

**Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité over 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 — 2012/0082 (COD))

(2012/C 299/16)

Algemeen rapporteur: **de heer PÁSZTOR**

Het Europees Parlement en de Raad hebben op resp. 18 en 24 april 2012 besloten het Europees Economisch en Sociaal Comité overeenkomstig artikel 114 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU) te raadplegen over 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 — 2012/0082 (COD).

Op 24 april 2012 heeft het bureau van het Comité de afdeling Interne markt, Productie en Consumptie met de voorbereidende werkzaamheden belast.

Gezien de urgentie van de werkzaamheden heeft het Europees Economisch en Sociaal Comité tijdens zijn op 11 en 12 juli 2012 gehouden 482e zitting (vergadering van 12 juli) de heer PÁSZTOR als algemeen rapporteur aangewezen en vervolgens onderstaand advies met algemene stemmen goedgekeurd.

## 1. Aanbevelingen

1.1 Het EESC onderschrijft de Commissiedoelstellingen en kan zich erin vinden dat via een verordening regels worden opgesteld voor de inschrijving van motorvoertuigen die al eerder in een andere lidstaat zijn ingeschreven. Hiermee wordt recht gedaan aan zowel het subsidiariteitsbeginsel als het streven naar een "Europa van de burgers". Wel is het EESC teleurgesteld dat het niet mogelijk is gebleken om een uniforme EU-inschrijving in te voeren, zoals aanvankelijk het plan was. Naar het oordeel van het EESC zal men hier op lange termijn toch niet omheen kunnen.

1.2 Met de goedkeuring van de verordening zal het volgens het EESC simpel worden om voertuigen in een ander lid in te schrijven zonder extra lasten en overbodige inspecties en documenten. Tenzij de informatie onvolledig is of niet klopt, mogen andere landen geen bijkomende administratieve, inefficiënte en kostbare procedures (bv. technische keuringen) vereisen. Bovendien mag grensoverschrijdende inschrijving niet duurder zijn dan binnenlandse inschrijving.

1.3 Dat gewone burgers op grond van de verordening geen gegevens hoeven te verzamelen, acht het EESC een belangrijke verwezenlijking. Het feit dat de bevoegde instanties verplicht worden om gegevens uit te wisselen, zal hopelijk een gunstig effect hebben op de samenwerking op andere, belangrijker gebieden, zodat Europese waarden en gemeenschappelijke belangen daadwerkelijk gepromoot worden.

1.4 Het EESC vindt het een goede zaak dat de Commissie in de verordening zelf voorziet in een evaluatie achteraf. Het evaluatieverslag zou echter niet binnen vier, maar binnen twee jaar na de inwerkingtreding van de verordening moeten worden uitgebracht.

## 2. De ontwerpverordening van de Commissie

2.1 De Commissie heeft zich flinke inspanningen getroost om het via een verordening gemakkelijker te maken dat in een bepaalde lidstaat ingeschreven motorvoertuigen naar een andere lidstaat worden overgebracht. Qua wetgeving bestond er tot dusverre alleen een richtlijn (1999/37/EG) om de vorm en inhoud van kentekenbewijzen te coördineren. Andere harmonisatiemaatregelen – die gewenst zijn met het oog op de interne markt – zijn in de vorm van toelichtingsregels gegoten en hebben daardoor op het niveau van de lidstaten maar een beperkte impact gehad.

2.2 De Commissie moest bij het opstellen van de ontwerpverordening niet alleen bovengenoemde overwegingen in aanmerking nemen, maar ook de wetgeving over de bescherming van persoonsgegevens<sup>(1)</sup> en de preventie van grensoverschrijdende criminaliteit<sup>(2)</sup>.

2.3 Met inachtneming van wat er voor de interne markt nodig is, wordt in de ontwerpverordening het volgende bepaald:

— de regels voor motorvoertuigen (m.i.v. motorfietsen en brommers)<sup>(3)</sup> die in een bepaalde lidstaat zijn ingeschreven, maar regelmatig in een andere lidstaat worden gebruikt, worden geharmoniseerd. Motorvoertuigen die in een derde land zijn ingeschreven, vallen niet onder het toepassingsgebied van de verordening;

<sup>(1)</sup> Richtlijn 95/46/EG (PB L 281 van 23.11.1995, blz. 31-50) en Verordening 45/2001/EG (PB L 8 van 12.1.2001, blz. 1-22).

<sup>(2)</sup> Besluit 2004/919/EG van de Raad (PB L 389 van 30.12.2004, blz. 28).

<sup>(3)</sup> Richtlijn 2002/24/EG (PB L 124 van 9.5.2002, blz. 1-44).

- herinschrijving is alleen verplicht voor verblijfsperioden van meer dan zes maanden. Voorwaarde hierbij is een verplaatsing van de gewone verblijfplaats, d.w.z. de plaats waar de betrokkene zijn belangrijkste commerciële belangen of persoonlijke banden heeft;
- het wordt verboden om fysieke (technische) keuringen te vereisen, tenzij er daarvoor specifieke redenen zijn. Een fysieke controle mag alleen worden verricht als de inschrijvingsgegevens onvolledig zijn of niet met elkaar kloppen, als er vermoed wordt dat er criminaliteit in het spel is, of als er sprake is van ernstige schade of verandering van eigenaar. Is dit niet het geval, dan moet de in het land van oorsprong verrichte technische keuring als geldig worden aanvaard;
- er komen regels voor een uniforme internemarktaanpak van tijdelijke kentekenbewijzen en toekenning van handelaarskentekenbewijzen;
- er komen geharmoniseerde voorschriften voor de grensoverschrijdende handel in tweedehands auto's en de eigendoms-overdracht daarvan (alleen binnen de EU).

2.4 In de ontwerpverordening wordt bepaald dat inschrijvingsinstanties informatie over de eerdere inschrijving moeten inwinnen bij de instanties van de andere betrokken lidstaat. Daarbij wordt gewezen op de mogelijkheid om gebruik te maken van recente toepassingen op het vlak van informatietechnologie.

- Om de uitwisseling van informatie vlot te laten verlopen, dienen de nationale instanties krachtens de verordening software te gebruiken waarmee gegevens voor de instanties in andere lidstaten toegankelijk worden en tegelijkertijd de toegang van onbevoegden wordt uitgesloten; hiertoe moeten versleutelde XML-berichten worden verstuurd. Informatie moet *in real time* worden uitgewisseld via een onlineplatform. De kosten van de ontwikkeling van de software komen voor rekening van elke afzonderlijke lidstaat.
- De Commissie creëert een openbare database met contactgegevens van de nationale instanties.
- Door gebruik te maken van de wettelijk mogelijke delegatie van bevoegdheden zal de Commissie er ook voor zorgen dat het IT-systeem voortdurend verder wordt ontwikkeld.

2.5 In de ontwerpverordening wordt nauwkeurig omschreven onder welke voorwaarden inschrijving kan worden geweigerd. In dat geval hebben aanvragers een maand de tijd om tegen de weigering in beroep te gaan.

2.6 De Commissie zegt in de ontwerpverordening toe dat zij de impact van de verordening na vier jaar zal evalueren.

### 3. Algemene opmerkingen

3.1 Het EESC onderschrijft de Commissiedoelstellingen en kan zich erin vinden dat via een verordening regels worden opgesteld voor de inschrijving van motorvoertuigen die al eerder in een andere lidstaat zijn ingeschreven. Hiermee wordt recht gedaan aan zowel het subsidiariteitsbeginsel als het streven

naar een "Europa van de burgers". Tegelijkertijd wordt met het voorstel de in de praktijk gebleken bureaucratie aangepakt, waaraan het inherent is dat bij de behandeling van minder belangrijke kwesties niet zozeer naar strategische doelstellingen wordt gekeken, maar veeleer routinematig en gemakzuchtig te werk wordt gegaan.

3.2 Het EESC is echter teleurgesteld dat het niet mogelijk is gebleken om een uniforme EU-inschrijving in te voeren, zoals aanvankelijk het plan was. Naar de mening van het EESC zal men hier op lange termijn toch niet omheen kunnen.

3.3 Uniforme inschrijving betekent volgens het EESC niet dat de lidstaten de nodige inkomsten mislopen, omdat de inschrijvingskosten binnen het systeem kunnen worden teruggekregen. Wel zou uniforme inschrijving de transparantie en de traceerbaarheid ten goede komen.

3.4 De in de ontwerpverordening voorgestelde aanpak van fundamentele problemen, alsook de procedurele voorschriften om potentiële bedreigingen ten aanzien van klanten en overheden te detecteren en te neutraliseren, kunnen de goedkeuring van het EESC wegdragen. Er is dan ook sprake van een evenwichtige benadering van risicomanagement in plaats van overdreven bureaucratische voorzichtigheid.

3.5 De ontwerptekst biedt goede aanknopingspunten voor de preventie van grensoverschrijdende criminaliteit terwijl ook met de belangen van de markt voor tweedehands motorvoertuigen rekening wordt gehouden.

3.6 Met de goedkeuring van de verordening zal het volgens het EESC simpel worden om voertuigen in een ander lid in te schrijven zonder extra lasten en overbodige inspecties en documenten. Tenzij de informatie onvolledig is of niet klopt, mogen andere landen geen bijkomende administratieve, inefficiënte en kostbare procedures (bv. technische keuringen) vereisen. Bovendien mag grensoverschrijdende inschrijving niet duurder zijn dan binnenlandse inschrijving.

3.7 Dat gewone burgers op grond van de verordening geen gegevens hoeven te verzamelen, acht het EESC een belangrijke verwezenlijking. Het feit dat de bevoegde instanties verplicht worden om gegevens uit te wisselen, zal hopelijk een gunstig effect hebben op de samenwerking op andere, belangrijkere gebieden, zodat Europese waarden en gemeenschappelijke belangen daadwerkelijk gepromoot worden.

3.8 Het EESC acht het onverstandig om op langere termijn vast te houden aan tijdelijke en handelaarskentekenbewijzen. Handelaarskentekens zijn louter een tijdelijke oplossing. Tegelijkertijd is het tegenstrijdig dat voertuigen die niet aan de voorschriften voldoen, beperkt worden toegelaten en in sommige gevallen zelfs langere afstanden mogen afleggen van het ene naar het andere land. In plaats daarvan zouden zulke voertuigen getransporteerd moeten worden of zouden ze, indien hun technische staat het toelaat, tijdelijk toestemming moeten krijgen. Wel zou het zinvol zijn om tijdelijk ingeschreven voertuigen te verbieden goederen en passagiers te vervoeren.

3.9 Het is positief dat er voor individuen en bedrijven 1,5 miljard euro wordt bespaard. Het EESC geeft ook toe dat de 1,5 miljoen euro die de verordening jaarlijks kost, slechts een minimale impact zal hebben op de EU-begroting. Er zij echter op gewezen dat de verordening gefinancierd moet worden uit de nationale begrotingen. Om een volledig helder beeld te schep­pen, zou het goed zijn om een raming te geven van de totale kosten.

3.10 In de ontwerpverordening is bepaald dat aan de Commissie bevoegdheden worden gedelegeerd inzake technische en gegevensinhoudelijke kwesties rond de werking van het systeem op Europees niveau. Het EESC is het hiermee eens.

3.11 De besluitvormingsinstellingen (Europees Parlement, Raad en Commissie) zouden volgens het EESC moeten overw­egen om toe te staan dat de aanvankelijke inschrijvingskosten van een klant geheel of gedeeltelijk verdisconteerd worden in geval van herinschrijving van een voertuig, behalve bij her­inschrijving als gevolg van een verandering van eigenaar.

3.12 Het EESC vindt het een goede zaak dat de Commissie in de verordening zelf voorziet in een evaluatie achteraf. Het

evaluatieverslag zou echter niet binnen vier, maar binnen twee jaar na de inwerkingtreding van de verordening moeten worden uitgebracht.

#### 4. Specifieke opmerkingen

4.1 Het EESC vindt dat de huidige ontwerpverordening zo­wel in grote lijnen als in detail aan de verwachtingen voldoet.

4.2 Het steunt het streven om inschrijvingsprocedures te ba­seren op de gegevens van de "typegoedkeuring van volledige voertuigen" zoals gebruikt in de regeling inzake het conformiteitscertificaat. Deze gegevens zijn gedetailleerder dan die welke op grond van Bijlage I zijn vereist, maar ze zijn internationaal geaccepteerd en in diverse lidstaten liggen ze reeds ten grond­slag aan de inschrijvingsprocedures.

4.3 Naast de door de fabrikanten verstrekte technische gege­vens zouden ook reële waarden die gebaseerd zijn op de meest recente officiële tests moeten worden opgenomen, bv. wat de uitstoot van verontreinigende stoffen betreft.

Brussel, 12 juli 2012

*De voorzitter*  
*van het Europees Economisch en Sociaal Comité*  
Staffan NILSSON

---