burger in het dagelijks leven, en kondigt zij de vereenvoudiging van de formaliteiten en de voorwaarden voor de inschrijving van in een andere lidstaat ingeschreven voertuigen aan als één van de voorgenomen maatregelen om deze obstakels uit de weg te ruimen (maatregel 6 in het verslag over het EU-burgerschap).

De verplichting om in de ontvangende lidstaat een in de lidstaat van oorsprong ingeschreven motorvoertuig in te schrijven, is sinds vele jaren een bron van klachten en rechtszaken. Burgers en ondernemingen die in een ander land een motorvoertuig kopen en het meebrengen naar het land waar zij wonen, worden doorgaans geconfronteerd met ingewikkelde en omslachtige inschrijvingsprocedures en zijn veel tijd kwijt met de vereiste aanvullende documenten.

Daardoor hebben problemen met de inschrijving van voertuigen een negatieve weerslag op het vrije verkeer van goederen, dat toch een fundamentele vrijheid is die een hoeksteen van de Europese Unie vormt. Dit werd benadrukt in de mededeling Europa 2020 – Een strategie voor slimme, duurzame en inclusieve groei²: bedrijven en burgers stuiten bij grensoverschrijdende activiteiten nog dagelijks op knelpunten, hoewel de interne markt in juridische zin al een realiteit is.

In haar advies van 11 maart 2011 ondersteunde de Groep van onafhankelijke belanghebbenden op hoog niveau inzake administratieve lasten een eventueel initiatief van de Commissie om de voorwaarden en formaliteiten voor inschrijving te vereenvoudigen. Bovendien riep de werkgroep de nationale instanties op om de inschrijvingsprocedures zo spoedig mogelijk te verbeteren, vooral wat de wederzijdse erkenning van de benodigde documentatie betreft, en om af te zien van bezwarende verzoeken tot indiening van aanvullende documenten.

Alle lidstaten hebben een inschrijvingssysteem voor motorvoertuigen, Waarmee de administratieve toestemming wordt verleend voor ingebruikname op de openbare weg en waarbij het voertuig wordt geïdentificeerd en een inschrijvingsnummer krijgt. De inschrijvingsgegevens worden gebruikt voor de heffing van motorvoertuigenbelasting. Na afloop van de inschrijvingsprocedure verstrekken de lidstaten een kentekenbewijs, waaruit blijkt dat het voertuig in de betrokken lidstaat

¹ COM(2010) 603 van 27.10.2010.

² COM(2010) 2020 van 3.3.2010.

is ingeschreven. Het kentekenbewijs vermeldt ook de naam en het adres van degene op wiens naam een voertuig is ingeschreven (de houder van het kentekenbewijs, die niet noodzakelijkerwijs de eigenaar van het motorvoertuig is).

Wanneer het motorvoertuig echter is ingeschreven in een lidstaat en frequent wordt gebruikt in een andere, doen zich vaak twee problemen voor:

- 1) Burgers die naar een andere lidstaat verhuizen, grensarbeiders, autoverhuurbedrijven en mensen die in een andere lidstaat een motorvoertuig leasen, zijn vaak verplicht het voertuig in te schrijven in het land waar zij wonen of waar het voertuig wordt gebruikt, ook al is het reeds in een andere lidstaat ingeschreven. Dit is bijvoorbeeld het geval wanneer de houders van het kentekenbewijs van woonplaats veranderen en met hun motorvoertuig voorgoed verhuizen naar een andere lidstaat. Dit is echter een lastig probleem voor burgers die een deel van het jaar in een lidstaat wonen en het ander deel in een andere, en ook voor grensarbeiders die in hun eigen lidstaat een motorvoertuig gebruiken dat door hun werkgever in een andere lidstaat is ingeschreven. In dat geval is het motorvoertuig ingeschreven in een van de lidstaten, maar wordt de houder vaak door de andere lidstaat verplicht om het daar in te schrijven. Ook leasebedrijven hebben met inschrijvingsproblemen te maken, althans wanneer zij houder van het kentekenbewijs zijn en het motorvoertuig wordt gebruikt door een persoon die in een andere lidstaat is gevestigd. Tot slot zijn autoverhuurbedrijven die een deel van hun wagenpark voor korte tijd naar een andere lidstaat willen overbrengen om aan een seizoensgebonden vraag te kunnen voldoen, doorgaans verplicht om de betrokken motorvoertuigen in die lidstaat in te schrijven.
- 2) De formaliteiten voor herinschrijving van een motorvoertuig dat van de ene lidstaat naar een ander wordt overgebracht, zijn vaak zeer omslachtig en tijdrovend. De overbrenging van een motorvoertuig voor een langere periode naar een andere lidstaat leidt tot nieuwe formaliteiten in de ontvangende lidstaat, en doorgaans ook tot extra formaliteiten om de inschrijving van het voertuig in de lidstaat van oorsprong stop te zetten. De extra last wordt vooral veroorzaakt door het feit dat de inschrijvingsinstanties van de ontvangende lidstaat weinig of geen informatie over het motorvoertuig hebben, tenzij de informatie op het kentekenbewijs is te vinden. Indien het voertuig in dezelfde lidstaat moet worden heringeschreven, kunnen de inschrijvingsinstanties de informatie in hun nationale gegevensbestanden gebruiken.

2. RESULTATEN VAN RAADPLEGINGEN MET BELANGHEBBENDEN EN EFFECTBEOORDELINGEN

Dit voorstel gaat vergezeld van een effectbeoordeling en een samenvatting ervan. Over een ontwerpversie van de effectbeoordeling heeft de Raad voor effectbeoordeling van de Europese Commissie op 16 december 2011 advies uitgebracht. De definitieve effectbeoordeling is dienovereenkomstig gewijzigd.

Dit voorstel zou leiden tot een zeer aanzienlijke administratieve vereenvoudiging voor ondernemingen, burgers en inschrijvingsinstanties. De vermindering van de

administratieve lasten zou een besparing van minstens 1 445 miljoen EUR per jaar opleveren.

Van maart tot en met mei 2011 is er een openbare raadpleging van belanghebbenden gehouden, bestaande uit specifieke vragenlijsten voor burgers, bedrijven en overheden via interactieve beleidsvorming (Uw stem in Europa). Een samenvatting van de resultaten van de openbare raadpleging is te vinden in bijlage 1 bij de effectbeoordeling en is ook beschikbaar op de Europa-website³. Alle minimumnormen van de Commissie zijn nageleefd. Op 21 juni 2011 is een conferentie gehouden waarbij de voorlopige resultaten van de openbare raadpleging werden bekendgemaakt en een extra forum werd geboden voor discussie en uitwisseling van informatie tussen de verschillende belanghebbenden, en vooral de instanties die belast zijn met de inschrijving in de lidstaten.

3. JURIDISCHE ASPECTEN VAN HET VOORSTEL

3.1 Doel van het voorstel

Het algemene doel van dit initiatief is de werking van de interne markt te verbeteren door het opheffen van administratieve obstakels in verband met de herinschrijving van motorvoertuigen, die momenteel het vrije verkeer van goederen belemmeren.

Het initiatief heeft als specifiek doel te zorgen voor harmonisatie, stroomlijning en vereenvoudiging van de procedures voor de herinschrijving van in een andere lidstaat ingeschreven motorvoertuigen voor burgers, werknemers, werkgevers, autoverhuurbedrijven, leasemaatschappijen en inschrijvingsinstanties. Bovendien beoogt dit initiatief de administratieve last voor alle betrokken actoren te verminderen zonder de verkeersveiligheid of de preventie van misdrijven en fraude in het gedrang te brengen.

De operationele doelstellingen van het initiatief zijn:

- te bepalen in welke lidstaat een motorvoertuig dat van een lidstaat naar een andere wordt overgebracht, moet worden ingeschreven;
- de duur van herinschrijvingsprocedures te verminderen;
- de administratieve last voor burgers en ondernemingen te verminderen door het aantal benodigde documenten voor een herinschrijvingsprocedure te beperken en de gegevensuitwisseling tussen nationale inschrijvingsinstanties te vergemakkelijken.

3.2. Rechtsgrondslag – vorm van het rechtsinstrument

De huidige problemen en de verschillen in de nationale administratieve regels voor de herinschrijving van in een andere lidstaat ingeschreven motorvoertuigen

³ [HTTP://EC.EUROPA.EU/ENTERPRISE/POLICIES/SINGLE-MARKET-GOODS/FREE-MOVEMENT-NON-HARMONISED-SECTORS/CAR-REGISTRATION/VIEW_CONTRIBUTIONS_EN.HTM](http://ec.europa.eu/enterprise/policies/single-market-goods/free-movement-non-harmonised-sectors/car-registration/view_contributions_en.htm)

belemmeren het vrije verkeer van deze voertuigen binnen de EU. Daarom is de EU bevoegd om op te treden op basis van artikel 114 VWEU met het oog op de goede werking van de interne markt voor tweedehands voertuigen die in een andere lidstaat zijn aangekocht. Dit voorstel zou ook gunstig zijn voor burgers die een motorvoertuig overbrengen naar een andere lidstaat van verblijf, voor burgers die gebruikmaken van een motorvoertuig dat is ingeschreven in de lidstaat waar zij werken en voor autoverhuurbedrijven (en in mindere mate leasebedrijven) die als gevolg van de inschrijvingsvoorschriften voor henzelf of hun klanten, op belemmeringen stuiten voor het grensoverschrijdend gebruik van deze voertuigen.

Het voorgestelde rechtsinstrument heeft de vorm van een verordening, om de volgende redenen. Een verordening is rechtstreeks toepasselijk in de lidstaten zonder dat omzetting in de verschillende nationale wetgevingen nodig is. Aangezien het wetgevingsinstrument alleen van toepassing zou zijn op grensoverschrijdende situaties binnen de EU, zou een verordening zorgen voor rechtszekerheid in de interne markt. Bovendien is een verordening een doeltreffend instrument voor de elektronische uitwisseling van informatie tussen de nationale inschrijvingsinstanties. Tot slot is er geen risico van “gold-plating” (toevoeging van nadere regels in de nationale wetgeving) door de lidstaten wanneer het rechtsinstrument de vorm van een verordening heeft.

3.3 De inhoud van het voorstel

Artikel 1 bevestigt het beginsel dat de lidstaten bepaalde categorieën motorvoertuigen mogen vrijstellen van inschrijving. Het feit dat een motorvoertuig in een andere lidstaat was ingeschreven, betekent niet dat dat motorvoertuig moet worden onderworpen aan inschrijvingsverplichtingen in de lidstaat waarnaar het is overgebracht. Artikel 1 bepaalt ook uitdrukkelijk dat dit voorstel niet van toepassing is op de inschrijving van motorvoertuigen die zijn ingeschreven in een derde land. Voorts is het voorstel niet van toepassing op de inschrijving van motorvoertuigen die in dezelfde lidstaat waren ingeschreven. Daarom blijft herinschrijving van motorvoertuigen binnen dezelfde lidstaat onderworpen aan de nationale voorschriften van de lidstaat en valt deze buiten de werkingssfeer van dit voorstel. Bovendien blijven de lidstaten overeenkomstig de wetgeving van de Unie vrij om belasting op motorrijtuigen te heffen.

Artikel 2 bevat de definities, die nauw aansluiten bij de bestaande definities in de wetgeving van de Unie, en met name in Richtlijn 1999/37/EG van 29 april 1999 inzake de kentekenbewijzen van motorvoertuigen⁴. Deze richtlijn is van toepassing op motorvoertuigen die vallen onder Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 5 september 2007 tot vaststelling van een kader voor de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd⁵, en onder Richtlijn 2002/24/EG van het Europees Parlement en de Raad van 18 maart 2002 betreffende de goedkeuring van twee- of driewielige motorvoertuigen en tot intrekking van Richtlijn 92/61/EEG⁶, en niet op landbouw- of bosbouwtrekkers.

⁴ PB L 138 van 1.6.1999, blz. 57.

⁵ PB L 263 van 9.10.2007, blz. 1.

⁶ PB L 124 van 9.5.2002, blz. 1.

Richtlijn 1999/37/EG voorziet volgens een recent arrest van het Hof van Justitie⁷ echter niet in een volledige harmonisatie.

Artikel 3 bepaalt dat een lidstaat alleen inschrijving op zijn grondgebied van een in een andere lidstaat ingeschreven voertuig mag eisen indien de houder van het kentekenbewijs zijn gewone verblijfplaats op het grondgebied van eerstgenoemde lidstaat heeft. Artikel 3 geeft een aantal criteria om te bepalen wat de gewone verblijfplaats is. Voor natuurlijke personen die niet handelen in de uitoefening van hun beroepsactiviteit zijn de criteria die van artikel 7 van Richtlijn 83/182/EEG van de Raad van 28 maart 1983 betreffende de belastingvrijstellingen bij de tijdelijke invoer van bepaalde vervoermiddelen binnen de Gemeenschap⁸. Voor ondernemingen gaat het om de plaats van vestiging of de plaats waar de economische activiteiten worden verricht. Dit wil zeggen dat voor voertuigen die op naam van een onderneming in de lidstaat van vestiging zijn ingeschreven en worden gebruikt door een werknemer die zijn gewone verblijfplaats in een andere lidstaat heeft, de laatstgenoemde lidstaat geen inschrijving op zijn grondgebied mag eisen. Hierdoor is het niet meer nodig dat de lidstaat van de gewone verblijfplaats van de werknemer per geval beoordeelt of een auto van de zaak voornamelijk voor persoonlijk of voor zakelijk gebruik is en of het woon-werkverkeer als zakelijk of als persoonlijk gebruik moet worden aangemerkt.

Artikel 4 bevat een duidelijke en eenvoudige regel: indien de houder van het kentekenbewijs zijn gewone verblijfplaats naar een andere lidstaat verplaatst, verzoekt hij binnen een termijn van zes maanden na aankomst om inschrijving van zijn voertuig. Gedurende deze termijn mag de lidstaat van aankomst het gebruik van het voertuig niet beperken. Artikel 4 bevat ook een drastische vereenvoudiging van de inschrijvingsprocedures voor motorvoertuigen die in een andere lidstaat waren ingeschreven. Dit is een toepassing van vaste rechtspraak van het Hof van Justitie inzake het vrije verkeer van goederen, die inhoudt dat de lidstaten de handel binnen de EU moeten vergemakkelijken door de in een andere lidstaat afgegeven bewijzen te erkennen waaruit bijvoorbeeld blijkt dat een op het grondgebied van die lidstaat ingeschreven voertuig met goed gevolg een technische keuring heeft ondergaan. Het Hof van Justitie heeft ook verklaard dat het beginsel van wederzijdse erkenning van inschrijving en informatie over technische keuringen moet worden gecombineerd met samenwerking tussen de autoriteiten van de lidstaten inzake de eventueel ontbrekende gegevens⁹. Artikel 4 regelt deze samenwerking langs elektronische weg, hetgeen inhoudt dat de voertuiginschrijvingsinstantie de gegevens moet opvragen in het voertuigregister van de lidstaat waar het voertuig is ingeschreven door middel van de in artikel 7 en bijlage II bedoelde softwaretoepassing. Dit beginsel van administratieve samenwerking langs elektronische weg werkt ook in omgekeerde richting: wanneer een lidstaat een voertuig inschrijft dat in een andere lidstaat was ingeschreven, moet de voertuiginschrijvingsinstantie van de lidstaat van bestemming dit op grond van artikel 4 melden aan de inschrijvingsinstantie van de lidstaat waar

⁷ Arrest van het Hof van Justitie van 6 oktober 2011, Philippe Bonnarde/Agence de Services et de Paiement, zaak C-443/10.

⁸ PB L 105 van 23.4.1983, blz. 59.

⁹ Arrest van 20 september 2007, Commissie van de Europese Gemeenschappen/Koninkrijk der Nederlanden, zaak C-297/05.

het voertuig voorheen was ingeschreven. Artikel 4 van dit voorstel staat in bepaalde specifieke gevallen extra controles van het motorvoertuig toe.

Artikel 5 geeft nauwkeurig aan in welke gevallen inschrijvingsinstanties de inschrijving van een in een andere lidstaat ingeschreven motorvoertuig mogen weigeren. De belangrijkste doelstelling van artikel 5 is het voorkomen van fraude en het waarborgen van de verkeersveiligheid, omdat de herinschrijving van een in een andere lidstaat ingeschreven voertuig soms wordt gebruikt om gestolen voertuigen of voertuigdocumenten te legaliseren. Gestolen voertuigen worden dikwijls verkocht met een identiteit die is gewijzigd, bijvoorbeeld door middel van “klonen” (dit is een praktijk waarbij een voertuig wordt gestolen en de werkelijke identiteitstekens worden verwijderd en vervangen om het de identiteit te geven van een legitiem voertuig dat op dat moment op de weg in gebruik is, zodat het gestolen voertuig de identiteit van het legitieme voertuig aanneemt en twee voertuigen worden gebruikt op één inschrijvingsnummer) of “omkatten” (dit is een praktijk waarbij de identiteit van een gestolen voertuig wordt vervangen door die van een zwaar beschadigd voertuig). Dit kan alleen worden voorkomen door nauwe samenwerking tussen de inschrijvingsinstanties. Daarom moet dit artikel tevens bijdragen aan de tenuitvoerlegging van:

- Richtlijn 2000/53/EG van het Europees Parlement en de Raad van 18 september 2000 betreffende autowrakken¹⁰. Deze richtlijn verplicht de lidstaten onder meer de nodige maatregelen te nemen om ervoor te zorgen dat alle autowrakken aan door het bevoegd gezag erkende verwerkers worden overgedragen. Op grond van die richtlijn moeten de lidstaten een systeem opzetten waarbij het voorleggen van een certificaat van vernietiging een voorwaarde voor de uitschrijving van het afgedankte voertuig is. Dit bewijs wordt aan de houder en/of eigenaar verstrekt wanneer het afgedankte voertuig aan een verwerker wordt afgegeven;
- Besluit 2004/919/EG van de Raad van 22 december 2004 betreffende de aanpak van voertuigcriminaliteit met grensoverschrijdende implicaties¹¹, dat tot doel heeft te komen tot een betere samenwerking binnen de Europese Unie om grensoverschrijdende voertuigcriminaliteit te voorkomen en te bestrijden, waarbij bijzondere aandacht wordt besteed aan de relatie tussen autodiefstal en illegale autohandel. Op grond van dat besluit moet elke lidstaat ervoor zorgen dat de bevoegde instanties de nodige maatregelen nemen om misbruik en diefstal van inschrijvingsdocumenten van voertuigen te voorkomen. Het besluit verplicht de nationale voertuiginschrijvingsinstanties ertoe om bij de wetshandhavingsautoriteiten te informeren of een voertuig waarvoor de inschrijvingsprocedure loopt, als gestolen te boek staat. Het besluit beoogt ook misbruik van kentekenbewijzen van voertuigen te voorkomen: elke lidstaat moet ervoor zorgen dat zijn bevoegde instanties de nodige maatregelen treffen om het inschrijvingsbewijs van de eigenaar of houder van het voertuig in te vorderen nadat het voertuig ernstige schade heeft opgelopen bij een aanrijding (total loss). Een kentekenbewijs moet ook worden ingevorderd wanneer bij controle door de wetshandhavingsdienst het vermoeden ontstaat dat een

¹⁰ PB L 269 van 21.10.2000, blz. 34.

¹¹ PB L 389 van 30.12.2004, blz. 28.

inbreuk is gemaakt op de voertuigidentiteitskenmerken, zoals het voertuigidentificatienummer.

Artikel 6 moet de handel in tweedehands voertuigen binnen de EU gemakkelijker maken door middel van geharmoniseerde voorschriften voor de tijdelijke inschrijving van motorvoertuigen. Deze voorschriften zijn in de eerste plaats noodzakelijk voor personen die een motorvoertuig in een andere lidstaat aankopen, zodat zij met het voertuig naar hun eigen lidstaat kunnen rijden om het daar definitief te laten inschrijven. Wanneer een reeds in een lidstaat ingeschreven motorvoertuig wordt verkocht aan een persoon die in een andere lidstaat is gevestigd, zal de verkoper het voertuig doorgaans uitschrijven op het moment dat het wordt verkocht. De verkoper zal waarschijnlijk niet toestaan dat de koper met het inschrijvingsnummer van eerstgenoemde in het motorvoertuig rijdt. Daarom is een systeem met tijdelijke inschrijvingsnummers onontbeerlijk om de werking van de markt voor tweedehands motorvoertuigen te verbeteren en om ervoor te zorgen dat de kloof tussen de inschrijving in de eerste lidstaat en de herinschrijving in de tweede tijdelijk wordt overbrugd. Een systeem van tijdelijke inschrijvingsnummers maakt het de inschrijvingsinstanties ook mogelijk om de kwaliteit van de gegevens in hun registers te garanderen zodat zij gemakkelijk kunnen worden uitgewisseld met behulp van de in artikel 7 bedoelde software. In artikel 6 wordt voorgesteld de geldigheidsduur van het tijdelijke inschrijvingsnummer te beperken tot dertig dagen, zodat deze verenigbaar is met artikel 15 van Richtlijn 2009/103/EG van het Europees Parlement en de Raad van 16 september 2009 betreffende de verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid waartoe de deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen aanleiding kan geven en de controle op de verzekering tegen deze aansprakelijkheid¹². Artikel 15 van Richtlijn 2009/103/EG regelt de verzekering van motorvoertuigen die vanuit een lidstaat naar een andere worden verzonden, door te bepalen dat in dergelijke gevallen de lidstaat van bestemming, vanaf de aanvaarding van de levering door de koper, gedurende een periode van dertig dagen wordt beschouwd als de lidstaat waar het risico is gelegen, zelfs indien het voertuig niet officieel is ingeschreven in de lidstaat van bestemming. Wanneer het voertuig gedurende deze periode bij een ongeval betrokken raakt zonder dat het verzekerd is, is het voor de schadevergoeding verantwoordelijke orgaan in de lidstaat van bestemming gehouden tot de in artikel 10 van Richtlijn 2009/103/EG bepaalde schadevergoeding.

Artikel 7 van het voorstel regelt de elektronische uitwisseling van gegevens uit kentekenregisters tussen de lidstaten met het oog op de herinschrijving van een motorvoertuig. Artikel 7 staat de Commissie toe om uitvoeringshandelingen vast te stellen om de gemeenschappelijke procedures en specificaties voor de softwareapplicatie vast te stellen, waaronder het formaat van de uitgewisselde gegevens, de technische procedures voor elektronische raadpleging van en toegang tot de nationale elektronische registers, de toegangsprocedures en de veiligheidsmechanismen. De elektronische uitwisseling van gegevens uit kentekenregisters tussen de lidstaten moet plaatsvinden overeenkomstig het Europese Interoperabiliteitskader (EIK)¹³.

¹² PB L 263 van 7.10.2009, blz. 11.

¹³ COM(2010) 744 van 16.12.2010.

Artikel 8 moet de professionele handel in tweedehands voertuigen binnen de EU gemakkelijker maken door middel van geharmoniseerde voorschriften voor de toekenning van handelaarskentekens voor motorvoertuigen. Op het ogenblik bestaan in de meeste lidstaten handelaarskentekens waarmee handelaars tijdens een heel korte periode met motorvoertuigen op de openbare weg mogen rijden zonder ze officieel te moeten laten inschrijven. Handelaarskentekens zijn gewoonlijk voorbehouden aan fabrikanten, assembleurs, distributeurs en dealers, voor de motorvoertuigen die zij bezitten of om tests uit te voeren. De meeste lidstaten verstrekken geen handelaarskentekenbewijzen in eigenlijke zin, waarbij het motorvoertuig moet worden geïdentificeerd. Zij geven veelal een ander soort document af waarin het verband tussen de kentekenplaten en de houder ervan wordt vastgesteld, en/of zij eisen dat de houder een logboek bijhoudt waarin alle verplaatsingen met de kentekenplaat worden genoteerd. In de praktijk blijkt echter dat de meeste handelaarskentekens niet worden erkend door andere lidstaten, gewoonlijk omdat een formeel kentekenbewijs ontbreekt, zodat de meeste professionele distributeurs en handelaren afzien van het gebruik van handelaarskentekens buiten hun nationale grondgebied. Artikel 8 moet een einde maken aan deze belemmeringen voor de handel in tweedehands motorvoertuigen binnen de EU via een gemeenschappelijk systeem waardoor handelaarskentekens die zijn toegekend aan fabrikanten, assembleurs, distributeurs en dealers die in een lidstaat zijn gevestigd, worden erkend in de andere lidstaten. Op grond van artikel 8 kan de Commissie uitvoeringshandelingen vaststellen om het formaat en het model van het handelaarskentekenbewijs te bepalen.

Artikel 9 verplicht de lidstaten om de Commissie de namen en de contactgegevens te verstrekken van de voertuiginschrijvingsinstanties die verantwoordelijk zijn voor het beheer van de officiële voertuigregisters op hun grondgebied en voor de toepassing van deze verordening. De Commissie publiceert vervolgens op haar website een lijst van voertuiginschrijvingsinstanties en alle aanpassingen van die lijst. Bovendien moeten de voertuiginschrijvingsinstanties op grond van artikel 9 zorgen dat de informatie over de inschrijving van voertuigen in de lidstaat van de bevoegde instantie en de naam en de contactgegevens van de instantie makkelijk toegankelijk zijn voor het publiek.

De artikelen 10 en 11 verlenen de Commissie de bevoegdheid om wijzigingen van de bijlagen I en II vast te stellen in het licht van de technische vooruitgang, met name in verband met relevante wijzigingen van Richtlijn 1999/37/EG of wijzigingen van andere handelingen van de Unie die rechtstreeks van belang zijn voor het actualiseren van de bijlagen I en II. Deze artikelen verlenen de Commissie ook de bevoegdheid om de voorwaarden vast te stellen die ondernemingen die handelaarskentekenbewijzen gebruiken moeten vervullen om aan de criteria van een goede reputatie en de vereiste vakbekwaamheid te voldoen, alsook de bevoegdheid om de geldigheidsduur van de handelaarskentekenbewijzen vast te stellen:

- Bijlage I moet overeenstemmen met de inhoud van het geharmoniseerde kentekenbewijs als vastgesteld in Richtlijn 1999/37/EG, wat de voertuiggegevens betreft. Aangezien noch de persoonlijke gegevens van de houder van het vorige kentekenbewijs, noch de persoonlijke gegevens van een andere op dat document vermelde persoon (zoals de eigenaar of de gebruiker) nodig zijn voor herinschrijving, zijn deze gegevens niet opgenomen in bijlage I, hoewel zij deel uitmaken van de verplichte informatie in het

geharmoniseerde kentekenbewijs als bedoeld in Richtlijn 1999/37/EG. Toch zijn wijzigingen in de toekomst niet uitgesloten, bijvoorbeeld in de inhoud van het certificaat van overeenstemming dat dient als basis voor de eerste inschrijving. Deze veranderingen kunnen bijvoorbeeld het gevolg zijn van een wijziging van Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 5 september 2007 tot vaststelling van een kader voor de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd. De delegatie van bevoegdheden moet de Commissie in staat stellen om bijlage I aan te passen aan deze wijzigingen.

- In bijlage II wordt uitdrukkelijk gewezen op de softwaretoepassing waarvoor in de toekomst waarschijnlijk verscheidene technische aanpassingen nodig zijn om rekening te houden met de technologische ontwikkelingen op het gebied van de informatietechnologieën. De delegatie van bevoegdheden moet het de Commissie mogelijk maken om bijlage II dienovereenkomstig aan te passen.
- De delegatie van bevoegdheden moet de Commissie in staat stellen de voorwaarden vast te stellen waaraan moet worden voldaan door ondernemingen die handelaarskentekens gebruiken om te voldoen aan de criteria van een goede reputatie en de vereiste vakbekwaamheid, als bedoeld in artikel 8, lid 1, onder c. Ook moet de Commissie hierdoor de bevoegdheid krijgen om de geldigheidsduur van de handelaarskentekenbewijzen vast te stellen.

Artikel 12 stelt de comitéprocedure vast voor de toepassing van de artikelen 7 en 8, d.w.z. de uitvoeringshandelingen voor de gemeenschappelijke procedures en specificaties voor de softwaretoepassing als bedoeld in artikel 7, met inbegrip van het formaat van de uitgewisselde gegevens, de technische procedures voor de elektronische raadpleging van en toegang tot de nationale elektronische registers, toegangsprocedures en beveiligingsmechanismen, alsmede de uitvoeringshandelingen om het formaat en het model van het handelaarskentekenbewijs te bepalen. Deze uitvoeringshandelingen zijn van algemene strekking, zodat de onderzoeksprocedure van toepassing is overeenkomstig artikel 2, lid 2, onder a, van Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 tot vaststelling van de algemene voorschriften en beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop de lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren¹⁴.

Artikel 13 regelt de evaluatie van deze verordening, die dient uit te monden in een verslag aan het Europees Parlement en de Raad vier jaar na de inwerkingtreding van de verordening. De evaluatie moet mogelijke problemen en tekortkomingen van de verordening aangeven en kan dienen als uitgangspunt voor verdere maatregelen, met inbegrip van een eventueel voorstel tot wijziging van de verordening met het oog op verdere administratieve vereenvoudiging voor de burgers en het bedrijfsleven en op een betere integratie van de interne markt voor tweedehands motorvoertuigen.

¹⁴ PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13.

Artikel 14 bepaalt dat de verordening een jaar na de inwerkingtreding ervan van toepassing is.

4. GEVOLGEN VOOR DE BEGROTING

De gevolgen voor de begroting van dit voorstel zijn opgenomen in het financieel memorandum bij het voorstel. Dit voorstel vereist alleen administratieve kredieten. Er zijn geen beleidskredieten nodig.

Voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

tot vereenvoudiging van de overbrenging van in een andere lidstaat ingeschreven motorvoertuigen binnen de interne markt

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 114,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Na toezending van het ontwerp van wetgevingshandeling aan de nationale parlementen,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité¹⁵,

Na raadpleging van de Europese Toezichthouder voor gegevensbescherming,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Alle lidstaten hebben een systeem voor de inschrijving van motorvoertuigen, waarmee administratieve toestemming wordt verleend voor ingebruikname op de openbare weg en waarbij het voertuig wordt geïdentificeerd en een inschrijvingsnummer krijgt. Veel van de nationale voorschriften voor de inschrijving van voertuigen zijn echter tegenstrijdig, ingewikkeld en omslachtig. De problemen bij de inschrijving van voertuigen creëren daardoor belemmeringen binnen de interne markt en bemoeilijken het vrije verkeer binnen de Unie van in een andere lidstaat ingeschreven motorvoertuigen.
- (2) In haar verslag over het EU-burgerschap 2010 met als titel “Het wegnemen van de belemmeringen voor de rechten van EU-burgers”¹⁶ noemt de Commissie de problemen bij de inschrijving van voertuigen een van de belangrijkste obstakels waarmee burgers te kampen hebben wanneer zij in het dagelijks leven hun rechten als ingezetene van de Unie willen uitoefenen. In dat verslag wees de Commissie op de noodzaak om die belemmering op te heffen door de formaliteiten en de voorwaarden voor de inschrijving van in een andere lidstaat ingeschreven voertuigen te vereenvoudigen.

¹⁵ PB C van, blz. .

¹⁶ COM(2010) 603 van 27.10.2010.

- (3) Richtlijn 1999/37/EG van de Raad van 29 april 1999 inzake de kentekenbewijzen van motorvoertuigen¹⁷ harmoniseert de vorm en de inhoud van het kentekenbewijs om het begrijpelijker te maken en daardoor het vrije verkeer van in een lidstaat ingeschreven voertuigen op de wegen op het grondgebied van de andere lidstaten te vergemakkelijken. Op grond van die richtlijn moet het door een lidstaat afgegeven kentekenbewijs door de overige lidstaten worden erkend voor de identificatie van het voertuig in het internationale wegverkeer en voor de herinschrijving ervan in een andere lidstaat. Richtlijn 1999/37/EG bevat echter geen voorschriften om te bepalen welke lidstaat bevoegd is voor de inschrijving en de toepasselijke voorwaarden en procedures. Daarom moeten, met het oog op de afschaffing van de belemmeringen voor het vrije verkeer van motorvoertuigen binnen de interne markt, afzonderlijke geharmoniseerde voorschriften worden vastgesteld om te bepalen in welke lidstaat een motorvoertuig moeten worden ingeschreven en om vereenvoudigde procedures voor de herinschrijving van in een andere lidstaat ingeschreven motorvoertuigen in te voeren.
- (4) De nationale voorschriften van lidstaten verplichten de op hun grondgebied gevestigde ondernemingen en burgers vaak om daar een motorvoertuig in te schrijven dat is ingeschreven door een in een andere lidstaat gevestigde derde persoon, ook wanneer het voertuig niet hoofdzakelijk permanent wordt gebruikt in de lidstaat die de inschrijving voorschrijft en er niet de intentie is om het voertuig op die wijze te gebruiken. Daarom moet worden vastgesteld in welke lidstaat een motorvoertuig moet worden ingeschreven indien het gebruikt wordt door een persoon die gevestigd is of verblijft in een andere lidstaat dan de lidstaat waar de eigenaar is gevestigd of verblijft. Derhalve is het wenselijk dat lidstaten de geldige inschrijving in een andere lidstaat wederzijds erkennen.
- (5) De inschrijving van in een andere lidstaat ingeschreven motorvoertuigen wordt belemmerd door belastende inschrijvingsformaliteiten in de lidstaten, vooral door de verplichting om deze voertuigen aan aanvullende onderzoeken te onderwerpen om vóór de inschrijving hun algemene staat te beoordelen of om ze te identificeren. Daarom moeten deze formaliteiten worden verminderd teneinde het vrije verkeer van motorvoertuigen te garanderen en de administratieve lasten voor de burger, het bedrijfsleven en de inschrijvingsinstanties te beperken. Vooral voor burgers of bedrijven die een in een andere lidstaat ingeschreven motorvoertuig aanschaffen moet een vereenvoudigde inschrijvingsprocedure worden ingevoerd, die de erkenning van de documenten en technische keuringen van de andere lidstaat omvat en waarbij de administratieve samenwerking tussen de bevoegde instanties voor de uitwisseling van ontbrekende gegevens wordt georganiseerd.
- (6) In deze verordening moet rekening worden gehouden met Besluit 2004/919/EG van de Raad van 22 december 2004 betreffende de aanpak van voertuigcriminaliteit met grensoverschrijdende implicaties¹⁸, dat als doelstelling heeft een verbeterde samenwerking binnen de Unie te bereiken teneinde grensoverschrijdende voertuigcriminaliteit te voorkomen en te bestrijden. Op grond van dat besluit moet elke lidstaat ervoor zorgen dat de bevoegde instanties de nodige maatregelen nemen om misbruik en diefstal van inschrijvingsdocumenten van voertuigen te voorkomen.

¹⁷ PB L 138 van 1.6.1999, blz. 57.

¹⁸ PB L 389 van 30.12.2004, blz. 28.

Daarom moet deze verordening de lidstaten toestaan om inschrijving van een in een andere lidstaat ingeschreven motorvoertuig te weigeren wanneer er sprake is van voertuigcriminaliteit, met inbegrip van misbruik en diefstal van inschrijvingsdocumenten van voertuigen.

- (7) Met deze verordening wordt gestreefd naar administratieve vereenvoudiging voor burgers, het bedrijfsleven en inschrijvingsinstanties, vooral door middel van de elektronische uitwisseling van gegevens uit kentekenregisters. Daarom is het voor de administratieve vereenvoudiging van de inschrijvingsformaliteiten noodzakelijk dat de lidstaten elkaar toegang tot hun gegevens in de kentekenregisters verschaffen om de uitwisseling van informatie te verbeteren en de inschrijvingsprocedures te versnellen.
- (8) De verwerking van persoonsgegevens overeenkomstig deze verordening valt onder Richtlijn 95/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 24 oktober 1995 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens¹⁹. Verordening (EG) nr. 45/2001 van het Europees Parlement en de Raad van 18 december 2000 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens door de communautaire instellingen en organen en betreffende het vrije verkeer van die gegevens²⁰ is van toepassing op de verwerking van persoonsgegevens door de Commissie in de context van de onderhavige verordening.
- (9) Voor de overbrenging van een in een lidstaat ingeschreven motorvoertuig naar een andere lidstaat met het oog op de inschrijving ervan door die andere lidstaat, is er behoefte aan een algemeen toegankelijke tijdelijke inschrijving om de verkeersveiligheid en de elektronische overdracht van betrouwbare gegevens uit kentekenregisters te garanderen. Daarom is het noodzakelijk om een systeem op te zetten waarbij motorvoertuigen tijdelijk kunnen worden ingeschreven.
- (10) De overbrenging van motorvoertuigen naar een andere lidstaat door ondernemingen die motorvoertuigen distribueren of test-, reparatie- of onderhoudsdiensten voor motorvoertuigen aanbieden, gebeurt doorgaans met behulp van nationale handelaarskentekens. Deze handelaarskentekens worden echter vaak niet erkend in andere lidstaten, zodat de grensoverschrijdende professionele handel in tweedehands motorvoertuigen, vooral in de grensregio's, wordt belemmerd. Daarom moet een systeem worden ingevoerd waardoor ondernemingen die motorvoertuigen distribueren of test-, reparatie- of onderhoudsdiensten voor motorvoertuigen aanbieden, deze voertuigen naar een andere lidstaat kunnen overbrengen met een handelaarskenteken.
- (11) Daar de doelstellingen van deze verordening, namelijk vermindering van de inschrijvingsformaliteiten om het vrije verkeer van in een andere lidstaat ingeschreven motorvoertuigen te garanderen en vermindering van de administratieve lasten voor burgers, bedrijven en inschrijvingsinstanties, niet voldoende door de lidstaten kunnen worden verwezenlijkt als gevolg van de tegenstrijdige nationale voorschriften en derhalve wegens de omvang en gevolgen ervan beter op Unieniveau kunnen worden verwezenlijkt, kan de Unie, overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag

¹⁹ PB L 281 van 23.11.1995, blz. 31.

²⁰ PB L 8 van 12.1.2001, blz. 1.

betreffende de Europese Unie neergelegde subsidiariteitsbeginsel, maatregelen nemen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze verordening niet verder dan nodig is om die doelstellingen te verwezenlijken.

- (12) Deze verordening eerbiedigt de grondrechten en neemt de in het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie erkende beginselen in acht.
- (13) Teneinde de doelstelling van uitwisseling van informatie tussen de lidstaten via interoperabele middelen te kunnen bereiken, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden overgedragen om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen ten aanzien van wijzigingen van de bijlagen I en II bij deze Verordening in het licht van de technische vooruitgang, met name om rekening te houden met de relevante wijzigingen van Richtlijn 1999/37/EG of wijzigingen van andere handelingen van de Unie die rechtstreeks relevant zijn voor het bijwerken van de bijlagen I en II bij deze verordening, ten aanzien van de voorwaarden die ondernemingen die handelaarskentekens gebruiken moeten vervullen om te voldoen aan de criteria van een goede reputatie en de vereiste vakbekwaamheid, en ten aanzien van de geldigheidsduur van de handelaarskentekenbewijzen. Het is van bijzonder belang dat de Commissie bij haar voorbereidende werkzaamheden tot passende raadpleging overgaat, onder meer op deskundigenniveau. De Commissie moet bij de voorbereiding en opstelling van de gedelegeerde handelingen ervoor zorgen dat de desbetreffende documenten tijdig en op gepaste wijze gelijktijdig worden toegezonden aan het Europees Parlement en aan de Raad.
- (14) Om te zorgen voor uniforme voorwaarden voor de uitvoering van deze verordening moet de Commissie de bevoegdheid worden verleend tot vaststelling van de gemeenschappelijke procedures en specificaties voor de softwaretoepassing die noodzakelijk is voor de elektronische uitwisseling van gegevens uit kentekenregisters, met inbegrip van het formaat van de uitgewisselde gegevens, de technische procedures voor de elektronische raadpleging van en toegang tot de nationale elektronische registers, toegangsprocedures en beveiligingsmechanismen, en tot vaststelling van het formaat en het model van het handelaarskentekenbewijs. Deze bevoegdheden moeten worden uitgeoefend overeenkomstig Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 tot vaststelling van de algemene voorschriften en beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop de lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren²¹.

HEBBEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1
Toepassingsgebied

1. Deze verordening is van toepassing op de volgende voertuigen:

²¹ PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13.

- a) alle motorvoertuigen en aanhangwagens als bedoeld in artikel 3 van Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad²²;
 - b) alle motorvoertuigen op twee of drie wielen, al dan niet met dubbellucht, die bestemd zijn om aan het wegverkeer deel te nemen, zoals bedoeld in artikel 1 van Richtlijn 2002/24/EG van het Europees Parlement en de Raad²³.
- 2. Deze verordening is niet van toepassing op de inschrijving van motorvoertuigen die zijn ingeschreven in een derde land.
 - 3. Deze verordening doet geen afbreuk aan het recht van de lidstaten om voertuigen vrij te stellen van inschrijving overeenkomstig Richtlijn 1999/37/EG.

Artikel 2

Definities

In deze verordening wordt verstaan onder:

- 1) “inschrijving”: de verlening van administratieve toestemming voor de deelname van een voertuig aan het wegverkeer, waarbij het voertuig wordt geïdentificeerd en een serienummer, aangeduid als het inschrijvingsnummer, wordt toegekend;
- 2) “in een andere lidstaat ingeschreven voertuig”: een voertuig met een geldig kentekenbewijs dat door een andere lidstaat is afgegeven;
- 3) “houder van het kentekenbewijs”: degene op wiens naam een voertuig in een lidstaat is ingeschreven;
- 4) “toekenning van een handelaarskenteken”: de verlening van administratieve toestemming voor de deelname van voertuigen aan het wegverkeer, waarbij de voertuigen worden geïdentificeerd en een serienummer, aangeduid als het handelaarskenteken, wordt afgegeven, dat voor verschillende voertuigen mag worden gebruikt.

Artikel 3

Plaats van inschrijving van in een andere lidstaat ingeschreven voertuigen

- 1. Een lidstaat mag alleen inschrijving op zijn grondgebied van een in een andere lidstaat ingeschreven voertuig eisen indien de houder van het kentekenbewijs zijn gewone verblijfplaats op het grondgebied van eerstgenoemde lidstaat heeft.
- 2. De lidstaat waar de houder van het kentekenbewijs zijn gewone verblijfplaats heeft, is een van de volgende:
 - a) voor een vennootschap, vereniging of rechtspersoon: de lidstaat waar de hoofdvestiging zich bevindt;

²² PB L 263 van 9.10.2007, blz. 1.

²³ PB L 124 van 9.5.2002, blz. 1.

- b) voor een filiaal, een agentschap of een andere vestiging van een onderneming of een andere rechtspersoon: de lidstaat waar het filiaal, het agentschap of de andere vestiging zich bevindt;
- c) voor een natuurlijk persoon bij de uitoefening van zijn beroepsactiviteit: de lidstaat waar hij zijn belangrijkste economische activiteiten verricht;
- d) voor alle andere natuurlijke personen:
 - i) de plaats waar iemand gewoonlijk verblijft, dat wil zeggen gedurende ten minste 185 dagen per kalenderjaar, wegens persoonlijke en beroepsmatige bindingen, of, voor personen zonder beroepsmatige bindingen, wegens persoonlijke bindingen waaruit nauwe banden blijken tussen hemzelf en de plaats waar hij woont;
 - ii) voor iemand die zijn beroepsmatige bindingen op een andere plaats heeft dan zijn persoonlijke bindingen en daardoor afwisselend verblijft op verschillende plaatsen gelegen in twee of meer lidstaten: de plaats van zijn persoonlijke bindingen, op voorwaarde dat hij daar op geregelde tijden terugkeert.

De voorwaarde van punt ii) vervalt wanneer de betrokkene in een lidstaat verblijft voor een opdracht van een bepaalde duur. Het feit dat een universiteit of een school wordt bezocht, houdt niet in dat de gewone verblijfplaats wordt verplaatst.

Artikel 4

Inschrijvingsprocedure voor in een andere lidstaat ingeschreven voertuigen

1. Indien de houder van het kentekenbewijs zijn gewone verblijfplaats naar een andere lidstaat verplaatst, verzoekt hij om inschrijving van een in een andere lidstaat ingeschreven voertuig binnen een termijn van zes maanden na zijn aankomst.

Tijdens de in de eerste alinea bedoelde termijn mag het gebruik van het voertuig niet worden beperkt.
2. Het verzoek tot inschrijving van een in een andere lidstaat ingeschreven voertuig wordt ingediend bij een voertuiginschrijvingsinstantie en omvat de relevante delen van het kentekenbewijs in overeenstemming met artikel 5, lid 2, van Richtlijn 1999/37/EG of een ander bewijs van voorafgaande inschrijving in een andere lidstaat.
3. Na ontvangst van de aanvraag tot inschrijving van een in een andere lidstaat ingeschreven voertuig vraagt de voertuiginschrijvingsinstantie onverwijld de in bijlage I vermelde informatie rechtstreeks op bij de voertuiginschrijvingsinstantie van de lidstaat waar het voertuig is ingeschreven, overeenkomstig artikel 7, en neemt zij de informatie op in haar eigen register.
4. Slechts in de volgende gevallen mag een voertuiginschrijvingsinstantie fysieke controles verrichten op een voertuig dat voorafgaand aan de inschrijving in een andere lidstaat was ingeschreven:

- a) indien de tijdens de inschrijvingsprocedure door de aanvrager verstrekte informatie niet is terug te vinden in het voertuigregister van de lidstaat waar het voertuig wordt geacht te zijn ingeschreven;
 - b) indien de tijdens de inschrijvingsprocedure door de aanvrager verstrekte informatie verschilt van de informatie in het voertuigregister van de lidstaat waar het voertuig is ingeschreven;
 - c) indien voertuiginschrijvingsinstanties goede redenen hebben om aan te nemen dat de technische voorschriften op grond waarvan het voertuig was goedgekeurd overeenkomstig artikel 23 of 24 van Verordening 2007/46/EG of overeenkomstig artikel 15 van Richtlijn 2002/24/EG, niet gelijkwaardig zijn aan hun eigen technische voorschriften;
 - d) indien bij elke eigendomsoverdracht van het voertuig een technische keuring is voorgeschreven, of in geval van ernstig beschadigde voertuigen.
5. Wanneer een in een andere lidstaat ingeschreven voertuig wordt ingeschreven, meldt de desbetreffende voertuiginschrijvingsinstantie dit onverwijld aan de voertuiginschrijvingsinstantie van de lidstaat waar het voertuig het laatst was ingeschreven, in overeenstemming met artikel 7.

Artikel 5

Weigering om een in een andere lidstaat ingeschreven voertuig in te schrijven

1. Slechts in de volgende gevallen mag een voertuiginschrijvingsinstantie de inschrijving van een in een andere lidstaat ingeschreven voertuig weigeren:
- a) indien niet aan de voorwaarden van artikel 4, lid 2, is voldaan;
 - b) indien de eventueel door die lidstaat opgelegde heffingen of vergoedingen voor de inschrijving als bedoeld in artikel 4 niet zijn betaald;
 - c) indien de in artikel 4, lid 4, bedoelde fysieke controles niet succesvol zijn doorlopen;
 - d) indien uit de overeenkomstig artikel 7 ingewonnen informatie een van de volgende feiten blijkt:
 - i) het voertuig is ernstig beschadigd, gestolen of vernietigd;
 - ii) de inschrijvingsdocumenten van het voertuig zijn gestolen, tenzij de houder van kentekenbewijs de eigendom van het voertuig duidelijk kan aantonen;
 - iii) de datum voor het eerstvolgende verplichte technisch certificaat is verstreken.
2. Elke beslissing van een voertuiginschrijvingsinstantie om inschrijving van een in een andere lidstaat ingeschreven voertuig te weigeren, wordt naar behoren gemotiveerd. Binnen een termijn van één maand na ontvangst van de beslissing tot weigering mag

de belanghebbende de bevoegde voertuiginschrijvingsinstantie om herziening van die beslissing verzoeken. In dat verzoek moeten redenen voor een dergelijke herziening worden vermeld. Binnen een maand na ontvangst van het verzoek bevestigt of herziet de voertuiginschrijvingsinstantie haar beslissing.

Artikel 6

Tijdelijk kentekenbewijs voor overbrenging naar een andere lidstaat

1. Eenieder die in een andere lidstaat een voertuig heeft aangeschaft dat geen kentekenbewijs heeft, mag de voertuiginschrijvingsinstantie om een tijdelijk kentekenbewijs verzoeken om dit voertuig naar een andere lidstaat over te brengen. Het tijdelijke kentekenbewijs is geldig voor een termijn van dertig dagen.
2. Na ontvangst van het verzoek om een tijdelijk kentekenbewijs als bedoeld in lid 1, vraagt de voertuiginschrijvingsinstantie onverwijld de in bijlage I voorgeschreven informatie rechtstreeks op bij de voertuiginschrijvingsinstantie van de lidstaat waar het voertuig is ingeschreven, in overeenstemming met artikel 7, en neemt zij de gegevens op in haar eigen register.
3. Een voertuiginschrijvingsinstantie mag de afgifte van het tijdelijk kentekenbewijs als bedoeld in lid 1 weigeren in elk van de volgende gevallen:
 - a) indien de eventueel door de desbetreffende lidstaat opgelegde heffingen of vergoedingen voor het tijdelijke kentekenbewijs niet zijn betaald;
 - b) wanneer de overeenkomstig artikel 7 ingewonnen informatie of de informatie in de nationale officiële voertuigregisters een van de volgende elementen bevat:
 - i) het voertuig is ernstig beschadigd, gestolen of vernietigd;
 - ii) de inschrijvingsdocumenten van het voertuig zijn gestolen, tenzij de houder van kentekenbewijs de eigendom van het voertuig duidelijk kan aantonen;
 - iii) de datum voor het eerstvolgende verplichte technisch certificaat is verstreken.

Artikel 7

Uitwisseling van gegevens uit kentekenregisters

1. Met het oog op inschrijving van een in een andere lidstaat ingeschreven voertuig verleent een voertuiginschrijvingsinstantie de voertuiginschrijvingsinstanties van de andere lidstaten toegang tot de in bijlage I genoemde gegevens die zijn opgeslagen in de officiële voertuigregisters.
2. Voor de toepassing van lid 1 maakt de voertuiginschrijvingsinstantie gebruik van de in bijlage II beschreven softwaretoepassing.

Alleen voertuiginschrijvingsinstanties hebben rechtstreeks toegang tot de opgeslagen gegevens die klaar zijn om door middel van de softwaretoepassing te worden opgevraagd. De voertuiginschrijvingsinstanties nemen de nodige maatregelen om te voorkomen dat:

- a) onbevoegden toegang krijgen tot de gegevensverwerkingsapparatuur;
- b) informatie wordt gelezen, gekopieerd, gewijzigd of gewist door onbevoegden;
- c) informatie zonder toestemming wordt geraadpleegd of doorgegeven;
- d) informatie zonder toestemming wordt gelezen of gekopieerd tijdens de verzending.

3. De verwerking van persoonsgegevens door de voertuiginschrijvingsinstanties in de lidstaten geschiedt in overeenstemming met Richtlijn 95/46/EG en onder het toezicht van de in artikel 28 van die richtlijn bedoelde onafhankelijke toezichthoudende autoriteit van die lidstaat.

De voertuiginschrijvingsinstanties gebruiken de overeenkomstig deze verordening overgedragen informatie slechts voor de inschrijving van een in een andere lidstaat ingeschreven voertuig.

Wanneer tussen de voertuiginschrijvingsinstanties informatie wordt uitgewisseld in overeenstemming met de bepalingen van deze verordening, wordt de inschrijvingsinstantie die de informatie verstrekt op haar verzoek in kennis gesteld van het gebruik dat van de verstrekte gegevens wordt gemaakt en van de genomen follow-up-maatregelen.

De voertuiginschrijvingsinstantie die de informatie verschaft, ziet toe op de nauwkeurigheid van de te verstrekken informatie en beoordeelt of deze noodzakelijk en evenredig is in verhouding tot het doel waarvoor zij wordt verstrekt. Zij houdt zich aan de relevante regelgeving inzake de bescherming van persoonlijke gegevens.

Indien blijkt dat onjuiste informatie of niet voor verstrekking in aanmerking komende informatie is verstrekt, wordt de voertuiginschrijvingsinstantie die de informatie heeft ontvangen, hiervan onmiddellijk in kennis gesteld. De informatie wordt gewist of gecorrigeerd door de voertuiginschrijvingsinstantie die deze heeft ontvangen.

4. De Commissie stelt uitvoeringshandelingen vast om de gemeenschappelijke procedures en specificaties voor de in lid 2 bedoelde softwareapplicatie vast te stellen, waaronder het formaat van de uitgewisselde gegevens, de technische procedures voor elektronische raadpleging van en toegang tot de nationale elektronische registers, de toegangsprocedures en de veiligheidsmechanismen. Die uitvoeringshandelingen worden vastgesteld volgens de in artikel 12, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure.

Artikel 8
Toekenning van handelaarskentekens

1. Een voertuiginschrijvingsinstantie mag een of meer handelaarskentekenbewijzen toekennen aan elke onderneming die aan de volgende criteria voldoet:
 - a) zij is gevestigd op het grondgebied van de betrokken instantie;
 - b) zij distribueert voertuigen of biedt reparatie-, onderhouds- of testdiensten voor voertuigen aan;
 - c) zij heeft een goede reputatie en beschikt over de vereiste vakbekwaamheid.
2. De voertuiginschrijvingsinstantie zorgt dat bij elke toekenning van een handelaarskenteken de voertuiggegevens als bedoeld in bijlage I in haar register worden opgenomen.
3. Een voertuig met een handelaarskentekenbewijs mag alleen worden gebruikt wanneer het geen direct en onmiddellijk gevaar voor de verkeersveiligheid vormt. Het mag niet worden gebruikt voor commercieel vervoer van personen of goederen.
4. De lidstaten mogen het vrije verkeer van voertuigen met een handelaarskentekenbewijs niet belemmeren om redenen die samenhangen met de inschrijving van het voertuig.
5. De Commissie stelt uitvoeringshandelingen vast om het formaat en het model van het handelaarskentekenbewijs te bepalen.

Die uitvoeringshandelingen worden vastgesteld volgens de in artikel 12, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure.

Artikel 9
Voertuiginschrijvingsinstanties

1. De lidstaten verstrekken de Commissie de namen en de contactgegevens van de voertuiginschrijvingsinstanties die verantwoordelijk zijn voor het beheer van de officiële voertuigregisters op hun grondgebied en voor de toepassing van deze verordening.

De Commissie publiceert op haar website een lijst van voertuiginschrijvingsinstanties en alle aanpassingen van die lijst.
2. De voertuiginschrijvingsinstanties zorgen dat de volgende informatie gemakkelijk toegankelijk is voor het publiek:
 - a) de informatie over de inschrijving van voertuigen in de lidstaat van de desbetreffende instantie;
 - b) de naam en de contactgegevens van de autoriteit, zodat deze rechtstreeks kan worden benaderd.

Artikel 10 *Gedelegeerde handelingen*

De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 11 gedelegeerde handelingen vast te stellen met betrekking tot:

- 1) wijzigingen van de bijlagen I en II bij deze verordening in het licht van de technische vooruitgang, met name in verband met relevante wijzigingen van Richtlijn 1999/37/EG of wijzigingen van andere handelingen van de Unie die rechtstreeks van belang zijn voor het actualiseren van de bijlagen I en II bij deze verordening;
- 2) de voorwaarden waaraan ondernemingen moeten voldoen om in overeenstemming te zijn met het bepaalde in artikel 8, lid 1, onder c;
- 3) de geldigheidsduur van de in artikel 8, lid 1, bedoelde handelaarskentekenbewijzen.

Artikel 11 *Uitoefening van de bevoegdheidsdelegatie*

1. De bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend onder de in dit artikel neergelegde voorwaarden.
2. De in artikel 10 bedoelde bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend voor onbepaalde tijd met ingang van de datum van inwerkingtreding van deze verordening.
3. Het Europees Parlement of de Raad kan de in artikel 10 bedoelde bevoegdheidsdelegatie te allen tijde intrekken. Het besluit tot intrekking beëindigt de delegatie van de in dat besluit genoemde bevoegdheid. Het wordt van kracht op de dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie* of op een daarin genoemde latere datum. Het laat de geldigheid van de reeds van kracht zijnde gedelegeerde handelingen onverlet.
4. Zodra de Commissie een gedelegeerde handeling heeft vastgesteld, doet zij daarvan gelijktijdig kennisgeving aan het Europees Parlement en de Raad.
5. Een overeenkomstig artikel 10 vastgestelde gedelegeerde handeling treedt alleen in werking indien het Europees Parlement noch de Raad daartegen binnen een termijn van twee maanden na de kennisgeving van de handeling aan het Europees Parlement en de Raad bezwaar heeft gemaakt, of indien zowel het Europees Parlement als de Raad vóór het verstrijken van die termijn de Commissie hebben medegedeeld dat zij daartegen geen bezwaar zullen maken. Die termijn wordt op initiatief van het Europees Parlement of de Raad met twee maanden verlengd.

Artikel 12 *Comitéprocedure*

1. De Commissie wordt bijgestaan door een comité. Dit is een comité in de zin van Verordening (EU) nr. 182/2011.

2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, is artikel 5 van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing.
3. Wanneer het advies van het comité via een schriftelijke procedure dient te worden verkregen, wordt die procedure zonder gevolg beëindigd indien, binnen de termijn voor het uitbrengen van het advies, de voorzitter van het comité daartoe besluit of een eenvoudige meerderheid van de leden van het comité daarom verzoekt.

Artikel 13 *Evaluatie*

De Commissie brengt uiterlijk [vier jaar na de inwerkingtreding van deze verordening] verslag uit aan het Europees Parlement en de Raad over de evaluatie van deze verordening. De Commissie dient, indien nodig, passende voorstellen in om deze verordening te wijzigen en aan te passen aan andere handelingen van de Unie, waarbij zij met name let op mogelijkheden tot verdere administratieve vereenvoudiging voor de burgers en het bedrijfsleven.

Artikel 14 *Inwerkingtreding en toepassing*

Deze verordening treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Zij is van toepassing met ingang van [in te voegen datum: een jaar na de inwerkingtreding van deze verordening].

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel, op 4.4.2012

Voor het Europees Parlement
De voorzitter

Voor de Raad
De voorzitter

BIJLAGE I

Gegevensreeks voor geautomatiseerde bevraging van gegevens uit kentekenregisters als bedoeld in artikel 7, lid 1)

Item	Geharmoniseerde codes Richtlijn 1999/37/EG
1. Land van inschrijving	--
2. Inschrijvingsnummer	(A)
3. Datum van eerste inschrijving van het voertuig	(B)
4. Identificatienummer(s) van het kentekenbewijs / de kentekenbewijzen	--
5. Naam van de instantie die het kentekenbewijs heeft afgegeven	--
6. Voertuig: merk	(D.1)
7. Voertuig: type - Variant (indien van toepassing) - Versie (indien van toepassing)	(D.2)
8. Voertuig: handelsnaam of -namen	(D.3)
9. Voertuigidentificatienummer (VIN)	(E)
10. Massa: technisch toelaatbare maximummassa in beladen toestand, behalve voor motorfietsen	(F.1)
11. Massa: toelaatbare maximummassa in beladen toestand van het voertuig in gebruik in de lidstaat van inschrijving	(F.2)
12. Massa van het voertuig met carrosserie en, in geval van een trekker van een andere categorie dan categorie M1, met koppelinrichting	(G)
13. Geldigheidsduur van de inschrijving, indien niet onbeperkt	(H)
14. Datum van de inschrijving waarop dit kentekenbewijs betrekking heeft	(I)
15. Nummer van de typegoedkeuring (indien beschikbaar)	(K)
16. Aantal assen	(L)
17. Wielbasis (in mm)	(M)

Item	Geharmoniseerde codes Richtlijn 1999/37/EG
18. Voor voertuigen met een toelaatbare totale massa van meer dan 3500 kg de verdeling van de technisch toelaatbare maximummassa in beladen toestand over de assen: as 1 (in kg)	(N.1)
19. Voor voertuigen met een toelaatbare totale massa van meer dan 3500 kg de verdeling van de technisch toelaatbare maximummassa in beladen toestand over de assen: as 2 (in kg), indien van toepassing	(N.2)
20. Voor voertuigen met een toelaatbare totale massa van meer dan 3500 kg de verdeling van de technisch toelaatbare maximummassa in beladen toestand over de assen: as 3 (in kg), indien van toepassing	(N.3)
21. Voor voertuigen met een toelaatbare totale massa van meer dan 3500 kg de verdeling van de technisch toelaatbare maximummassa in beladen toestand over de assen: as 4 (in kg), indien van toepassing	(N.4)
22. Voor voertuigen met een toelaatbare totale massa van meer dan 3500 kg de verdeling van de technisch toelaatbare maximummassa in beladen toestand over de assen: as 5 (in kg), indien van toepassing	(N.5)
23. Technisch toelaatbare getrokken maximummassa van de aanhangwagen: geremd (in kg)	(O.1)
24. Technisch toelaatbare getrokken maximummassa van de aanhangwagen: ongeremd (in kg)	(O.2)
25. Motor: inhoud (in cm ³)	(P.1)
26. Motor: nettomaximumvermogen (in kW) (indien beschikbaar)	(P.2)
27. Motor: brandstoftype of vermogensbron	(P.3)
28. Motor: nominaal toerental (in min ⁻¹)	(P.4)
29. Identificatienummer van de motor	(P.5)
30. Verhouding vermogen/massa (in kW/kg) (uitsluitend voor motorfietsen)	(Q)
31. Kleur van het voertuig	(R)
32. Passagierscapaciteit: aantal zitplaatsen, inclusief zitplaats van de bestuurder	(S.1)
33. Passagierscapaciteit: aantal staanplaatsen (indien van toepassing)	(S.2)
34. Maximumsnelheid (in km/h)	(T)

Item	Geharmoniseerde codes Richtlijn 1999/37/EG
35. Geluidsniveau: stationair (in dB(A))	(U.1)
36. Geluidsniveau: toerental van de motor (in min ⁻¹)	(U.2)
37. Geluidsniveau: rijdend (in dB(A))	(U.3)
38. Uitlaatgassen: CO (in g/km of g/kWh)	(V.1)
39. Uitlaatgassen: HC (in g/km of g/kWh)	(V.2)
40. Uitlaatgassen: NO _x (in g/km of g/kWh)	(V.3)
41. Uitlaatgassen: HC + NO _x (in g/km)	(V.4)
42. Uitlaatgassen: deeltjes voor diesel (in g/km of g/kWh)	(V.5)
43. Uitlaatgassen: gecorrigeerde absorptiecoëfficiënt voor diesel (in min ⁻¹)	(V.6)
44. Uitlaatgassen: CO ₂ (in g/km)	(V.7)
45. Uitlaatgassen: gecombineerd brandstofverbruik (in l/100 km)	(V.8)
46. Uitlaatgassen: vermelding van de milieuklasse van de EG-goedkeuring; vermelding van de toepasselijke versie overeenkomstig Richtlijn 70/220/EEG en Richtlijn 88/77/EEG	(V.9)
47. Inhoud van de brandstoftank(s) (in liters)	(W)
48. Datum van de laatste technische keuring	--
49. Datum van de eerstvolgende technische keuring	--
50. Aantal afgelegde kilometers (indien beschikbaar)	--
51. Voertuig vernietigd (ja/nee)	--
52. Datum van afgifte van het certificaat van vernietiging ²⁴	--
53. Instelling of onderneming die het certificaat van vernietiging afgeeft	--
54. Reden voor vernietiging	--
55. Voertuig gestolen (ja/nee)	--

²⁴

Als bedoeld in Richtlijn 2000/53/EG van het Europees Parlement en de Raad van 18 september 2000 betreffende autowrakken (PB L 269 van 21.10.2000, blz. 34), zoals gewijzigd.

Item	Geharmoniseerde codes Richtlijn 1999/37/EG
56. Gestolen kentekenbewijs en/of kentekenplaten (ja/nee)	--
57. Inactieve inschrijving	--
58. Inschrijving geschorst	--
59. Wijziging van inschrijvingsnummer	--
60. Technische keuring noodzakelijk na ongeval met ernstige schade	--
61. Bijkomende tests noodzakelijk na wijziging of modificatie van een van de punten 9 tot en met 47	

BIJLAGE II

Gebruik van softwaretoepassing als bedoeld in artikel 7

1. De uitwisseling van informatie vindt plaats via interoperabele elektronische middelen zonder uitwisseling van gegevens waarbij andere gegevensbestanden betrokken zijn. Deze informatie-uitwisseling moet op een kosteneffectieve en veilige manier verlopen en moet de veiligheid en de bescherming van de overgedragen gegevens garanderen, waarbij zoveel mogelijk gebruik wordt gemaakt van reeds bestaande softwaretoepassingen.
2. Voor de toepassing van deze verordening voorziet de softwaretoepassing in een online-uitwisselingswijze in real time en/of in een uitwisselingswijze met gegroepeerde gegevens. Deze laatste methode moet het mogelijk maken dat meerdere verzoeken of antwoorden door middel van één bericht kunnen worden uitgewisseld.
3. Elke lidstaat draagt zijn eigen kosten in verband met de administratie, het gebruik en het onderhoud van de in lid 1 vermelde softwaretoepassingen.
4. De inschrijvingsinstantie vraagt, met behulp van de geautomatiseerde procedures als bedoeld in de punten 1 en 2, de informatie over de in bijlage I bedoelde gegevens op bij de elektronische voertuigregisters van een of meer andere lidstaten.
5. De softwareapplicatie regelt de beveiligde communicatie met de andere lidstaten en communiceert met de achterliggende systemen van lidstaten via XML. De lidstaten wisselen berichten uit door deze rechtstreeks naar de ontvanger te sturen.
6. De via het netwerk verstuurd XML-berichten worden versleuteld.

FINANCIEEL MEMORANDUM VOOR VOORSTELLEN

1. KADER VAN HET VOORSTEL/INITIATIEF

- 1.1. Benaming van het voorstel/initiatief
- 1.2. Betrokken beleidsterrein(en) in de ABM/ABB-structuur
- 1.3. Aard van het voorstel/initiatief
- 1.4. Doelstelling(en)
- 1.5. Motivering van het voorstel/initiatief
- 1.6. Duur en financiële gevolgen
- 1.7. Beheersvorm(en)

2. BEHEERSMAATREGELEN

- 2.1. Regels inzake het toezicht en de verslagen
- 2.2. Beheers- en controlesysteem
- 2.3. Maatregelen ter voorkoming van fraude en onregelmatigheden

3. GERAAMDE FINANCIËLE GEVOLGEN VAN HET VOORSTEL/INITIATIEF

- 3.1. Rubriek(en) van het meerjarige financiële kader en betrokken begrotingsonderde(e)l(en) voor uitgaven
- 3.2. Geraamde gevolgen voor de uitgaven
 - 3.2.1. *Samenvatting van de geraamde gevolgen voor de uitgaven*
 - 3.2.2. *Geraamde gevolgen voor de beleidskredieten*
 - 3.2.3. *Geraamde gevolgen voor de administratieve kredieten*
 - 3.2.4. *Verenigbaarheid met het huidige meerjarige financiële kader*
 - 3.2.5. *Bijdragen van derden aan de financiering*
- 3.3. Geraamde gevolgen voor de ontvangsten

FINANCIEEL MEMORANDUM VOOR VOORSTELLEN

1. KADER VAN HET VOORSTEL/INITIATIEF

1.1. Benaming van het voorstel/initiatief

Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en van de Raad tot vereenvoudiging van de overbrenging van in een andere lidstaat ingeschreven voertuigen binnen de interne markt

1.2. Betrokken beleidsterrein(en) in de ABM/ABB-structuur²⁵

Titel 2 – Ondernemingen – Hoofdstuk 02 03: Interne goederenmarkt en sectoraal beleid

1.3. Aard van het voorstel/initiatief

Het voorstel/initiatief betreft **een nieuwe actie**

1.4. Doelstellingen

1.4.1. *De met het voorstel/initiatief beoogde strategische meerjarendoelstelling(en) van de Commissie*

1a. Concurrentievermogen voor groei en werkgelegenheid

1.4.2. *Specifieke doelstelling(en) en betrokken ABM/ABB-activiteit(en)*

Specifieke doelstelling nr. 1: De bestaande internemarktwetgeving voortdurend evalueren en zo nodig nieuwe wetgeving of andere maatregelen voorstellen.

1.4.3. *Verwacht(e) resulta(a)t(en) en gevolgen*

Vermeld de gevolgen die het voorstel/initiatief zou moeten hebben voor de begunstigden/doelgroepen

Naar verwachting zal dit initiatief de werking van de interne markt verbeteren door het opheffen van de administratieve obstakels in verband met de herinschrijvingsprocedure van motorvoertuigen, die momenteel het vrije verkeer van motorvoertuigen belemmeren. Dit voorstel moet zorgen voor harmonisatie, stroomlijning en vereenvoudiging van de procedures voor de herinschrijving van in een andere lidstaat ingeschreven motorvoertuigen, voor burgers, werknemers, werkgevers, autoverhuurbedrijven, leasemaatschappijen en inschrijvingsinstanties. Dit voorstel moet ook de administratieve last voor alle betrokken actoren verminderen zonder de verkeersveiligheid of de preventie van misdrijven en fraude in het gedrang te brengen.

Dit voorstel zal gevolgen hebben voor burgers die van het ene land naar het andere verhuizen of personen met een vakantiehuis in een andere lidstaat, en voor personen die in de lidstaat waar zij wonen een voertuig gebruiken dat door hun werkgever in een andere lidstaat is ingeschreven. Burgers zijn ook de belangrijkste groep klanten voor de markt van tweedehands motorvoertuigen binnen de EU. Handelaars in tweedehands voertuigen

²⁵

ABM: Activity Based Management – ABB: Activity Based Budgeting.

worden ook rechtstreeks geraakt door dit voorstel, net als lease- en autoverhuurbedrijven. Tot slot zal dit voorstel gevolgen hebben voor de instanties die de voertuigen inschrijven. De specifieke gevolgen komen uitgebreider aan de orde in de bijgaande effectbeoordeling.

1.4.4. *Resultaat- en effectindicatoren*

Vermeld de indicatoren aan de hand waarvan kan worden nagegaan in hoeverre het voorstel/initiatief is uitgevoerd.

- Aantal klachten;
- Aantal Solvit-zaken;
- Aantal rechtszaken;
- Aantal verzoeken aan de Europese Consumentencentra (ECC's);
- Aantal herinschrijvingen en uitschrijvingen;
- Openbare raadpleging, met name inzake administratieve last
- Specifieke enquête voor deze sector;
- Specifieke enquête voor nationale inschrijvingsinstanties;
- Eucaris-statistieken.

1.5. **Motivering van het voorstel/initiatief**

1.5.1. *Behoeft(e)n waarin op korte of lange termijn moet worden voorzien*

De algemene doelstelling van dit initiatief is de werking van de interne markt te verbeteren door het opheffen van administratieve obstakels in verband met de herinschrijving van motorvoertuigen, die momenteel het vrije verkeer van motorvoertuigen belemmeren.

1.5.2. *Toegevoegde waarde van de deelname van de EU*

De grensoverschrijdende aspecten van de inschrijving van auto's blijven voor problemen zorgen op de interne markt. Zo heeft het Hof van Justitie sinds 2000 17 arresten en beschikkingen uitgevaardigd met betrekking tot de hindernissen die de inschrijving van auto's opwerpt voor het vrije verkeer van goederen, diensten en personen. De verschillen in de nationale administratieve regels voor de herinschrijving van in een andere lidstaat ingeschreven motorvoertuigen belemmeren het vrije verkeer van deze voertuigen binnen de EU. Daarom heeft de EU op basis van artikel 114 VWEU het recht om op te treden teneinde een goede werking van de interne markt te garanderen voor tweedehands auto's die in een andere lidstaat zijn aangekocht, voor burgers die een motorvoertuig naar een andere lidstaat van verblijf overbrengen, voor burgers die gebruikmaken van een motorvoertuig dat is ingeschreven in de lidstaat waar zij werken, en voor autoverhuurbedrijven (en in mindere mate leasemaatschappijen) die door de inschrijvingsverplichtingen voor zichzelf of hun klanten op hindernissen stuiten voor het grensoverschrijdend gebruik van de voertuigen. Met het oog op de naleving van het subsidiariteitsbeginsel heeft dit voorstel echter geen betrekking op de herinschrijving of de overdracht van een motorvoertuig binnen dezelfde lidstaat.

1.5.3. *Nuttige ervaring die bij soortgelijke activiteiten in het verleden is opgedaan*

Naast het inleiden van inbreukprocedures heeft de Commissie interpretatieve mededelingen bekendgemaakt waarin de EU-wetgeving op dit gebied wordt samengevat. Het EU-recht en de rechtspraak van het Hof van Justitie op dit gebied blijven zich ontwikkelen, zodat de meeste interpretatieve mededelingen over de inschrijving van voertuigen, waaronder die van 2007, snel achterhaald zijn. Bovendien is een interpretatieve

mededeling niet bindend en heeft deze tot dusver nog niet gediend als doeltreffend richtsnoer of een verplichting voor de lidstaten. Bovendien kan niet worden gezegd dat deze interpretatieve mededelingen het aantal problemen aanzienlijk hebben verminderd, hoewel de Commissie er al verscheidene heeft uitgebracht. De nationale inschrijvingsinstanties zijn op de hoogte – of zouden dit moeten zijn – van het bestaan van de meest recente interpretatieve mededeling, maar passen doorgaans het nationaal recht toe wanneer de nationale voorschriften in strijd zijn met de interpretatieve mededeling. Niets wijst erop dat de burgers en bedrijven weten dat de mededeling bestaat, en het is niet realistisch te verwachten dat de mededeling – waarin de belangrijkste elementen van de Europese wetgeving en de rechtspraak van het Hof van Justitie worden samengevat – van groot nut kan zijn in geval van een geschil.

1.5.4. *Samenhang en eventuele synergie met andere relevante instrumenten*

Dit initiatief is volledig coherent met andere relevante instrumenten, met name Richtlijn 1999/37/EG van 29 april 1999 inzake de kentekenbewijzen van motorvoertuigen, Richtlijn 2000/53/EG van het Europees Parlement en de Raad van 18 september 2000 betreffende autowrakken, Richtlijn 2009/103/EG van het Europees Parlement en de Raad van 16 september 2009 betreffende de verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid waartoe deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen aanleiding kan geven en de controle op de verzekering tegen deze aansprakelijkheid, Besluit 2004/919/EG van de Raad van 22 december 2004 betreffende de aanpak van voertuigcriminaliteit met grensoverschrijdende implicaties, Besluit 2008/615/JBZ van de Raad van 23 juni 2008 inzake de intensivering van de grensoverschrijdende samenwerking, in het bijzonder ter bestrijding van terrorisme en grensoverschrijdende criminaliteit en Besluit 2008/616/JBZ van de Raad van 23 juni 2008 betreffende de uitvoering van Besluit 2008/615/JBZ inzake de intensivering van de grensoverschrijdende samenwerking, in het bijzonder ter bestrijding van terrorisme en grensoverschrijdende criminaliteit.

1.6. Duur en financiële gevolgen

Voorstel/initiatief met een **onbeperkte geldigheidsduur**

1.7. Beheersvorm(en)

Direct gecentraliseerd beheer door de Commissie

2. BEHEERSMAATREGELEN

2.1. Regels inzake het toezicht en de verslagen

Vermeld frequentie en voorwaarden.

Artikel 13 van dit voorstel regelt de evaluatie van deze verordening, die dient uit te monden in een verslag aan het Europees Parlement en de Raad vier jaar na de inwerkingtreding van de verordening. De evaluatie moet mogelijke problemen en tekortkomingen van de verordening aangeven en kan dienen als uitgangspunt voor verdere maatregelen, met inbegrip van een eventueel voorstel tot wijziging van de verordening met het oog op verdere administratieve vereenvoudiging voor de burgers en het bedrijfsleven en op een betere integratie van de interne markt voor tweedehands motorvoertuigen.

2.2. Beheers- en controlesysteem

2.2.1. Mogelijke risico's

Er zijn geen financiële risico's aan verbonden.

2.2.2. Controlemiddel(en)

De controlemiddelen zijn vermeld in het Financieel Reglement en in Verordening (EG, Euratom) nr. 2342/2002.

2.3. Maatregelen ter voorkoming van fraude en onregelmatigheden

Vermeld de bestaande en geplande preventie- en beschermingsmaatregelen.

De Commissie moet ervoor zorgen dat de financiële belangen van de Unie worden beschermd door de toepassing van maatregelen ter voorkoming van fraude, corruptie en andere illegale handelingen, door de uitvoering van doeltreffende controles en de terugvordering van ten onrechte uitgekeerde bedragen en, indien onregelmatigheden worden vastgesteld, door doeltreffende, evenredige en afschrikkende sancties, overeenkomstig de Verordeningen (EG, Euratom) nr. 2988/95, (Euratom, EG) nr. 2185/96 en (EG) nr. 1073/1999.

3. GERAAMDE FINANCIËLE GEVOLGEN VAN HET VOORSTEL/INITIATIEF

3.1. Rubriek(en) van het meerjarige financiële kader en betrokken begrotingsonderde(e)l(en) voor uitgaven

- Bestaande begrotingsonderdelen voor uitgaven

In volgorde van de rubrieken van het meerjarige financiële kader en de begrotingsonderdelen.

Rubriek van het meerjarige financiële kader	Begrotingsonderdeel	Soort krediet	Bijdrage			
	Nummer [Omschrijving]	GK/ NGK ⁽²⁶⁾	van EVA-landen ²⁷	van kandidaat-lidstaten ²⁸	van derde landen	in de zin van artikel 18, lid 1, onder a bis), van het Financieel Reglement
1a. Concurrentievermogen voor groei en werkgelegenheid	[XX.YY.YY.YY]	GK/ NGK	JA	NEE	NEE	NEE

²⁶ GK = gesplitste kredieten / NGK = niet-gesplitste kredieten.

²⁷ EVA: Europese Vrijhandelsassociatie.

²⁸ Kandidaat-lidstaten en, in voorkomend geval, potentiële kandidaat-lidstaten van de Westelijke Balkan.

3.2. Geraamde gevolgen voor de uitgaven

3.2.1. Samenvatting van de geraamde gevolgen voor de uitgaven

in miljoen EUR (tot op 3 decimalen)

Rubriek van het meerjarige financiële kader		Nummer	1a. Concurrentievermogen voor groei en werkgelegenheid					
DG: ENTR			2014	2015	2016	2017	2018	TOTAAL
• Beleidskredieten			0	0	0	0	0	0
TOTAAL kredieten voor DG ENTR	Vastleggingen	=1+1a +3	0	0	0	0	0	0
	Betalingen	=2+2a +3	0	0	0	0	0	0
Rubriek van het meerjarige financiële kader		5	“Administratieve uitgaven”					
DG ENTR			2014	2015	2016	2017	2018	TOTAAL
• Personele middelen			0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	1,0
• Andere administratieve uitgaven			0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,5
TOTAAL DG ENTR	Kredieten		0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	1,5
TOTAAL kredieten onder RUBRIEK 5 van het meerjarige financiële kader	(totaal vastleggingen = totaal betalingen)		0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	1,5
TOTAAL kredieten onder de RUBRIEKEN 1 tot en met 5 van het meerjarige financiële kader	Vastleggingen		0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	1,5
	Betalingen		0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	1,5

3.2.2. Geraamde gevolgen voor de beleidskredieten

Voor het voorstel/initiatief zijn geen beleidskredieten nodig.

3.2.3. Geraamde gevolgen voor de administratieve kredieten

3.2.3.1. Samenvatting

Voor het voorstel/initiatief zijn administratieve kredieten nodig, zoals hieronder nader wordt beschreven:

in miljoen EUR (tot op 3 decimalen)

	2014	2015	2016	2017	2018	TOTAAL
RUBRIEK 5 van het meerjarige financiële kader						
Personele middelen	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	1,0
Andere administratieve uitgaven	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,5
Subtotaal RUBRIEK 5 van het meerjarige financiële kader	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	1,5

Buiten RUBRIEK 5²⁹ van het meerjarige financiële kader						
Personele middelen	0	0	0	0	0	0
Andere administratieve uitgaven	0	0	0	0	0	0
Subtotaal buiten RUBRIEK 5 van het meerjarige financiële kader	0	0	0	0	0	0

TOTAAL	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	1,5
---------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------

²⁹ Technische en/of administratieve bijstand en uitgaven ter ondersteuning van de uitvoering van programma's en/of acties van de EU (vroegere "BA"-onderdelen), onderzoek door derden, eigen onderzoek.

3.2.3.2. Geraamde personeelsbehoeften

Voor het voorstel/initiatief zijn personele middelen nodig, zoals hieronder nader wordt beschreven:

Raming in een geheel getal (of met hoogstens 1 decimaal)

	2014	2015	2016	2017	2018
• Posten opgenomen in de lijst van het aantal ambten (ambtenaren en tijdelijke functionarissen)					
02 01 01 01 (zetel en vertegenwoordigingen van de Commissie)	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
	VTE = 1,5	VTE = 1,5	VTE = 1,5	VTE = 1,5	VTE = 1,5
XX 01 01 02 (delegaties)	0	0	0	0	0
XX 01 05 01 (onderzoek door derden)	0	0	0	0	0
10 01 05 01 (eigen onderzoek)	0	0	0	0	0
• Extern personeel (in voltijdequivalenten – VTE)³⁰					
XX 01 02 01 (AC, END, INT van de “totale financiële middelen”)	0	0	0	0	0
XX 01 02 02 (AC, AL, END, INT en JED in de delegaties)	0	0	0	0	0
XX 01 04 <i>jj</i> ³¹	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0
XX 01 05 02 (AC, END, INT – onderzoek door derden)	0	0	0	0	0
10 01 05 02 (AC, END, INT – eigen onderzoek)	0	0	0	0	0
Ander begrotingsonderdeel (te vermelden)	0	0	0	0	0
TOTAAL	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
	VTE = 1,5	VTE = 1,5	VTE = 1,5	VTE = 1,5	VTE = 1,5

De benodigde personele middelen zullen worden gefinancierd uit de middelen die reeds voor het beheer van deze actie zijn toegewezen en/of binnen het DG zijn herverdeeld, eventueel aangevuld met middelen die in het kader van de jaarlijkse toewijzingsprocedure met inachtneming van de budgettaire beperkingen aan het beherende DG kunnen worden toegewezen.

Beschrijving van de uit te voeren taken

Ambtenaren en tijdelijke functionarissen	Beheren van de uitvoering van de verordening, onder andere door de voorbereiding van de uitvoeringsbesluiten en eventueel de gedelegeerde handelingen, en starten van de evaluatie
--	--

³⁰ AC = Agent Contractuel (arbeidscontractant); AL = Agent Local (plaatselijk functionaris); END = Expert National Détaché (gedetacheerd nationaal deskundige); INT = Intérimaire (uitzendkracht); JED = Jeune Expert en Délégation (jonge deskundige in delegaties).

³¹ Onder het maximum voor extern personeel uit beleidskredieten (vroegere “BA”-onderdelen).

3.2.4. *Verenigbaarheid met het huidige meerjarige financiële kader*

Het voorstel/initiatief is verenigbaar met het huidige meerjarige financiële kader

3.2.5. *Bijdrage van derden aan de financiering*

Het voorstel voorziet niet in medefinanciering door derden.

3.3. Geraamde gevolgen voor de ontvangsten

Het voorstel heeft geen financiële gevolgen voor de ontvangsten.