EUROPESE COMMISSIE

Brussel, 4.4.2012
SWD(2012) 82 final

WERKDOCUMENT VAN DE DIENSTEN VAN DE COMMISSIE

SAMENVATTING VAN DE EFFECTBEOORDELING

Begeleidend document bij het

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

{COM(2012) 164 final}
{SWD(2012) 81 final}

WERKDOCUMENT VAN DE DIENSTEN VAN DE COMMISSIE

SAMENVATTING VAN DE EFFECTBEOORDELING

Begeleidend document bij het

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

1. PROBLEEMSTELLING - DOELSTELLINGEN

Problemen bij de inschrijving van motorvoertuigen zijn een typisch voorbeeld van de knelpunten die worden vermeld in de Europa 2020-strategie voor slimme, duurzame en inclusieve groei[1]. Deze problemen werden in het eerste verslag over het EU-burgerschap[2] vermeld als een van de belangrijkste hinderpalen waarmee burgers te maken krijgen wanneer zij in hun dagelijkse leven hun rechten op grond van de EU-wetgeving willen uitoefenen. Bovendien worden deze problemen op een door de Commissie opgestelde lijst[3] genoemd als één van de twintig grootse problemen van de interne markt in haar huidige vorm.

De effectbeoordeling wijst twee grote problemen aan bij de inschrijving van motorvoertuigen in een andere lidstaat:

(1) Wanneer een motorvoertuig in een bepaalde lidstaat is ingeschreven en veelvuldig in een andere lidstaat worden gebruikt, rijst de vraag in welke lidstaat het motorvoertuig moet worden ingeschreven. Burgers die naar een andere lidstaat verhuizen, grensarbeiders, autoverhuurders en mensen die in een andere lidstaat een motorvoertuig leasen, zijn vaak verplicht om 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. Handelaren in tweedehands motorvoertuigen, doorgaans kleine en middelgrote ondernemingen, worden met hetzelfde probleem geconfronteerd bij de inkoop van een motorvoertuig in een andere lidstaat. Leasebedrijven hebben ook met inschrijvingsproblemen te maken indien zij de 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) Indien een motorvoertuig in een andere lidstaat opnieuw moet worden ingeschreven, zijn de administratieve formaliteiten om die inschrijving rond te

---

1 COM(2010) 2020 van 3.3.2010.
2 COM(2010) 603 van 27.10.2010.
3 Zie http://ec.europa.eu/internal_market/strategy/docs/20concerns/publication_en.pdf

krijgen vaak lastig en zorgen zij voor vertragingen. De extra last wordt vooral veroorzaakt door het feit dat de inschrijvingsinstanties van die lidstaat over weinig of geen informatie over het motorvoertuig beschikken, behalve de informatie op het kentekenbewijs. Indien het voertuig in dezelfde lidstaat opnieuw had moeten worden ingeschreven, hadden de inschrijvingsinstanties kunnen gebruikmaken van de informatie in hun nationale databanken. Momenteel gaat de herinschrijving van een in een andere lidstaat ingeschreven motorvoertuig gepaard met een aantal administratieve stappen en, wat belangrijker is, diverse nieuwe controles, zoals de indiening van een certificaat van overeenstemming en nationale technische keuringen.

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 goederen belemmeren.

De specifieke doelstellingen van dit initiatief zijn:

- de procedures voor de herinschrijving van in een andere lidstaat ingeschreven motorvoertuigen te harmoniseren, te stroomlijnen en te vereenvoudigen voor burgers, werknemers, werkgevers, autoverhuurbedrijven, leasemaatschappijen en inschrijvingsinstanties;

- op die manier 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 naar een ander EU-land wordt overgebracht, moet worden ingeschreven;

– de duur van herinschrijvingsprocedures te verminderen;

– de administratieve last voor burgers en ondernemingen te verminderen door het aantal nodige documenten voor het uitvoeren van de herinschrijvingsprocedure te beperken en de gegevensuitwisseling tussen nationale inschrijvingsinstanties te vergemakkelijken.

2. SUBSIDIARITEIT

De grensoverschrijdende aspecten van de inschrijving van motorvoertuigen blijven voor problemen zorgen op de interne markt. Zo heeft het Hof van Justitie 17 arresten en beschikkingen uitgevaardigd met betrekking tot de hindernissen die de inschrijving van motorvoertuigen opwerpt voor het vrije verkeer van goederen, diensten en personen.

De huidige problemen en verschillen in de nationale administratieve regels voor de herinschrijving van reeds 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 mag het initiatief echter niet gaan over opties voor de herinschrijving of de overdracht van een motorvoertuig binnen dezelfde lidstaat.

Tijdens de openbare raadpleging was in elke categorie van belanghebbenden een significante meerderheid van mening dat op EU-niveau zou moeten worden opgetreden om de huidige situatie te verbeteren. Alle overheidsinstanties die aan de raadpleging hebben deelgenomen, zijn voorstander van optreden op EU-niveau.

3. BELEIDSOPTIES

De beleidsopties werden ontwikkeld op basis van de volgende veronderstellingen:

- De eerste inschrijving van een nieuw motorvoertuig in de EU vindt gewoonlijk plaats in de lidstaat van verblijf/vestiging van de aanvrager (d.w.z. de toekomstige houder van het kentekenbewijs), hoewel het soms voorkomt dat nieuwe motorvoertuigen door een autohandelaar worden ingeschreven en vervolgens worden gekocht door een klant die in een andere lidstaat woont.

- De lidstaten behouden overeenkomstig de EU-wetgeving de vrijheid om belasting te heffen op motorvoertuigen op basis van het grondgebied waar het voertuig wordt gebruikt of de woonplaats van de bestuurder. Motorrijtuigenbelasting wordt bijvoorbeeld geheven door de lidstaat waar het voertuig is ingeschreven of de lidstaat waar het voertuig hoofdzakelijk wordt gebruikt.

- Geen van de opties heeft betrekking op de herinschrijving of de overdracht van een motorvoertuig binnen dezelfde lidstaat.

De beleidsopties die moeten worden afgewogen tegen de basisoptie (namelijk voortzetting van inbreukprocedures en bekendmaking van interpretatieve mededelingen), zijn de volgende:

3.1. Optie 1: Eén inschrijving voor de volledige levenscyclus van het motorvoertuig ("één inschrijving")

Deze optie houdt in dat het motorvoertuig in de EU eenmaal wordt ingeschreven voor zijn hele levenscyclus. Motorvoertuigen behouden hun oorspronkelijke inschrijving totdat zij als wrak buiten gebruik worden gesteld. Bij overdracht van het voertuig aan een nieuwe houder wordt de oorspronkelijke inschrijving behouden.

Deze optie zou enorme negatieve gevolgen hebben voor de verkeersveiligheid (technische keuringen), de verkeershandhaving, de criminaliteit in verband met gestolen motorvoertuigen, de autoverzekering, de markt van tweedehands voertuigen

en de heffing van inschrijvings- en motorrijtuigenbelasting. Zij zou positieve gevolgen hebben voor de overige doelgroepen.

Optie 1 zou de administratieve kosten voor ondernemingen, burgers en overheidsinstanties wegnemen die in het basisscenario bestaan. Dit zou een jaarlijkse besparing van 1 500 miljoen EUR opleveren. Bovendien zou het inkomstenverlies wegvallen omdat het voertuig dan zonder onderbreking kan worden gebruikt, waardoor jaarlijks ongeveer 336 miljoen EUR zou worden bespaard. Ook zouden met deze beleidsoptie de specifieke kosten voor autoverhuurbedrijven verdwijnen (636 miljoen EUR) omdat zij hun motorvoertuigen dan zonder beperkingen naar andere landen kunnen overbrengen.

3.2. Optie 2: De houder behoudt zijn inschrijving overal in de EU maar bij overdracht van het voertuig aan een nieuwe houder is een nieuwe inschrijving nodig

Deze optie houdt in dat iedere houder (d.w.z. de houder van het kentekenbewijs) zijn eigen inschrijving behoudt totdat het voertuig aan een andere houder wordt overgedragen. Met andere woorden, motorvoertuigen hoeven niet opnieuw te worden ingeschreven wanneer de houder naar een andere lidstaat verhuist. Hij moet in dat geval wel de autoriteiten van zijn nieuwe lidstaat in kennis stellen, die op hun beurt hun tegenhanger in de lidstaat waar het voertuig is ingeschreven op de hoogte moeten brengen. Bij overdracht van het voertuig aan een andere houder is echter herinschrijving vereist. Deze optie werd verder onderverdeeld in suboptie 2a (geen formaliteiten), suboptie 2b (burgers die naar een andere lidstaat verhuizen, mogen hun oorspronkelijke voertuiginschrijving behouden maar moeten de inschrijvingsinstantie van de lidstaat die zij verlaten in kennis stellen van hun nieuwe verblijfplaats) en suboptie 2c (burgers die naar een andere lidstaat verhuizen, mogen hun oorspronkelijke voertuiginschrijving behouden maar moeten de inschrijvingsinstantie van hun nieuwe lidstaat in kennis stellen van hun nieuwe verblijfplaats).

Deze optie zou negatieve gevolgen hebben voor de verkeersveiligheid (technische keuringen), de verkeershandhaving, de autoverzekering en de motorrijtuigenbelasting. De optie zou echter positieve gevolgen hebben voor burgers die naar een andere lidstaat verhuizen, grensarbeiders, leasemaatschappijen, autoverhuurbedrijven en inschrijvingsinstanties. Het effect op de markt voor tweedehands motorvoertuigen en op de criminaliteit in verband met gestolen voertuigen zou neutraal zijn.

De jaarlijkse besparing wordt geraamd op respectievelijk 2 472 miljoen EUR (suboptie 2a), 2 385 miljoen EUR (suboptie 2b) en 2 343 miljoen EUR (suboptie 2c).

3.3. Optie 3: Inschrijving in de lidstaat van de houder van het voertuig en vereenvoudigde herinschrijving

Wanneer de houder naar een andere lidstaat verhuist of wanneer het voertuig aan een andere houder in een andere lidstaat wordt overgedragen, moet het motorvoertuig opnieuw worden ingeschreven maar wordt een vereenvoudigde inschrijvingsprocedure toegepast. Deze vereenvoudigde procedure moet het papierwerk en het aantal controles verminderen door de opstelling van een

gedetailleerde lijst van documenten die al dan niet mogen worden gevraagd en door een expliciet verbod om aanvullende documenten te vragen.

Er konden voor deze optie geen negatieve effecten worden vastgesteld. Het effect op de motorrijtuigenbelasting, de verkeershandhaving, de verkeersveiligheid en de autoverzekering zou neutraal zijn, terwijl de optie positieve gevolgen zou hebben voor de overige betrokken groepen.

De administratieve kosten zouden dalen omdat bij deze optie de noodzaak van uitschrijving wegvalt en de duur en de kosten van herinschrijving worden beperkt. Op korte termijn zouden de overheidsinstanties de uitschrijvingsprocedures moeten blijven toepassen.

Deze optie zou een jaarlijkse besparing van naar schatting 1 171 miljoen EUR opleveren.

3.4. Optie 4: Inschrijving in de lidstaat waar het motorvoertuig voornamelijk wordt gebruikt en vereenvoudigde herinschrijving

Volgens deze optie moet het voertuig worden ingeschreven in de lidstaat waar het voornamelijk wordt gebruikt, zelfs wanneer de houder van het kentekenbewijs permanent in een andere lidstaat woont of in een andere lidstaat is gevestigd. De inschrijvingsprocedure zou echter net als in optie 3 worden vereenvoudigd.

Deze optie zou positieve gevolgen hebben voor autoverhuurbedrijven en de verkeershandhaving. Het grootste probleem van deze optie is de vaagheid en de moeilijkheden die zij kan opleveren in de praktijk, met name voor personen of ondernemingen die auto's in verschillende lidstaten gebruiken. De begrippen "essentieel gebruik op permanente basis" of "effectief gebruik op permanente basis" zouden verder moeten worden verduidelijkt en zeer nauwkeurig moeten worden gedefinieerd. Daarom zou deze optie negatieve gevolgen hebben voor burgers, grensarbeiders, werkgevers, leasemaatschappijen en de motorrijtuigenbelasting. Het effect op de inschrijvingsinstanties, de criminaliteit in verband met gestolen voertuigen en de autoverzekering zou neutraal zijn.

Deze optie zou een jaarlijkse besparing van naar schatting 1 171 miljoen EUR opleveren.

3.5. Optie 5: Optimalisering van de elektronische uitwisseling van informatie tussen de nationale inschrijvingsinstanties

Deze optie houdt in dat de technische informatie over het motorvoertuig en de laatste inschrijvingsgegevens in de lidstaat van oorsprong elektronisch door de inschrijvingsinstantie van de lidstaat van bestemming worden vergaard via het bestaande Eucaris-systeem.

Optie 5 zou positieve gevolgen hebben voor burgers die hun voertuig overbrengen naar het land waar zij verblijven, alsook voor inschrijvingsinstanties, de criminaliteit in verband met gestolen motorvoertuigen en de markt voor tweedehands motorvoertuigen. Negatieve effecten konden niet worden vastgesteld. Het effect op grensarbeiders, leasemaatschappijen, autoverhuurbedrijven, de

motorrijtuigenbelasting, de verkeershandhaving en de autoverzekering zou neutraal zijn.

Deze optie zou een jaarlijkse besparing van naar schatting 274 miljoen EUR opleveren.

4. VERGELIJKING VAN DE OPTIES

De gevolgen van de verschillende opties voor de verlaging van de administratieve last kunnen als volgt worden samengevat:

Opties	**1**	**2a**	**2b**	**2c**	**3**	**4**	**5**
Burgers en ondernemingen	1 400	1 400	1 359	1 360	890	890	133
Overheidsinstanties	100	100	78	56	776	53	29
Totale administratieve kosten (A)	**1 500**	**1 500**	**1 437**	**1 416**	**943**	**943**	**162**
Inkomstenverlies (B)	**336**	**336**	**336**	**336**	**224**	**224**	**112**
Besparingen op kosten van eenrichtingsverhuur	418	418	409	407	0	0	0
Besparingen op verlies aan vraag	202	202	188	169	0	0	0
Besparingen in seizoensgebonden pieken in de vraag	16	16	15	15	4	4	0
Totale extra besparingen voor autoverhuurbedrijven (C)	**636**	**636**	**612**	**591**	**4**	**4**	**0**
TOTAAL (A+B+C)	**2 472**	**2 472**	**2 385**	**2 343**	**1 171**	**1 171**	**274**

Het basisscenario veroorzaakt aanzienlijke administratieve kosten en andere kosten voor burgers, ondernemingen en overheidsinstanties. Vanuit dat oogpunt zouden alle opties tot een gevoelige verbetering van de situatie leiden en tot een verlaging van de kosten (met name administratieve lasten) voor alle actoren.

De kwalitatieve gevolgen van de verschillende opties kunnen als volgt worden samengevat:

Opties	1	2a	2b	2c	3	4	5
Doelgroepen							
Burgers die verhuizen	+	+	+	+	+	0	+
Tweedehandsmarkt	+	0	0	0	+	0	+
Grensarbeiders	+	+	+	+	+	-	0
Leasemaatschappijen	+	+	+	+	+	-	0
Autoverhuurbedrijven	+	+	+	+	+	+	0
Inschrijvingsinstanties	+	+	+	+	+	0	+
Andere gevolgen							
Technische keuringen	-	-	0	0	0	0	0
Verkeershandhaving	-	-	0	0	0	+	0
Autoverzekering	-	-	-	-	0	0	0
Belastingen	-	-	-	-	0	0	0
Criminaliteit in verband met gestolen motorvoertuigen	-	0	0	0	+	0	+
+ = positief effect - = negatief effect 0 = neutraal effect							

Uit de tabel blijkt dat geen enkele optie alle problemen oplost.

Een vergelijking van de kwantificeerbare en niet-kwantificeerbare effecten leidt tot de volgende resultaten ten opzichte van de basisoptie:

Vergelijking van alle effecten							
Opties	**1**	**2a**	**2b**	**2c**	**3**	**4**	**5**
Besparingen (miljoen €)	2 472	2 472	2 385	2 343	1 171	1 171	274

Dit leidt tot de voorlopige conclusie dat alle opties aanzienlijke besparingen meebrengen maar ook dat ondanks deze besparingen de opties 1, 2a, 2b en 4 zeer belangrijke negatieve gevolgen hebben, met name op het gebied van de autoverzekering en de motorrijtuigenbelasting.

Daarom verdient het aanbeveling alleen de beleidsopties te selecteren die alleen maar positieve en neutrale effecten hebben, namelijk:

- optie 3: inschrijving in de lidstaat van de houder van het voertuig en vereenvoudigde herinschrijving;

- optie 5: optimalisering van de elektronische uitwisseling van informatie tussen de nationale inschrijvingsinstanties.

Een combinatie van de opties 3 en 5 zou relatief hoge besparingen ter waarde van minstens 1 445 miljoen EUR opleveren en zou op alle doelgroepen een positief of neutraal effect hebben.

Wat de vorm van het wetgevingsinstrument betreft, wordt in de effectbeoordeling een verordening aanbevolen.

5. TOEZICHT EN EVALUATIE

Voor de verschillende problemen die in deze effectbeoordeling worden vermeld, bestaat nog geen secundaire EU-wetgeving. Daarom vallen zij onder de bepalingen van het VWEU. De nationale systemen en de problemen waarmee burgers en ondernemingen worden geconfronteerd, zijn zeer verschillend, met name voor voertuigen die eerder in een andere lidstaat waren ingeschreven. Daarom is het belangrijk te voorzien in een coherent toezicht- en evaluatiesysteem dat echter geen extra administratieve last voor burgers, ondernemingen en nationale inschrijvingsinstanties mag meebrengen. Er bestaan momenteel nauwelijks precieze statistieken over bepaalde doelgroepen die door de huidige problemen met voertuiginschrijvingen rechtstreeks worden getroffen, met name over burgers die hun voertuigen naar een ander land overbrengen of over de markt van tweedehands voertuigen. Er zijn evenmin precieze statistische gegevens over de omvang van de moeilijkheden en de benodigde tijd voor herinschrijving in een andere lidstaat. De softwaretoepassing Eucaris levert evenwel statistieken op die als indicator kunnen worden gebruikt.

Er wordt voorgesteld om de volgende indicatoren en toezichtmethoden te gebruiken met het oog op een evaluatie van het wetgevingsinstrument binnen vier jaar na de uiterste termijn voor de tenuitvoerlegging ervan:

Wie werd door de problemen getroffen?	Indicatoren/toezichtmethode
Burgers de in een andere lidstaat een tweedehands motorvoertuig kopen	- Aantal klachten - Aantal Solvit-zaken - Aantal rechtszaken - Aantal verzoeken aan de Europese Consumentencentra - Aantal herinschrijvingen en uitschrijvingen - Openbare raadpleging, met name inzake administratieve last
Burgers die met hun voertuig naar een andere lidstaat verhuizen	
Burgers die een deel van het jaar in een andere lidstaat wonen	
Grensarbeiders met een auto van hun werkgever	
Lease- en autoverhuurbedrijven	Specifieke enquête voor deze sector
Nationale inschrijvingsinstanties	Specifieke enquête voor nationale inschrijvingsinstanties
Alle doelgroepen	Eucaris-statistieken