



# DASIMPORT

Wij begeleiden de import van uw volgende auto van A tot Z

24.3.2007

NL

Publicatieblad van de Europese Unie

C 68/15

## Interpretatieve mededeling over de procedures voor de registratie van uit een andere lidstaat afkomstige motorvoertuigen

(Voor de EER relevante tekst)

(2007/C 68/04)

### 1. INLEIDING

De aankoop van een motorvoertuig in of de overbrenging ervan naar een andere lidstaat is veel eenvoudiger dan enkele jaren geleden dankzij met name drie belangrijke ontwikkelingen:

- a) De verschillende nationale typegoedkeuringsystemen werden vervangen door het EG-typegoedkeuringsstelsel voor complete voertuigen <sup>(1)</sup>, dat sinds januari 1998 op de meeste personenauto's en sinds juni 2003 op de meeste motorfietsen verplicht wordt toegepast. Bijgevolg moeten deze categorieën motorvoertuigen aan alle relevante EG-typegoedkeuringsrichtlijnen voldoen om in de handel te worden gebracht en mogen de lidstaten de verkoop, de registratie en het in het verkeer brengen van die voertuigen niet weigeren. Het Europees Parlement en de Raad bestuderen momenteel een voorstel voor een nieuwe kaderrichtlijn <sup>(2)</sup>. Zodra dit voorstel is goedgekeurd, zullen bedrijfsvoertuigen (bussen en toerbussen, bestelauto's en vrachtwagens) in de EG-typegoedkeuring voor complete voertuigen worden opgenomen. Een uniforme EG-typegoedkeuring in de hele Europese Unie maakt de registratie in alle lidstaten sneller en eenvoudiger.
- b) De nieuwe groepsvrijstellingsverordening inzake de toepassing van de mededingingsregels op de verkoop en het onderhoud van motorvoertuigen <sup>(3)</sup> biedt de Europese consument nog meer mogelijkheden om via de prijsverschillen tussen de lidstaten profijt te trekken van de interne markt. Zo kan de consument nu zonder beperking een beroep doen op de diensten van tussenpersonen of agenten met aankoopbevoegdheid om hun motorvoertuig te kopen waar het hun het best uitkomt. Distributeurs hebben meer vrijheid om buiten hun eigen grondgebied activiteiten te ontplooiën en in andere lidstaten voertuigen aan consumenten te verkopen (de zogenaamde „actieve verkoop”, naast de „passieve verkoop” waarbij de consument het initiatief neemt om zich tot de distributeur te wenden).
- c) De Europese Gemeenschap heeft een geharmoniseerd kentekenbewijs voor motorvoertuigen ingevoerd <sup>(4)</sup>. Het hoofddoel ervan is het vrije verkeer van voertuigen die in één lidstaat zijn geregistreerd, in de overige lidstaten te bevorderen en het opnieuw in het verkeer brengen van voertuigen die eerder in een andere lidstaat waren geregistreerd, te vergemakkelijken.

Niettemin schrikken nog talrijke burgers en ondernemingen ervoor terug om een motorvoertuig in een andere lidstaat te kopen, omdat zij bang zijn voor onnodige paperassen en extra kosten in hun eigen land. Bovendien gaat de overbrenging van motorvoertuigen naar een andere lidstaat nog steeds met klachten gepaard, vooral vanwege omslachtige typegoedkeurings- en registratieprocedures. Momenteel houden meer dan 20 % van de lopende inbreukprocedures met betrekking tot de artikelen 28 tot en met 30 van het EG-Verdrag en 7 % van de SOLVIT-zaken verband met de registratie van motorvoertuigen <sup>(5)</sup>.

Het doel van deze mededeling is een compleet en actueel overzicht te geven van de beginselen van het Gemeenschapsrecht die van toepassing zijn op de registratie van motorvoertuigen in een andere lidstaat dan die van aankoop en op de overdracht van de registratie tussen lidstaten onderling, zulks in het licht van recente ontwikkelingen in de Europese wetgeving en in de jurisprudentie van het Hof van Justitie. Deze

<sup>(1)</sup> Richtlijn 70/156/EEG van de Raad van 6 februari 1970 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten betreffende de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan (PB L 42 van 23.2.1970, blz. 1). Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 2006/40/EG van het Europees Parlement en de Raad (PB L 161 van 14.6.2006, blz. 12).

<sup>(2)</sup> Voorstel van de Commissie voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd (COM(2003) 418, gewijzigd bij COM(2004) 738).

<sup>(3)</sup> Verordening (EG) nr. 1400/2002 van de Commissie van 31 juli 2002 betreffende de toepassing van artikel 81, lid 3, van het Verdrag op groepen verticale overeenkomsten en onderling afgestemde feitelijke gedragingen in de motorvoertuigensector (PB L 203 van 1.8.2002, blz. 30). Verordening gewijzigd bij de Toetredingsakte van 2003.

<sup>(4)</sup> Richtlijn 1999/37/EG van de Raad van 29 april 1999 inzake de kentekenbewijzen van motorvoertuigen (PB L 138 van 1.6.1999, blz. 57). Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 2006/103/EG (PB L 363 van 20.12.2006, blz. 344).

<sup>(5)</sup> [http://europa.eu.int/solvit/site/statistics/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/solvit/site/statistics/index_en.htm).

mededeling geeft echter geen overzicht van de beginselen van het Gemeenschapsrecht met betrekking tot de registratie- en motorrijtuigenbelasting voor auto's<sup>(1)</sup>, die momenteel onder artikel 25 of 90 van het EG-Verdrag vallen<sup>(2)</sup>.

Deze mededeling vervangt volledig de interpretatieve mededeling van de Commissie inzake de goedkeurings- en inschrijvingsprocedure voor reeds eerder, in een andere lidstaat ingeschreven voertuigen<sup>(3)</sup>. Er zij echter op gewezen dat alleen het Europese Hof van Justitie bevoegd is om over de interpretatie van Gemeenschapsrecht een definitieve uitspraak te doen.

Deze mededeling is van bijzonder belang voor de autoriteiten van lidstaten die met goedkeuring en registratie van motorvoertuigen te maken hebben, en zal voor hen een hulp zijn om het Gemeenschapsrecht correct toe te passen. De Commissie zal een consumentengids opstellen waarin zij de overbrenging en registratie van voertuigen binnen de EU toelicht.

De Commissie zal in ieder geval nauwlettend blijven toezien op de correcte toepassing van de beginselen van het Gemeenschapsrecht met betrekking tot de registratie en de overbrenging van motorvoertuigen.

## 2. TERMINOLOGIE

Deze mededeling betreft de eerste registratie van motorvoertuigen en de registratie van motorvoertuigen die eerder in een andere lidstaat waren geregistreerd, ongeacht of ze nieuw of gebruikt zijn.

In deze mededeling wordt verstaan onder „motorvoertuig“:

- elk voor deelname aan het wegverkeer bestemd compleet of incompleet motorvoertuig op ten minste vier wielen met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van meer dan 25 km/h, alsmede aanhangwagens daarvan, met uitzondering van voertuigen die zich over rails voortbewegen, landbouw- en bosbouwtrekkers, alle mobiele machines en zware bedrijfsvoertuigen<sup>(4)</sup>; of
- elk motorvoertuig op twee of drie wielen, al dan niet met dubbellucht, dat bestemd is om aan het wegverkeer deel te nemen<sup>(5)</sup>;

Een „eerder in een andere lidstaat geregistreerd motorvoertuig“: een motorvoertuig waarvoor administratieve toestemming is verleend om in het verkeer te worden gebracht, wat de identificatie ervan en de afgifte van een kenteken impliceert. Deze mededeling betreft dus ook motorvoertuigen waarvoor een tijdelijk of handelaarkenteken was afgegeven.

De tijd dat een voertuig geregistreerd was in een lidstaat voordat het naar een andere lidstaat werd overgebracht, is irrelevant.

## 3. REGISTRATIE VAN EEN MOTORVOERTUIG IN DE LIDSTAAT VAN VERBLIJF

### 3.1. Wat is de „lidstaat van verblijf“ voor de registratie?

Volgens het Hof van Justitie is de registratie het natuurlijk gevolg van de uitoefening van de fiscale bevoegdheid op het gebied van motorvoertuigen. Zij vergemakkelijkt het toezicht, zowel voor de lidstaat van registratie als voor de overige lidstaten, aangezien de registratie in één lidstaat het bewijs is dat daar de motorrijtuigenbelasting is betaald<sup>(6)</sup>,

<sup>(1)</sup> De beginselen van het Gemeenschapsrecht die momenteel van toepassing zijn op de registratie- en motorrijtuigenbelasting voor auto's, worden toegelicht in een informatiedocument van de Commissie over de rechten en plichten van de Europese burger met betrekking tot de fiscale behandeling van de intracommunautaire overbrenging en het grensoverschrijdende gebruik van personenauto's, gepubliceerd op: [http://ec.europa.eu/taxation\\_customs/taxation/other\\_taxes/passenger\\_car/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/taxation_customs/taxation/other_taxes/passenger_car/index_en.htm).

<sup>(2)</sup> De Commissie heeft een voorstel goedgekeurd over de belasting van personenauto's (COM(2005) 261 van 5.7.2006). Het voorstel voorziet in een geleidelijke afschaffing van de registratiebelasting tijdens een overgangsperiode van vijf tot tien jaar en in de instelling van een systeem voor de restitutie van de resterende voertuigbelasting, wanneer een personenauto die in een lidstaat is geregistreerd, voor registratie definitief naar een andere lidstaat wordt overgebracht.

<sup>(3)</sup> PB C 143 van 15.5.1996, blz. 4.

<sup>(4)</sup> Zie artikel 1 van Richtlijn 70/156/EEG.

<sup>(5)</sup> Dat wil zeggen elk motorvoertuig dat valt onder het toepassingsgebied (van artikel 1) van Richtlijn 2002/24/EG van het Europees Parlement en de Raad van 18 maart 2002 betreffende de goedkeuring van twee- of driewielige motorvoertuigen en de intrekking van Richtlijn 92/61/EEG van de Raad (PB L 124 van 9.5.2002, blz. 1). Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 2005/30/EG van de Commissie (PB L 106 van 27.4.2005, blz. 17).

<sup>(6)</sup> Arrest van het Hof van Justitie van 21 maart 2002, Cura Anlagen GmbH tegen Auto Service Leasing GmbH (ASL), zaak C-451/99, Jurispr. 2002, blz. I-03193 (<http://curia.europa.eu/nl/content/juris/index.htm>).

Ieder moet zijn voertuig laten registreren in de lidstaat waar hij zijn gewone verblijfplaats heeft. Artikel 7 van Richtlijn 83/182/EEG<sup>(1)</sup> en artikel 6 van Richtlijn 83/183/EEG<sup>(2)</sup> lichten nauwkeurig toe hoe de gewone verblijfplaats wordt bepaald van personen die tijdelijk of permanent wonen en rijden in een andere dan hun eigen lidstaat. Volgens de jurisprudentie van het Hof van Justitie kan het kwantitatieve criterium waarnaar in dit artikel wordt verwezen (een verblijf van meer dan 185 dagen per jaar op een bepaalde plaats) echter niet als doorslaggevend worden beschouwd als er andere factoren zijn die de situatie veranderen.

Volgens het Hof van Justitie is het zo dat, wanneer een persoon zowel persoonlijke als beroepsmatige bindingen in twee lidstaten heeft, zijn gewone verblijfplaats, die wordt bepaald in het kader van een algemene beoordeling op basis van alle relevante feitelijke elementen, de plaats is waar het permanente centrum van zijn belangen is gelegen, en dat ingeval die beoordeling het niet mogelijk maakt vast te stellen waar dit centrum is gelegen, voorrang moet worden gegeven aan de persoonlijke bindingen<sup>(3)</sup>.

### 3.2. De verschillende stappen om een motorvoertuig te laten registreren

Volgens de huidige wergeving van de lidstaten zijn er (maximaal) drie verschillende stappen om een motorvoertuig in de ontvangende lidstaat te laten registreren:

- **goedkeuring van de technische eigenschappen van het motorvoertuig**, wat in veel gevallen de EG-typegoedkeuring zal zijn. Bepaalde typen motorvoertuigen vallen echter nog steeds onder nationale goedkeuringsprocedures;
- **keuring van gebruikte voertuigen**, om ter bescherming van de gezondheid en het leven van personen te verifiëren of het motorvoertuig in kwestie op het ogenblik van de registratie in goede staat van onderhoud verkeert;
- **de registratie van het motorvoertuig**, m.a.w. de administratieve toestemming om het motorvoertuig in het verkeer te brengen, wat de identificatie ervan en de afgifte van een kenteken impliceert.

### 3.3. Goedkeuring van de technische eigenschappen van het motorvoertuig

#### 3.3.1. EG-typegoedkeuring

Alle in serie gebouwde personenauto's, motorfietsen en trekkers die sinds 1996, respectievelijk mei 2003 en 2005 zijn goedgekeurd, vallen in principe onder de EG-typegoedkeuring. Dit is een procedure waarbij een lidstaat certificeert dat een voertuigtype aan alle relevante Europese veiligheids- en milieubeschermingsvoorschriften voldoet. De EG-typegoedkeuring is in alle lidstaten geldig.

Wanneer de fabrikant van het motorvoertuig overeenkomstig Richtlijn 70/156/EEG zijn **aanvraag om EG-typegoedkeuring** indient bij de goedkeuringsinstantie van een lidstaat, die voor het voertuig EG-typegoedkeuring verleent als het aan alle voorschriften van de relevante richtlijnen<sup>(4)</sup> voldoet, zendt de goedkeuringsinstantie van die lidstaat de goedkeuringsinstanties van de overige lidstaten een kopie van het typegoedkeuringscertificaat toe voor elk voertuigtype dat het heeft goedgekeurd, geweigerd heeft goed te keuren of waarvan het de goedkeuring heeft ingetrokken.

Als houder van de EG-typegoedkeuring geeft de fabrikant een **EG-certificaat van overeenstemming** af als bewijs dat het gebouwde voertuig in overeenstemming is met het goedgekeurde voertuigtype. Elk voertuig waarvoor EG-typegoedkeuring is verleend, moet vergezeld gaan van het EG-certificaat van overeenstemming. Bovendien moeten de fabrikanten volgens de geldende mededingingsregels van de EG op niet-discriminerende wijze tijdig EG-certificaten van overeenstemming afgeven, ongeacht de bestemming en/of oorsprong van het voertuig (dat wil zeggen ongeacht of het voertuig aan een consument in een andere lidstaat wordt verkocht of door de dealer bij een distributeur in een andere lidstaat wordt aangekocht).

<sup>(1)</sup> Richtlijn 83/182/EEG van de Raad van 28 maart 1983 betreffende de belastingvrijstellingen bij de tijdelijke invoer van bepaalde vervoermiddelen binnen de Gemeenschap (PB L 105 van 23.4.1983, blz. 59). Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 2006/98/EG (PB L 363 van 20.12.2006, blz. 129).

<sup>(2)</sup> Richtlijn 83/183/EEG van de Raad van 28 maart 1983 betreffende de belastingvrijstellingen bij definitieve invoer uit een lidstaat van persoonlijke goederen door particulieren (PB L 105 van 23.4.1983, blz. 64). Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 92/12/EEG (PB L 76 van 23.3.1992, blz. 1).

<sup>(3)</sup> Arrest van het Hof van Justitie van 12 juli 2001, Paraskevas Louloudakis tegen Elliniko Dimosio, zaak C-262/99, Jurispr. 2001, blz. I-05547).

<sup>(4)</sup> Voor een lijst van de relevante richtlijnen: zie bijlage IV, deel I, bij Richtlijn 70/156/EEG.

Iedere lidstaat mag nieuwe voertuigen waarvoor op grond van hun constructie en werking EG-typegoedkeuring is verleend, enkel en alleen registreren en de verkoop of het in het verkeer brengen ervan toestaan, indien die voertuigen vergezeld gaan van een geldig EG-certificaat van overeenstemming.

Volgens de Europese wetgeving bestaat er geen verplichting om het certificaat van overeenstemming na de registratie bij het voertuig te houden. In de meeste lidstaten wordt na de registratie van het voertuig het EG-certificaat van overeenstemming bijgehouden door de autoriteiten.

Nieuwe voertuigen waarvoor EG-typegoedkeuring is verleend en die vergezeld gaan van een geldig certificaat van overeenstemming, mogen niet worden verplicht om een nieuwe keuring van hun technische eigenschappen te ondergaan of aan aanvullende technische voorschriften te voldoen, tenzij ze na het verlaten van de fabriek van de fabrikant kennelijk zijn gewijzigd. Nationale wetgeving waarbij motorvoertuigen met een geldig EG-typegoedkeuringscertificaat niet kunnen worden geregistreerd tenzij een nationaal certificaat wordt afgegeven als bewijs dat zij aan de nationale voorschriften (bv. inzake uitlaatmissies) voldoen, is derhalve niet toegestaan<sup>(1)</sup>.

### 3.3.2. Nationale goedkeuring

Krachtens het geldende Gemeenschapsrecht wordt geen EG-typegoedkeuring verleend voor de volgende categorieën motorvoertuigen:

- bedrijfsvoertuigen (bussen, toerbussen, bestelauto's en vrachtwagens) en aanhangwagens;
- in kleine series gebouwde voertuigen;
- voertuigen waarvoor individuele goedkeuring is verleend.

Een nieuw motorvoertuig waarvoor geen EG-typegoedkeuring is verleend, kan aan een nationale goedkeuring in de ontvangende lidstaat worden onderworpen voordat het wordt geregistreerd. De nationale goedkeuring zal resulteren in een nationaal certificaat van overeenstemming dat onder meer zal dienen om het motorvoertuig te laten registreren.

De nationale goedkeuring kan een nationale typegoedkeuring of een nationale individuele goedkeuring zijn:

- **de nationale typegoedkeuring** en de nationale typegoedkeuring van in kleine series gebouwde voertuigen zijn bedoeld om te waarborgen dat het voertuigtype aan de relevante technische voorschriften voldoet. Zij resulteren in een door de fabrikant afgegeven nationaal certificaat van overeenstemming, waarin hij verklaart dat het voertuig in kwestie is gebouwd in overeenstemming met het goedgekeurde voertuigtype;
- **de nationale individuele goedkeuring** betreft het certificeren van de overeenstemming van een specifiek (al dan niet uniek) voertuig met de relevante nationale voorschriften. Deze procedure geldt met name voor voertuigen die individueel uit derde landen worden ingevoerd en die niet aan de Europese typegoedkeuringsvoorschriften voldoen, alsmede voor unieke voertuigen.

Nationale typegoedkeurings- en individuele goedkeuringsprocedures voor motorvoertuigen die voor het eerst in de EU worden gebruikt of geregistreerd, vallen doorgaans buiten het toepassingsgebied van de Gemeenschapswetgeving.

Nationale goedkeuringsprocedures voor motorvoertuigen waarvoor in een andere lidstaat al nationale goedkeuring is verleend of die eerder in een andere lidstaat waren geregistreerd, moeten echter in overeenstemming zijn met de artikelen 28 en 30 van het EG-Verdrag. Volgens de rechtspraak van het Hof van Justitie is het bestaan van dergelijke nationale procedures niet noodzakelijk in strijd met deze artikelen.

Om in overeenstemming te zijn met de artikelen 28 en 30 van het EG-Verdrag moeten deze goedkeuringen echter ten minste de volgende procedurele voorwaarden vervullen<sup>(2)</sup>:

- a) De nationale goedkeuringsprocedures moeten in ieder geval gebaseerd zijn op **objectieve, niet-discriminerende en vooraf gekende criteria**, zodat een grens wordt gesteld aan de beoordelingsvrijheid van de nationale autoriteiten en willekeur wordt voorkomen.

(1) Arrest van het Hof van Justitie van 29 mei 1997, administratieve procedure ingeleid door VAG Sverige AB, zaak C-329/95, Jurispr. 1997, blz. I-02675.

(2) Arrest van het Hof van Justitie van 22 januari 2002, Canal Satélite Digital SL tegen Administración General del Estado, in tegenwoordigheid van Distribuidora de Televisión Digital SA (DTS), zaak C-390/99, Jurispr. 2002, blz. I-00607.

- b) Deze procedures **mogen geen controles behelzen die** in het kader van andere procedures in dezelfde of een andere lidstaat **al zijn uitgevoerd**. Bijgevolg hebben de nationale autoriteiten niet het recht om technische testen te eisen die al in een andere lidstaat zijn uitgevoerd en waarvan de resultaten voor hen beschikbaar zijn of hun op verzoek ter beschikking kunnen worden gesteld. Dit vergt een actieve benadering door de nationale instantie die een aanvraag ontvangt om een motorvoertuig goed te keuren of, in dezelfde context, de gelijkwaardigheid te erkennen van een goedkeuringscertificaat dat door een goedkeuringsinstantie van een andere lidstaat is afgegeven. Een actieve benadering is trouwens ook vereist van laatstgenoemde instantie en in dit opzicht is het aan de lidstaten om ervoor te zorgen dat de bevoegde goedkeuringsinstanties met elkaar samenwerken om de procedures voor toegang tot de nationale markt van de importerende lidstaat te vergemakkelijken <sup>(1)</sup>.
- c) De procedure moet makkelijk toegankelijk zijn en vrij snel kunnen worden voltooid en als zij op een weigering uitloopt, moet deze voor de rechtbank kunnen worden betwist. De procedure moet uitdrukkelijk bij een voor de nationale autoriteiten bindende handeling met algemene strekking zijn vastgesteld. Bovendien is een nationale goedkeuringsprocedure niet in overeenstemming met de fundamentele beginselen van het vrije verkeer van goederen, als de duur van de procedure en de onevenredige kosten die zij met zich brengt, de eigenaar van het motorvoertuig ervan doet afzien de goedkeuringsaanvraag in te dienen.

**De technische voorschriften van de ontvangende lidstaat mogen niet nodeloos eisen dat het motorvoertuig wordt gewijzigd.** Het feit dat het motorvoertuig eerder in een andere lidstaat was geregistreerd, betekent dat de bevoegde instanties van die lidstaat van oordeel waren dat het motorvoertuig aan alle relevante technische voorschriften voldeed. De goedkeuring van een motorvoertuig dat al in een andere lidstaat was goedgekeurd, ongeacht of het eerder was geregistreerd of niet, mag derhalve door de bevoegde nationale instanties alleen worden geweigerd als het motorvoertuig een reëel risico voor de volksgezondheid meebrengt. Volgens de rechtspraak van het Hof van Justitie moeten de lidstaten bij de uitoefening van hun discretionaire bevoegdheid het evenredigheidsbeginsel in acht nemen. De middelen die zij kiezen, mogen niet verder gaan dan hetgeen werkelijk noodzakelijk is om de bescherming van de volksgezondheid te waarborgen of om aan de dwingende vereisten op het gebied van bijvoorbeeld verkeersveiligheid te voldoen; verder moeten die middelen in verhouding staan tot het nagestreefde doel, in die zin dat dit doel niet kon worden bereikt met middelen die het intracommunautaire handelsverkeer minder beperken <sup>(2)</sup>. Aangezien artikel 30 van het EG-Verdrag een restrictief uit te leggen uitzondering op de regel van het vrije goederenverkeer binnen de Gemeenschap is <sup>(3)</sup>, **moeten de nationale autoriteiten die zich daarop beroepen, in elk concreet geval aantonen dat hun regeling noodzakelijk is voor een doeltreffende bescherming van de in artikel 30 van het EG-Verdrag bedoelde belangen**, en met name dat de goedkeuring van het motorvoertuig in kwestie een reëel risico voor de volksgezondheid of de verkeersveiligheid meebrengt.

In dit geval zou het niet redelijk zijn te beweren dat alleen al het feit dat een voertuig volgens de voorschriften van een andere lidstaat is goedgekeurd en eventueel, maar niet noodzakelijk, bepaalde technische eigenschappen vertoont die verschillen van die welke bij de wetgeving van de lidstaat van bestemming zijn voorgeschreven of verschillen van die van het corresponderende, in deze lidstaat goedgekeurde type, een ernstig gevaar voor de gezondheid en het leven van personen of voor het milieu oplevert.

In de praktijk dienen de bevoegde instanties van de ontvangende lidstaat de volgende maatregelen te nemen:

- a) de technische eigenschappen van een motorvoertuig dat eerder in een andere lidstaat is goedgekeurd en geregistreerd, moeten in de ontvangende lidstaat eerst worden getoetst aan de toepasselijke technische voorschriften, dat wil zeggen niet aan de thans geldende voorschriften, maar aan de voorschriften die in de ontvangende lidstaat van toepassing waren op het ogenblik dat in de lidstaat van oorsprong goedkeuring is verleend;
- b) de bevoegde instanties moeten rekening houden met de testcertificaten die door de bevoegde instanties van andere lidstaten en door de fabrikant zijn afgegeven <sup>(4)</sup>. Aanvullende testen mogen alleen worden opgelegd als zij noodzakelijk zijn om de bevoegde instanties informatie te verstrekken die op de certificaten niet kan worden gevonden;
- c) op basis daarvan moeten de bevoegde instanties bepalen op welke punten het motorvoertuig niet voldoet aan de technische voorschriften die in de ontvangende lidstaat van toepassing waren op het ogenblik dat het voertuig voor het eerst in de EU werd goedgekeurd;

<sup>(1)</sup> Arrest van het Hof van Justitie van 10 november 2005, Commissie van de Europese Gemeenschappen tegen de Portugese Republiek, zaak C-432/03, Jurispr. 2005, blz. I-09665.

<sup>(2)</sup> Arrest van het Hof van Justitie van 5 februari 2004, Commissie van de Europese Gemeenschappen tegen de Franse Republiek, zaak C-24/00, Jurispr. 2004, blz. I-01277.

<sup>(3)</sup> Arrest van het Hof van Justitie van 5 februari 2004, strafzaak tegen John Greenham en Léonard Abel, zaak C-95/01, Jurispr. 2004, blz. I-01333.

<sup>(4)</sup> Arrest van het Hof van Justitie van 16 oktober 2003, Commissie van de Europese Gemeenschappen tegen de Italiaanse Republiek, zaak C-455/01, Jurispr. 2003, blz. I-12023.

- d) de bevoegde instanties mogen dan alleen nationale technische voorschriften toepassen die evenredig zijn in het licht van een van de redenen die door het Hof van Justitie als dwingende vereisten worden erkend of die in artikel 30 van het EG-Verdrag worden genoemd. Er zij op gewezen dat de toepassing van onevenredige nationale technische voorschriften op het motorvoertuig in kwestie een schending zou inhouden van het Gemeenschapsrecht, dat in ieder geval prevaleert op nationaal recht.

### 3.4. Keuring van gebruikte voertuigen

Doel van de keuring is verifiëren of **het motorvoertuig in kwestie op het ogenblik van de registratie in goede staat van onderhoud verkeert**. Het feit dat een motorvoertuig sinds de laatste keuring op de openbare weg is gebruikt, kan echter een rechtvaardiging zijn voor een keuring bij de registratie in een andere lidstaat.

Volgens de rechtspraak van het Hof van Justitie <sup>(1)</sup> kunnen de lidstaten dus eisen dat **motorvoertuigen die al in dezelfde of een andere lidstaat geregistreerd waren, worden gekeurd** alvorens ze opnieuw worden geregistreerd, mits deze keuring verplicht is voor elke eigendomsoverdracht van een soortgelijk motorvoertuig of voor elke verandering van houder van het kentekenbewijs, ongeacht of het motorvoertuig in dezelfde of een andere lidstaat was geregistreerd. De keuring vóór de registratie moet ten minste dezelfde procedurele voorwaarden vervullen als de goedkeuring van de technische eigenschappen van het motorvoertuig, namelijk:

- a) zij moet gebaseerd zijn op **objectieve, niet-discriminerende en vooraf gekende criteria**, zodat een grens wordt gesteld aan de beoordelingsvrijheid van de nationale autoriteiten en willekeur wordt voorkomen;
- b) zij **mag geen controles behelzen die** in het kader van andere procedures in dezelfde of een andere lidstaat **al zijn uitgevoerd**. Wanneer een voertuig in een lidstaat is gekeurd, moeten volgens het beginsel van gelijkwaardigheid en wederzijdse erkenning dat in artikel 3, lid 2, van Richtlijn 96/96/EG van de Raad <sup>(2)</sup> is neergelegd, alle overige lidstaten het daarbij afgegeven certificaat erkennen, wat hen echter niet belet om alle aanvullende testen te eisen die voor registratie op hun grondgebied gewoonlijk worden uitgevoerd, op voorwaarde dat die testen al niet onder dat certificaat vallen <sup>(3)</sup>;
- c) de Commissie is van oordeel dat de keuring een gemakkelijk toegankelijke procedure moet zijn die binnen redelijke tijd kan worden voltooid. Door de keuring voor geïmporteerde voertuigen tot specifieke en afzonderlijk aangewezen keuringsstations te beperken, kan de handel tussen de lidstaten worden belemmerd.

### 3.5. Registratie van het motorvoertuig

Door het motorvoertuig te registreren, staat de lidstaat toe dat het in het verkeer wordt gebracht, wat de identificatie ervan en de afgifte van een kenteken impliceert.

#### 3.5.1. De eerste registratie van motorvoertuigen

Voor nieuwe motorvoertuigen met EG-typegoedkeuring die in een andere lidstaat zijn aangekocht, moet de lidstaat van registratie behalve de specifieke gegevens van de persoon of organisatie die om registratie volgens de geharmoniseerde communautaire code C verzoekt <sup>(4)</sup>, het **EG-certificaat van overeenstemming** <sup>(5)</sup> eisen.

Voor voertuigen zonder EG-typegoedkeuring mag de lidstaat verzoeken om overlegging van het relevante nationale typegoedkeuringscertificaat of het nationale individuele goedkeuringscertificaat (zie punt 3.3.2).

<sup>(1)</sup> Arrest van het Hof van 12 juni 1986, Bernhard Schloh tegen Auto contrôle technique SPRL, zaak C-50/85, Jurispr. 1986, blz. 01855, punten 14-16; zaak C-451/99, punten 62, 63 en 64.

<sup>(2)</sup> PB L 46 van 17.2.1997, blz. 1. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1882/2003 van het Europees Parlement en de Raad (PB L 284 van 31.10.2003, blz. 1).

<sup>(3)</sup> Zaak C-451/99.

<sup>(4)</sup> Zie de bijlagen I en II bij Richtlijn 1999/37/EG.

<sup>(5)</sup> Artikel 7, lid 1, van Richtlijn 70/156/EEG.

De Commissie is van oordeel dat de lidstaten het recht hebben om op het ogenblik van de registratie na te gaan of de btw correct is betaald.

Wanneer een *professionele handelaar* in een andere lidstaat een motorvoertuig verkoopt, is hij verplicht een factuur af te geven. Voor btw-doeleinden zijn er twee mogelijkheden:

- a) het motorvoertuig is „nieuw”, als de levering plaatsvindt hetzij binnen zes maanden na de datum waarop het voertuig voor het eerst in het verkeer is gebracht, hetzij als het voertuig niet meer dan 6 000 km heeft afgelegd. Overeenkomstig artikel 2 van Richtlijn 2006/112/EG van de Raad van 28 november 2006 betreffende het gemeenschappelijke stelsel van belasting over de toegevoegde waarde <sup>(1)</sup> (de „btw-richtlijn”) is de btw dan verschuldigd in de lidstaat waarnaar het voertuig wordt overgebracht. De levering van nieuwe vervoermiddelen is vrijgesteld van btw in de lidstaat van oorsprong waar de handelaar is gevestigd (artikel 138, lid 2, onder a), van de btw-richtlijn). Om krachtens deze bepaling te worden vrijgesteld, moet worden aangetoond dat het nieuwe vervoermiddel door of voor rekening van de verkoper of afnemer wordt verzonden of vervoerd naar een plaats buiten de lidstaat van oorsprong, maar binnen de Gemeenschap.
- b) het motorvoertuig is niet „nieuw”, wanneer een particulier naar een andere lidstaat gaat om het motorvoertuig te kopen en het zelf meeneemt (of het laat brengen); dan koopt hij tegen het btw-percentage op het verkooppunt, dat wil zeggen de belasting wordt geheven in het land van oorsprong. De btw is verschuldigd in de lidstaat waar de handelaar is gevestigd. Wanneer de autohandelaar de auto heeft gekocht van een oorspronkelijke koper die met name de in de verkoopprijs van het motorvoertuig inbegrepen btw niet heeft afgetrokken, is de bijzondere regeling voor gebruikte goederen (de „winstmargeregeling”) van toepassing (artikel 312 e.v. van de btw-richtlijn).

Wanneer een *particulier* zijn motorvoertuig verkoopt, kan het voor btw-doeleinden:

- a) „nieuw” zijn (voor de definitie van een nieuw voertuig: zie onder a) hierboven). In dat geval is de btw verschuldigd in de lidstaat waarnaar het voertuig wordt overgebracht (artikel 2 van de btw-richtlijn). Om dubbele belastingheffing te vermijden, is de particulier die de „nieuwe” auto heeft gekocht, gerechtigd de btw die in de verkoopprijs in de lidstaat van oorsprong is begrepen, af te trekken of te laten terugbetalen tot een bedrag dat niet hoger ligt dan het bedrag van de btw die hij verschuldigd zou zijn indien de levering belastbaar was in de lidstaat van oorsprong (artikel 172 van de btw-richtlijn);
- b) niet „nieuw” zijn. Dan valt de transactie buiten het toepassingsgebied van de btw-richtlijn en is er geen btw verschuldigd.

Volgens de Commissie mogen de nationale autoriteiten bij de registratie ook een **bewijs van dekking door een verzekering** eisen.

### 3.5.2. Motorvoertuigen die eerder in een andere lidstaat waren geregistreerd

Voor motorvoertuigen die eerder in een andere lidstaat waren geregistreerd, mag de lidstaat van registratie alleen de volgende stukken verlangen:

- a) **het originele, niet-geharmoniseerde kentekenbewijs dat in een andere lidstaat is afgegeven, of een kopie ervan.** Veel voertuigen die vóór 2004 geregistreerd waren, gaan nog vergezeld van het niet-geharmoniseerde kentekenbewijs. In het Gemeenschapsrecht bestaat er geen verplichting om het originele kentekenbewijs dat in een andere lidstaat is afgegeven, of een kopie daarvan over te leggen aan de nationale registratieautoriteiten van de lidstaat van bestemming. De Commissie is echter van oordeel dat het nationale recht de koper kan verplichten een kopie van het in de lidstaat van oorsprong afgegeven kentekenbewijs over te leggen voordat het motorvoertuig wordt geregistreerd, om dubbele administratieve controle te vermijden of voertuigcriminaliteit te beperken;
- b) **het geharmoniseerde kentekenbewijs.** Het door een lidstaat afgegeven geharmoniseerd kentekenbewijs moet door de overige lidstaten worden erkend voor de nieuwe registratie van het voertuig in een andere lidstaat <sup>(2)</sup>. Wanneer een koper een motorvoertuig met geharmoniseerd kentekenbewijs koopt, ontvangt hij deel I van het vorige kentekenbewijs in ieder geval en deel II als dat is afgegeven. Deel I van het vorige kentekenbewijs en deel II (indien afgegeven) moeten aan de registratieautoriteiten in de lidstaat van bestemming worden overgelegd om hen in staat te stellen het deel (de delen) van het vorige kentekenbewijs in te trekken. Binnen twee maanden moeten zij de autoriteiten van de lidstaat die het kentekenbewijs hebben afgeleverd, daarvan in kennis stellen. Bovendien moeten zij het ingetrokken kentekenbewijs aan de genoemde autoriteiten terugsturen indien deze daar binnen zes maanden na de intrekking

<sup>(1)</sup> PB L 347 van 11.12.2006, blz. 1. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Beschikking 2007/133/EG (PB L 57 van 24.2.2007, blz. 12).

<sup>(2)</sup> Artikel 4 van Richtlijn 1999/37/EG.

om verzoeken. Wanneer het kentekenbewijs uit de delen I en II bestaat <sup>(1)</sup> en deel II ontbreekt, kunnen de bevoegde instanties van de lidstaat waar de nieuwe registratie is aangevraagd, in uitzonderlijke gevallen besluiten het voertuig pas opnieuw te registreren nadat zij van de bevoegde instanties van de lidstaat waar het voertuig eerder was geregistreerd, op papier of elektronisch de bevestiging hebben gekregen dat de aanvrager het recht heeft het voertuig in een andere lidstaat opnieuw te laten registreren <sup>(2)</sup>:

- c) het nationale of EG-certificaat van overeenstemming
- de nationale autoriteiten mogen het EG-certificaat van overeenstemming niet eisen voor voertuigen die eerder in een andere lidstaat waren geregistreerd, als het vorige kentekenbewijs van het voertuig volledig in overeenstemming is met het model in Richtlijn 1999/37/EG. Krachtens artikel 4 van de richtlijn moet het door een lidstaat afgegeven kentekenbewijs door de overige lidstaten worden erkend voor de nieuwe registratie van het voertuig in die lidstaten;
  - voor voertuigen die eerder in een andere lidstaat waren geregistreerd, mogen de nationale autoriteiten evenwel het EG-certificaat van overeenstemming eisen, als het niet-geharmoniseerde kentekenbewijs van de overige lidstaten hen niet in staat stelt het motorvoertuig met voldoende nauwkeurigheid te identificeren;
  - als het motorvoertuig geen EG-certificaat van overeenstemming heeft, mogen de nationale autoriteiten een nationaal certificaat van overeenstemming vragen.
- d) **het bewijs van betaling van de btw**, als het voertuig voor btw-doeleinden nieuw is (zie punt 3.5.1).
- e) een verzekeringsbewijs.
- f) **een keuringsbewijs** als de keuring verplicht is voor alle nieuwe registraties van voertuigen die eerder in dezelfde of een andere lidstaat geregistreerd waren.

#### 4. OVERBRENGING VAN EEN MOTORVOERTUIG NAAR EEN ANDERE LIDSTAAT

Een motorvoertuig kan uiteraard op een aanhangwagen of vrachtwagen worden geplaatst en naar een andere lidstaat worden gebracht. Toch worden veel motorvoertuigen naar de lidstaat van bestemming gereden.

De meeste lidstaten hanteren als algemene regel dat een motorvoertuig niet zonder kenteken op de openbare weg mag rijden. De normale situatie is dat het motorvoertuig met de kentekens van de lidstaat van oorsprong naar de lidstaat van bestemming wordt gereden.

Bovendien moet de wettelijke aansprakelijkheid altijd worden gedekt door een verzekering <sup>(1)</sup> en wordt bestuurders aangeraden de „groene kaart”, dat wil zeggen het internationale verzekeringsbewijs <sup>(2)</sup>, bij zich te hebben als zij hun voertuig gebruiken. Sinds de ondertekening van de Multilaterale Garantieovereenkomst <sup>(3)</sup> door alle lidstaten (plus Andorra, Kroatië, Liechtenstein, Noorwegen en Zwitserland) heeft de kentekenplaat van een voertuig dezelfde waarde als een verzekeringsbewijs. Zo kunnen motorvoertuigen met een kentekenplaat uit een van deze landen vrij deelnemen aan het verkeer in deze zone zonder dat het bewijs van de voor motorrijtuigen verplichte wettelijke-aansprakelijkheidsverzekering bij de grenzen wordt gecontroleerd.

<sup>(1)</sup> Volgens overweging 7 van Richtlijn 1999/37/EG maken de lidstaten gebruik van een kentekenbewijs dat uit een enkel of uit twee afzonderlijke delen bestaat en „verdient het op dit moment de voorkeur beide systemen naast elkaar te laten bestaan”. Krachtens artikel 3, lid 1, van de richtlijn bestaat het kentekenbewijs hetzij uit slechts één deel overeenkomstig bijlage I, hetzij uit twee delen overeenkomstig de bijlagen I en II. De verwijzing naar deel II geldt alleen voor lidstaten die het systeem van kentekenbewijzen met twee afzonderlijke delen (deel I en deel II) toepassen.

<sup>(2)</sup> Artikel 5, lid 2, van Richtlijn 1999/37/EG.

<sup>(3)</sup> Richtlijn 72/166/EEG van de Raad van 24 april 1972 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der lidstaten 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 aansprakelijkheid (PB L 103 van 2.5.1972, blz. 1). Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 2005/14/EG van het Europees Parlement en de Raad (PB L 149 van 11.6.2005, blz. 14).

<sup>(4)</sup> Elke bestuurder kan een groene kaart krijgen van de verzekeraar die hem de verplichte wettelijke aansprakelijkheidsverzekering voor motorrijtuigen heeft afgegeven. Het groenekaartstelsel werd in 1953 ingevoerd onder auspiciën van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties en wordt door de Raad van Bureaus beheerd. De groene kaart is het bewijs dat de bestuurder ten minste de verplichte wettelijke-aansprakelijkheidsverzekering heeft afgesloten, zoals voorgeschreven door de wetgeving van de landen die hij bezoekt (voor meer informatie, zie: <http://www.cobx.org/public/NXHomeEng-Public.htm>).

<sup>(5)</sup> De op 30 mei 2002 gesloten overeenkomst tussen de bureaus van nationale verzekeraars van de lidstaten van de Europese Economische Ruimte, opgenomen in de bijlage bij Beschikking 2003/564/EG van de Commissie van 28 juli 2003 betreffende de toepassing van Richtlijn 72/166/EEG van de Raad van 24 april 1972 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der lidstaten 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 aansprakelijkheid (PB L 192 van 31.7.2003, blz. 23).



Er zijn twee mogelijkheden om een motorvoertuig legaal naar de lidstaat van bestemming te rijden: met een tijdelijke kentekenplaat of met een handelaarkentekenplaat.

#### 4.1. Het motorvoertuig besturen met een handelaarkentekenplaat

In de meeste lidstaten bestaan er handelaarkentekens om detaillisten in staat te stellen tijdens een heel korte periode met motorvoertuigen op de openbare weg te rijden zonder ze officieel te moeten laten registreren. Dergelijke kentekens zijn voorbehouden aan fabrikanten, assembleurs, distributeurs en dealers, voor de motorvoertuigen die zij bezitten.

De meeste lidstaten geven geen handelaarkentekenbewijs als zodanig af, waarbij het motorvoertuig moet worden geïdentificeerd. Zij verstrekken meestal een ander soort document, waarin het verband tussen de kentekenplaat en de houder ervan wordt vastgesteld, en/of eisen dat de houder een logboek bijhoudt waarin alle verplaatsingen met de kentekenplaat worden genoteerd.

Artikel 35, lid 1, onder a), van het Verdrag van Wenen inzake het wegverkeer<sup>(1)</sup> bepaalt dat de verdragsluitende partijen het verkeer van motorvoertuigen die door een andere verdragsluitende partij zijn geregistreerd, niet mogen verbieden, mits de bestuurder een kentekenbewijs bij zich heeft. De verdragsluitende partijen moeten ook kentekenbewijzen erkennen die door andere verdragsluitende partijen overeenkomstig het verdrag zijn afgegeven. Het verdrag bevat echter geen bepalingen die de verdragsluitende partijen verplichten of toestaan het vrije verkeer van voertuigen die niet aan het verdrag voldoen, te verbieden.

Gezien het beginsel van vrije doorvoer van goederen binnen de Gemeenschap<sup>(2)</sup>, valt het intracommunautaire verkeer van motorvoertuigen met een handelaarkenteken dat in een andere lidstaat is afgegeven onder het EG-Verdrag<sup>(3)</sup>, en met name onder artikel 28. Eventuele belemmeringen moeten worden gerechtvaardigd uit hoofde van de in artikel 30 van het EG-Verdrag genoemde gronden of de door het Hof van Justitie erkende dwingende vereisten.

Het beginsel dat elke lidstaat de nodige maatregelen moet nemen opdat de wettelijke aansprakelijkheid met betrekking tot de deelneming aan het verkeer van voertuigen die gewoonlijk op zijn grondgebied zijn gestald, door een verzekering is gedekt, is in de regel ook van toepassing op voertuigen met een handelaarkenteken. De dekking van de schade alsmede de voorwaarden van deze verzekering worden in die maatregelen vastgesteld. De lidstaten kunnen voertuigen met een handelaarkenteken echter van deze verplichting ontslaan (dat wil zeggen van bovengenoemde bepaling afwijken), als die kentekenplaten op een lijst staan die door de betrokken lidstaat is opgesteld en aan de overige lidstaten en de Commissie is toegezonden. In dit geval behouden de andere lidstaten het recht te eisen dat de houder van een dergelijk voertuig overeenkomstig de wettelijke voorschriften van de betrokken lidstaat in het bezit is van een geldige groene kaart of een grensverzekeringsovereenkomst sluit<sup>(4)</sup>. Een nieuwe wijziging van Richtlijn 72/166/EEG, ingevoerd bij de vijfde Motorrijtuigenverzekeringsrichtlijn 2005/14/EG<sup>(5)</sup>, bepaalt echter dat voertuigen die van de verzekeringsverplichting zijn vrijgesteld omdat ze van een speciale kentekenplaat zijn voorzien, dezelfde behandeling moeten krijgen als voertuigen die niet zijn verzekerd. Slachtoffers van ongevallen die door dergelijke voertuigen zijn veroorzaakt, hebben het recht schadeloosstelling te vragen aan het vergoedingsorgaan van de lidstaat waar het ongeval heeft plaatsgevonden. Dit vergoedingsorgaan heeft dan een vordering op het garantiefonds dat is opgericht in het land waar het voertuig gewoonlijk is gestald.

#### 4.2. Het motorvoertuig is voorzien van een tijdelijke kentekenplaat

Tal van lidstaten hebben een systeem van tijdelijke registratie ingesteld zodat met het motorvoertuig een korte tijd kan worden gereden voordat het definitief wordt geregistreerd of het grondgebied verlaat. Tijdelijke registratie vindt gewoonlijk plaats in de lidstaat van oorsprong van het voertuig. De Commissie is echter van oordeel dat het algemene beginsel van vrije doorvoer van goederen en de richtlijn inzake de kentekenbewijzen van motorvoertuigen tot gevolg hebben dat de lidstaat van oorsprong ook het gebruik — op zijn grondgebied — moet toestaan van tijdelijke kentekenplaten en -bewijzen die door de lidstaat van bestemming zijn afgegeven.

<sup>(1)</sup> Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties, 8 november 1968, zoals gewijzigd.

<sup>(2)</sup> Punt 18 van het arrest van het Hof van Justitie van 23 oktober 2003, *Administration des douanes et droits indirects tegen Rioglass SA en Transremar SL*, zaak C-115/02, Jurispr. 2003, blz. I-12705.

<sup>(3)</sup> Arrest van het Hof van Justitie van 2 oktober 2003, strafzaak tegen Marco Grilli, zaak C-12/02, Jurispr. 2003, blz. I-11585.

<sup>(4)</sup> Artikel 4, onder b), van Richtlijn 72/166/EEG.

<sup>(5)</sup> Artikel 1, lid 3, onder b), moet door de lidstaten uiterlijk op 11 juni 2007 ten uitvoer worden gelegd.

Voor tijdelijke registratie:

- mogen de lidstaten een **tijdelijk kentekenbewijs afgeven dat niet of slechts weinig verschilt van het model in Richtlijn 1999/37/EG**. In dat geval zijn de andere lidstaten verplicht het door een lidstaat afgegeven tijdelijke kentekenbewijs te erkennen voor de identificatie van het voertuig in het internationale verkeer, mits de bestuurder overeenkomstig artikel 5, lid 1, van de richtlijn <sup>(1)</sup> deel I van het kentekenbewijs bij zich heeft;
- een andere mogelijkheid is dat het **tijdelijke kentekenbewijs wezenlijk verschilt van het model in Richtlijn 1999/37/EG**. In principe moeten de overige lidstaten het kentekenbewijs erkennen overeenkomstig de artikelen 28 en 30 van het EG-Verdrag.

Het vrije verkeer van het motorvoertuig met een tijdelijke kentekenplaat en een tijdelijk kentekenbewijs mag alleen worden verhinderd om redenen die verband houden met de verkeersveiligheid (zoals de rijvaardigheid van de bestuurder, de naleving van de lokale verkeersregels of de staat waarin het motorvoertuig zich bevindt), in geval van een redelijk vermoeden dat het om een gestolen voertuig gaat of wanneer de controlerende autoriteiten ernstige twijfels hebben omtrent de geldigheid van het kentekenbewijs.

Bovendien wordt de bestuurders aanbevolen de „groene kaart” bij zich te hebben als bewijs dat het voertuig ten minste verzekerd is tot het in het bezochte land wettelijk verplichte minimumniveau. Tijdens de overbrenging en tot de definitieve registratie in de lidstaat van bestemming moet het voertuig gedekt zijn door een verzekeringspolis afgegeven door een verzekeraar die gemachtigd is om in het land van oorsprong van het voertuig zijn activiteiten uit te oefenen. Wanneer een voertuig vanuit een lidstaat naar een andere lidstaat wordt verzonden, wordt krachtens een nieuwe bepaling <sup>(2)</sup> die uiterlijk op 11 juni 2007 door de lidstaten moet worden omgezet, de lidstaat van bestemming vanaf de aanvaarding van de levering door de koper echter gedurende een periode van 30 dagen beschouwd als de lidstaat waar het risico is gelegen, zelfs indien het voertuig in de lidstaat van bestemming niet officieel is geregistreerd. Dit zal de koper van het voertuig in staat stellen een verzekering af te sluiten in zijn lidstaat van verblijf, ook al is het voertuig nog voorzien van een buitenlandse kentekenplaat (een tijdelijke kentekenplaat van het land van oorsprong). In de praktijk betekent dit dat de verzekering moet worden genomen in het land van bestemming. Deze verzekering kan worden aangeboden door verzekeringsmaatschappijen die zijn gevestigd in de lidstaat van bestemming of in andere lidstaten die uit hoofde van het vrij verrichten van diensten of de vrijheid van vestiging diensten verlenen in de lidstaat van bestemming.

## 5. RECHTSMIDDELEN

Ieder door de nationale autoriteiten genomen besluit om de typegoedkeuring of registratie van een motorvoertuig te weigeren, moet worden meegedeeld aan de betrokken partij die tegelijkertijd in kennis moet worden gesteld van de rechtsmiddelen waarover zij krachtens de in de betrokken lidstaat geldende wetgeving beschikt, en van de toegestane termijnen om die rechtsmiddelen aan te wenden <sup>(3)</sup>.

Behalve de formele nationale rechtsmiddelen die ter beschikking staan van de persoon die een registratieaanvraag indient, kunnen burgers en ondernemingen voor problemen met de goedkeuring of registratie van voertuigen ook een oplossing zoeken via het SOLVIT-netwerk <sup>(4)</sup>. SOLVIT kan gratis worden geraadpleegd.

Het is ook mogelijk zich rechtstreeks tot de Europese Commissie te wenden en klacht in te dienen tegen een lidstaat. Als de Commissie van mening is dat een lidstaat zijn verplichtingen krachtens het EG-Verdrag niet is nagekomen, kan zij overeenkomstig artikel 226 van het EG-Verdrag een inbreukprocedure tegen die lidstaat inleiden.

<sup>(1)</sup> Richtlijn 1999/37/EG is ook van toepassing op tijdelijke kentekenbewijzen, die overeenkomstig artikel 1, artikel 2, onder b), en artikel 4 van de richtlijn door de lidstaten moeten worden erkend.

<sup>(2)</sup> Het nieuwe artikel 4 bis dat bij Richtlijn 2005/14/EG is opgenomen in de Derde Richtlijn 90/232/EEG van de Raad (PB L 129 van 19.5.1990, blz. 33) betreffende de verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid waartoe deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen aanleiding kan geven.

<sup>(3)</sup> Artikel 12 van Richtlijn 70/156/EEG.

<sup>(4)</sup> <http://europa.eu.int/solvit/>.