

Vergaderjaar 2011–2012

22 112

Nieuwe Commissievoorstellen en initiatieven van de lidstaten van de Europese Unie

Nr. 1417

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN BUITENLANDSE ZAKEN

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 11 mei 2012

Overeenkomstig de bestaande afspraken heb ik de eer u hierbij zes fiches aan te bieden die werden opgesteld door de werkgroep Beoordeling Nieuwe Commissievoorstellen (BNC).

- Fiche 1: Mededeling oprichting Europees Centrum voor de bestrijding van cybercriminaliteit (Kamerstuk 22 112, nr. 1412)
- Fiche 2: Mededeling afzetbevordering en voorlichting landbouwproducten (Kamerstuk 22 112, nr. 1413)
- Fiche 3: Besluiten EU standpunt coördinatie sociale zekerheid Turkije, Montenegro, San Marino en Albanië (Kamerstuk 22 112, nr. 1414)
- Fiche 4: Mededeling Externe dimensie coördinatie sociale zekerheid (Kamerstuk 22 112, nr. 1415)
- Fiche 5: Verordening beheerplan kabeljauw in de Oostzee (Kamerstuk 22 112, nr. 1416)
- Fiche 6: Verordening vereenvoudiging registratie van motorvoertuigen uit een andere lidstaat

De staatssecretaris van Buitenlandse Zaken,
H. P. M. Knapen

Fiche: Verordening vereenvoudiging registratie van motorvoertuigen uit een andere EU-lidstaat

1. Algemene gegevens

Titel voorstel

Verordening van het Europees Parlement en de Raad tot vereenvoudiging van de overbrenging van in een andere lidstaat ingeschreven motorvoertuigen binnen de interne markt.

Datum Commissiedocument

4 april 2012

Nr. Commissiedocument

COM(2012)164

Prelex

http://ec.europa.eu/prelex/detail_dossier_real.cfm?CL=nl&DosId=201493

Nr. Impact Assessment Commissie en Opinie Impact Assessment Board

SWD(2012)81

Behandelingstraject Raad

Waarschijnlijk de Raad voor Concurrentievermogen.

Eerstverantwoordelijk ministerie

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Rechtsbasis, besluitvormingsprocedure Raad, rol Europees Parlement, gedelegeerde en/of uitvoeringshandelingen

a) Rechtsbasis

Artikel 114, Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (interne markt).

b) Besluitvormingsprocedure Raad en rol Europees Parlement

Gewone wetgevingsprocedure art. 294 VWEU. Raad: gekwalificeerde meerderheid. EP: medebeslissingsprocedure.

c) Gedelegeerde en/of uitvoeringshandelingen

Er is voorzien in de vaststelling van gedelegeerde handelingen (art. 290 VWEU) en in de vaststelling van uitvoeringshandelingen door de Commissie (art. 291 VWEU).

Het voorstel bevat de volgende voorstellen voor gedelegeerde en/of uitvoeringshandelingen:

1. De Commissie wordt bevoegd tot een uitvoeringshandeling ten behoeve van het ontwikkelen van een software applicatie, waarin de voertuiggegevens worden uitgewisseld.

2. De Commissie wordt bevoegd tot een uitvoeringshandeling om het format en model voor een handelaarskentekenbewijzen te ontwikkelen.
3. De Commissie wordt bevoegd tot gedelegeerde handelingen voor het aanpassen van de Annexen I en II bij de verordening; om de voorwaarden vast te stellen waaraan ondernemingen moeten voldoen om met handelaarskentekenbewijzen te mogen werken en om de duur en geldigheid van dergelijke kentekenbewijzen te bepalen.

2. Samenvatting BNC-fiche

• Korte inhoud voorstel

Het doel is het vergemakkelijken van herinschrijving van voertuigen uit andere lidstaten. Problemen hierbij zijn een belemmering voor het vrije verkeer van goederen en personen.

• Bevoegdheidsvaststelling en subsidiariteits- en proportionaliteitsoordeel

De subsidiariteit wordt positief beoordeeld. De proportionaliteit wordt negatief beoordeeld, omdat het voorstel op enkele onderdelen te kort schiet en op andere onderdelen verder gaat dan noodzakelijk om het doel te bereiken.

• Implicaties/risico's/kansen

De verordening maakt het registreren van een voertuig in een andere lidstaat makkelijker en kan op termijn een kostenbesparing met zich meebrengen. Het voorstel vereist aanpassing van verschillende wetten. Een invoeringstermijn van een jaar is daarom onhaalbaar. Er is een risico op fraude bij een louter administratieve invoerprocedure indien de kentekenregistratie en toelatingsprocedures niet in alle lidstaten sluitend zijn.

• Nederlandse positie

Nederland is positief over de beoogde doelstelling van de verordening, maar is in de uitwerking ervan kritisch. Het kabinet wil dat voor elektronische inschrijving van voertuigen *bestaande* (software)systemen en gegevens worden gebruikt. Hieraan moet een exportstatus en notering van kilometerstanden worden toegevoegd om fraude bij herinschrijving van voertuigen te voorkomen.

Nederland wil dat voertuigen mogen blijven worden geïdentificeerd, voordat zij worden ingeschreven. Ook wil Nederland dat er meer duidelijkheid komt over de procedures die in de EU gehanteerd worden bij eerste inschrijving. Nederland wil de discretionaire bevoegdheid om voertuigen een kenteken te geven of te weigeren, behouden.

3. Samenvatting voorstel

• Inhoud voorstel

De reden dat de Europese Commissie de verordening voorstelt, is het grote aantal klachten van burgers, bedrijven en overheden op SOLVIT de klachtenwebsite voor problemen in de interne markt. De ontwerpverordening voorziet in een vereenvoudiging van de procedures rondom herinschrijving, door:

- ondersteuning van de inschrijving van voertuigen met elektronische gegevensuitwisseling De registrerende lidstaat is verplicht het register

- in het land van herkomst te raadplegen en de voertuig- en toelatingsgegevens van het voertuig over te nemen naar de eigen registratie.
- het leidend laten zijn van het reguliere adres van de kentekenhouder (persoon of bedrijf) voor waar een voertuig geregistreerd moet worden. Een kentekenhouder heeft zes maanden de tijd om zijn voertuig in het nieuwe land te registreren. In de tussentijd mag een lidstaat geen belemmeringen opleggen voor het gebruik van het voertuig. Vooralsnog gaan wij er van uit dat het heffen van belastingen in de tussentijd niet als belemmering wordt gezien.
- Meer harmonisering op de uitgifte en voorwaarden voor tijdelijke kentekens en handelaarskentekens.

• *Impact assessment Commissie*

In het impact assessment zijn vijf hoofdopties onderzocht waarbij uiteindelijk de combinatie van twee opties als beste oplossing naar voren is gekomen: het vereenvoudigen van de inschrijving en het gebruik maken van elektronische berichtenuitwisseling via bestaande applicaties tussen registrerende autoriteiten.

4. Bevoegdheidsvaststelling en subsidiariteits- en proportionaliteitsoordeel

a) Bevoegdheid

Het kabinet acht artikel 114, Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, de juiste grondslag voor het voorstel. De bevoegdheidsgrondslag is rechtmatig.

b) Subsidiariteits- en proportionaliteitsoordeel

Subsidiariteitsoordeel: positief. De moeilijkheden die burgers en bedrijven ondervinden bij het inschrijven van een voertuig in een andere lidstaat rechtvaardigt optreden vanuit de Europese Unie. De proportionaliteit wordt negatief beoordeeld, omdat het voorstel op enkele onderdelen te kort schiet en op andere onderdelen verder gaat dan noodzakelijk om het doel te bereiken. Nederland vindt dat de verordening te kort schiet, vanwege het gebrek aan:

- het verplicht stellen van het gebruik van EUCARIS voor de elektronische inschrijving van voertuigen en de uitwisseling van gegevens die hierbij worden gebruikt;
- het verplicht gebruik van een exportstatus en de notering van kilometerstanden om fraude bij herinschrijving van voertuigen te voorkomen.

Nederland vindt de verordening te ver gaan op de onderdelen die:

- gaan over het gebruik van een nieuwe (software)systemen;
- gaan over een onredelijke beperking van de bevoegdheid van een lidstaat om voertuigen te mogen identificeren voordat zij worden ingeschreven;
- gaan over een onredelijke beperking van de bevoegdheid van een lidstaat om inschrijving van voertuigen te mogen weigeren en;
- bepalen welke ondernemingen handelaarskentekenbewijzen mogen gebruiken;
- mogelijke gevolgen hebben voor andere voertuigverplichtingen zoals belastingen en verzekeringen.

De keuze voor het instrument verordening wordt positief beoordeeld. Een verordening borgt eenduidige regels over de methode en de gegevens die de registrerende autoriteiten kunnen hanteren bij herinschrijving.

c) Nederlands oordeel over de voorstellen op het gebied van gedelegeerde en/of uitvoeringshandelingen

Nederland is positief ten aanzien van de uitvoeringshandelingen ten aanzien van het ontwikkelen van een format en model voor handelaarskentekenbewijzen en het aanpassen van de Annexen I en II uit de verordening voor zover dit uitbreiding van de Annexen betreft. In het voorstel is opgenomen dat de Commissie bevoegd wordt tot de uitvoeringshandeling om een software applicatie te ontwikkelen voor het uitwisselen van voertuiggegevens voor herinschrijving in andere lidstaten. Nederland vindt echter dat het kostenefficiënter is om bestaande software, zoals deze ook al gebruikt wordt in het kader van de raadsbesluiten 2008/615/JHA en 2008/616/JHA, te gebruiken. Nieuwe systemen ontwerpen voor uitwisseling van gegevens vertraagt het proces nodeloos en drijft de kosten op. Ook ten aanzien van het delegeren van de bevoegdheid ten aanzien van ondernemingen die een handelaarskenteken mogen voeren, heeft Nederland bezwaren. Aangezien handelaarskentekens vrijstelling van belasting hebben is het belangrijk dat deze met voldoende waarborgen omkleed zijn.

5. Financiële implicaties, gevolgen voor regeldruk en administratieve lasten

a) Consequenties EU-begroting

(Vooralsnog) geen gevolgen voor de EU-begroting.

b) Financiële consequenties (incl. personele) voor rijksoverheid en/of decentrale overheden

Aan de verordening zijn eenmalige implementatiekosten verbonden voor het aanpassen van registratiesystemen en het raadpleegbaar maken van de gegevens. Daartegenover staat dat op termijn een besparing plaats zal hebben, waardoor deze investering mogelijk terug te verdienen is. Het kabinet pleit vanuit het oogpunt van kostenefficiëntie gebruik maken van het bestaande gegevensuitwisselingssysteem (EUCARIS). De budgettaire gevolgen worden ingepast op de begroting van het beleidsverantwoordelijke departement, conform de regels van de budgetdiscipline.

c) Financiële consequenties (incl. personele) voor bedrijfsleven en burger

Binnen geheel Europa wordt door de Europese Commissie het voordeel van de burger en bedrijfsleven geschat op € 1 500 miljoen aan lastenverlichting. Voor Nederland zal dit een gedeelte van het totaal betreffen. De procedures voor inschrijving zijn in Nederland al relatief eenvoudig, waardoor de winst in Nederland ten opzichte van andere lidstaten lager uitvalt. Daarnaast zal er een administratieve lastenverlichting voor burgers en bedrijven plaatsvinden.

d) Gevolgen voor regeldruk/administratieve lasten voor rijksoverheid, decentrale overheden, bedrijfsleven en burger

De voorgestelde verordening zal naar verwachting niet tot een verhoging van administratieve lasten voor de rijksoverheid leiden. De administratieve lasten voor burger en bedrijven zullen naar verwachting verkleind worden door een eenvoudiger inschrijvingsprocedure. De vereenvoudigingen komen voornamelijk voort uit het efficiënter verkrijgen van de benodigde informatie uit het buitenland langs elektronische weg. Hierdoor wordt de wachttijd voor de burger korter. Mogelijkerwijs zijn er

gevolgen voor de polisvoorwaarden van autoverzekeringen (bijvoorbeeld door de wijziging van de registratietermijn).

6. Implicaties juridisch

a) Consequenties voor nationale en decentrale regelgeving en/of sanctionering beleid (inclusief toepassing van de lex silencio positivo)

Het voorstel voor de verordening leidt tot de noodzaak tot wijzigingen van onder andere:

- de Wegenverkeerswet 1994;
- de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen;
- minimaal twee AMvB's en een aantal ministeriële regelingen¹.

b) Voorgestelde implementatietermijn (bij richtlijnen), dan wel voorgestelde datum inwerkingtreding (bij verordeningen en beschikkingen) met commentaar t.a.v. haalbaarheid

Eén jaar na de datum van publicatie. Gezien het feit dat een aantal nationale wetten moet worden aangepast, is deze periode te kort. Nederland pleit voor een inwerkingtreding van twee jaar na publicatie.

c) Wenselijkheid evaluatie-/horizonbepaling

Artikel 13 van de verordening bevat een evaluatiebepaling van vier jaar, nadat de verordening van kracht is.

7. Implicaties voor uitvoering en handhaving

a) Uitvoerbaarheid

De verordening is ten aanzien van de uitwisseling van gegevens goed uitvoerbaar, indien gebruik wordt gemaakt van bestaande systemen. Indien nieuwe systemen worden voorgeschreven, zal de implementatie duurer worden en langer duren.

Voorgesteld wordt om de overschrijving meer dan nu gebruikelijk een administratieve handeling te maken, tenzij er fouten in de gegevens zitten of het voertuig beschadigd is. Wanneer het voertuig niet fysiek aanwezig is bij herinschrijving, is het niet mogelijk te controleren of een voertuig (ernstig) beschadigd is. Nederland wil daarom duidelijk in het de verordening hebben dat het identificeren van het voertuig altijd mogelijk moet zijn indien er gegronde redenen zijn om aan te nemen dat het voertuig onveilig is, anders is de uitvoering van artikel 4 niet haalbaar. De registrerende autoriteit dient aan te kunnen tonen welke gegronde redenen aan dit besluit ten grondslag liggen.

b) Handhaafbaarheid

Op onderdelen is de verordening lastig handhaafbaar, met name artikel 3 (plaats van registratie) en artikel 4 (verplichting van inschrijving binnen 6 maanden).

8. Implicaties voor ontwikkelingslanden

Geen

¹ Algemene maatregelen van bestuur, zoals het kentekenreglement en het besluit aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen

9. Nederlandse positie

Nederland steunt de beoogde doelstelling van de verordening, dat het voor burgers en bedrijven makkelijker gemaakt moet worden om voertuigen uit andere lidstaten te registreren. Hierdoor worden belemmeringen voor het vrije verkeer van personen en goederen weggenomen. Hierbij wil Nederland er graag op wijzen dat veel problemen in de praktijk niet zozeer veroorzaakt worden door gebrekkige regelgeving, maar veelal door een gebrekkige implementatie. Nederland ziet grote voordelen bij digitale inschrijving van voertuigen. Het voorstel schiet echter op enkele onderdelen te kort en gaat op andere onderdelen verder dan noodzakelijk om het doel te bereiken.

Het voorstel bevat het uitgangspunt dat de plaats waar de *kentekenhouder* zijn gewone verblijf heeft, leidend is voor de vraag in welk land een voertuig geregistreerd moet worden. Nederland wil evenwel dat voertuigen die op naam staan van een rechtspersoon (bedrijf, leasemaatschappij) moeten worden ingeschreven in het land waar de *reguliere gebruiker* van het voertuig zijn gewone verblijf heeft. Dit om fraude in het kader van belastingen en/of verzekeringen te voorkomen. De kentekenhouder heeft volgens de verordening *zes maanden* de tijd om zijn voertuig in een andere lidstaat in te schrijven. In de tussentijd mag een lidstaat geen belemmeringen opleggen voor het gebruik van het voertuig. Vooralsnog gaan wij er van uit dat het heffen van belastingen in de tussentijd niet als belemmering wordt gezien. Nederland heeft een sterke voorkeur voor de opname van de voorwaarde dat het heffen van belastingen in de tussentijd niet als belemmering wordt gezien. De periode van zes maanden is langer dan in Nederland gebruikelijk. Dit brengt complicaties voor de handhaafbaarheid met zich mee. Ook voor de uitvoering van belasting personenauto's en motorrijwielen (BPM) en motorrijtuigenbelasting (MRB) kan dit mogelijk indirect negatieve gevolgen hebben, doordat belastingplichtigen zich niet direct bij de Belastingdienst melden als ze weten dat ze zes maanden de tijd hebben om te registreren. Een kortere termijn is daarom zeer wenselijk.

Nederland juicht toe dat inschrijving van voertuigen uit andere Europese landen grotendeels via de elektronische weg zal plaatsvinden. Het uitgangspunt voor het kabinet is dat er geen onnodige extra procedures bij het herinschrijven van voertuigen worden geëist. Het kabinet wil daarom dat de voertuiggegevens die uitgewisseld moeten worden voor het herinschrijven zoveel mogelijk overeenkomen met die al zijn vastgesteld in de kaderrichtlijn betreffende de typegoedkeuring en eerste toelating van voertuigen (2007/46/EG). Op deze manier wordt het proces van goedkeuren en herinschrijven gestroomlijnd en wordt dubbel werk voorkomen. Aan deze gegevens moeten volgens Nederland twee zaken toegevoegd worden:

- de kilometerstand van het voertuig op moment van export en;
- een exportsignaal.

Op deze manier wordt voorkomen dat gestolen voertuigen in een andere lidstaat legaal worden geregistreerd en wordt fraude met kilometerstanden over de grens tegengegaan. Het verplicht stellen van het beëindigen van de inschrijving in Nederland (als land van herkomst) draagt bij aan de zuiverheid van het Basisregister Voertuigen en biedt een lastenverlichting van de burger, die niet onnodig lang geconfronteerd wordt met voertuigverplichtingen.

Nederland ziet geen noodzaak voor het ontwikkelen van nieuwe software voor het uitwisselen van gegevens, zoals door de Europese Commissie voorgesteld. Nederland is voorstander van het verplicht stellen van het bestaande systeem *EUCARIS*.

Nederland wil daarom duidelijk in het de verordening hebben dat het identificeren van het voertuig altijd mogelijk moet zijn indien er gegronde redenen zijn om aan te nemen dat het voertuig onveilig is, anders is de uitvoering van artikel 4 niet haalbaar. De registrerende autoriteit dient aan te kunnen tonen welke gegronde redenen aan dit besluit ten grondslag liggen.

Nederland wil voertuigen kunnen identificeren, vóórdát zij worden ingeschreven. Nederland wil hier waken voor het gevaar dat voertuigen die beschadigd, onveilig of gestolen zijn (*omkatten* van voertuigen) een Nederlands kenteken krijgen. Nederland vindt een puur administratieve overschrijving van voertuigen alleen mogelijk en wenselijk als registratie in alle landen gelijkwaardig is.

De verordening veronderstelt gelijkwaardige procedures voor (eerste) toelating van voertuigen in alle lidstaten. Dat is nu niet het geval. Het kabinet wil in de verordening lidstaten de verplichting geven om de nationale toelatingsprocedures en -eisen digitaal openbaar te maken, zodat ook een eventuele weigering voor het niet toelaten van een voertuig gestaafd kan worden.

Nederland juicht de harmonisatie van de afgifte van tijdelijke kentekens en het formaat en model van het handelaarskenteken toe. Dit vergemakkelijkt de handhaving van voertuigverplichtingen rondom geïmporteerde voertuigen.