

Geachte heer, mevrouw,

In aanvulling op uw vragen omtrent de (her)registratie van voertuigen wil ik u graag, aanvullend als EG-burger, informeren over het Nederlandse stelsel en de problemen rondom de registratie van voertuigen.

Nederland kent als vele andere lidstaten een kentekenplicht voor een aantal voertuigcategorieën. Een regulier kenteken wordt toegekend wanneer aan drie voorwaarden is voldaan.

- Het voertuig is toegelaten tot de weg, bestaande uit: identificatie, vaststelling datum eerste toelating en de (type)goedkeuring.
- Tenaamstelling

- (Indien van toepassing) is de eenmalige aankoopbelasting (BPM) voldaan. (normaliter alleen voor L3e, L4e, L5e, L7e, M1, N1)

In Nederland is daarnaast een verzekeringsplicht en is men verplicht het voertuig in goede technische staat (APK) te houden. Echter deze zijn niet voorwaardelijk voor de afgifte van een kentekenbewijs. Na ontvangst van het kentekenbewijs door de tenaamgestelde kan deze bij een erkende kentekenplaatfabrikant de kentekenplaten laten maken.

Het zou wenselijk zijn dat een geharmoniseerd kentekenbewijs (1999/37/EG) alleen mag worden afgegeven indien minimaal is toegelaten tot de weg (identificatie, vaststelling datum eerste toelating en de (type)goedkeuring)

Eerste registratie:

Bij een eerste registratie van voertuigen is dit proces voor de Europees typegoedgekeurde voertuigen redelijk eenvoudig, immers de fabrikant heeft de plicht om het certificaat van overeenstemming (CVO) mee te leveren met het voertuig. Er doen zich hier een aantal problemen voor:

- Het CVO wordt niet standaard 'in het handschoenkastje' meegeleverd. *Advies: maatregelen treffen in de betreffende kaderrichtlijnen (2002/24/EG, 2003/27/EG, 2007/46/EG).*

- Er zijn falsificaties in omloop, om bijvoorbeeld om belasting te ontduiken of een niet goedgekeurd model toch als zodanig laten registreren (kosten). *Advies: CVO's beter beveiligen, en digitaal de data versturen naar registrerende instanties.*

Naast de Europees typegoedgekeurde voertuigen zijn er nog vele individuele en nationale goedkeuringen. Denk hierbij aan zelfbouw, kitcars, kleine series maar ook incomplete Europees goedgekeurde voertuigen die afgebouwd door carrosserie-bouwers en dan uiteindelijk voorzien worden van een individuele goedkeuring. Het grootste probleem hierbij is dat individuele goedkeuringen worden niet herkend/geaccepteerd: *Advies: (verdere) harmonisatie van individuele goedkeuring (2007/46/EG, 2002/24/EG, 2007/37/EG)*

Herregistraties:

Bij de registraties van reeds eerder geregistreerde voertuigen wil men uit het oogpunt van concurrentievervalsing, veiligheid en milieu weten of het voertuig voldoet aan gelijkwaardige voorschriften.

Ook hier geldt:

- Toelating
- Tenaamstelling
- BPM.

Het eerste aspect *toegelaten*:

Het moet helder zijn dat het voertuig, als zodanig, is toegelaten tot de openbare weg.

De klant dient te verklaren dat het voertuig ongewijzigd is ten opzichte van de gegevens gebruikt voor de registratie.

Wanneer het voertuig is voorzien van een Europese typegoedkeuring dan zijn deze aspecten normaliter ook ingevuld op het kentekenbewijs onder de aspecten K. en D.2.

Bij Europees typegoedgekeurde voertuigen zijn de problemen dan ook relatief klein.

De problemen die er zijn met **Europees typegoedgekeurde** voertuigen:

- Voertuig is gestolen in een land zonder Eucaris-aansluiting. *Advies: meer druk uitoefenen op lidstaten*

- Voertuig is verkeerd in een staat dat het niet meer kan rijden (zware (brand)schade) of voertuig bestaat niet meer. *Advies: statussen in 1999/37/EG en Eucaris harmoniseren.*
- Voertuig is gewijzigd t.o.v. registratie. *Advies: in 1999/37/EG opnemen dat het typegoedkeuringsnummer niet meer vermeld mag worden wanneer het voertuig afwijkt van de oorspronkelijke goedkeuring.*
- Voertuig is gewijzigd t.o.v. goedkeuring. Dit komt voor bij voertuigen die zijn voorzien van een individuele goedkeuring maar zijn toegelaten op basis van een incomplete typegoedkeuring. De lidstaten vermelden dan soms ten onrechte het incomplete typegoedkeuringsnummer, dit wekt de indruk dat het voertuig geheel (compleet) is typegoedgekeurd. *Advies: in 1999/37/EG opnemen dat het typegoedkeuringsnummer niet meer vermeld mag worden wanneer het voertuig afwijkt van de oorspronkelijke goedkeuring.*
- Voertuig is voorzien van andere identiteit. *Advies: lidstaten verplichten dat zij ..% van hun voertuigen risico-gestuurd onderzoeken bij overschrijven, ter voorkoming van fraude.*
- de buitenlandse registratie bevat onvoldoende gegevens: Het blijkt dat wij meer gegevens in het kentekenregister willen hebben dan dat het buitenlandse bewijs bevat. *Advies: Alle lidstaten verplichten tot opname van alle CVO-velden in hun kentekenregister en daarnaast verbieden om nationale items te hanteren die niet afleidbaar zijn uit deze gegevens. Een geldig CVO moet altijd leiden tot een kentekenbewijs.*

Naast de Europees typegoedgekeurde voertuigen zijn er ook nationaal en individueel goedgekeurde voertuigen.

De problemen die er zijn met **nationaal en individueel goedgekeurde** voertuigen, naast de problemen bij de Europees typegoedgekeurde voertuigen:

- Het voertuig is niet geïdentificeerd bij de eerste toelating tot de weg
- Het voertuig is niet voorzien van een ingeslagen voertuigidentificatienummer
- De datum eerste toelating is afwijkend vastgesteld. (nieuwe voertuigen worden soms als 'oud' aangemerkt, zodat zij diverse voordelen hebben, echter ook 'verjongingskuren' komen voor bij demo-auto's)
- Het is niet duidelijk of het voertuig in het land van herkomst is toegelaten.
- Het is niet duidelijk hoe het voertuig in het land van herkomst is toegelaten.

Het blijkt dat lidstaten afwijkende criteria kent voor de afgifte van kentekenbewijs.

Zo kent Nederland ook de handelaarsplaten welke niet voertuiggebonden zijn, ook het kentekenbewijs bij grensverkeer (GV) voor Landbouw- en bosbouwtrekkers worden zonder toelating tot de weg afgegeven.

Andere lidstaten kennen ook dergelijke kentekenbewijzen, Duitsland kent het vijf-daagse 'Kurzzeitkennzeichen' waarbij, zonder enige controle op goedkeuring of identiteit, een kentekenbewijs en plaat wordt afgegeven.

Dergelijke bewijzen zijn bij voorbaat ongeschikt voor bewijs van toelating tot de weg bij (her)inschrijving.

Wijzigingen van voertuigen die reeds zijn gekentekend en opgenomen zijn in het Nederlandse kentekenregister

Naast de geboorte van een voertuig met een typegoedkeuring of individuele goedkeuring kan het voertuig gewijzigd worden tov zijn registratie in de betreffende lidstaat.

In Nederland is de geboorte van het voertuig vastgelegd op het CVO en sinds 2009 vastgelegd op een Individueel goedkeuringscertificaat (IGC). Wanneer het voertuig een wijziging ondergaat tov van deze goedkeuring dan zijn sommige aspecten keuringsplichting, sommige niet. Zo kan een kleurwijziging schriftelijk worden doorgevoerd, maar een motorcode wijziging moet echter worden gekeurd. We geven dan momenteel geen nieuw goedkeuringscertificaat af echter wel een nieuwe kentekenbewijs. Elke lidstaat kent momenteel zijn eigen systeem voor wijziging in de constructie van het voertuig. Het is wenselijk dat ook Europa aangeeft hoe en welke wijzigingen acceptabel zijn zonder goedkeuring en welke voertuigen een nieuwe goedkeuring zouden moeten krijgen. Dit verbetert de informatievoorziening en daarmee het handelsverkeer. Immers wanneer nu een voertuig wordt overgebracht naar een andere lidstaat met een oorspronkelijk CVO en het "aangepaste" kentekenbewijs zal dit op zijn minst leiden tot verwarring.

Het overbrengen van lidstaat A naar B:

Naast bovenstaande problemen heeft de klant belemmeringen die mi zouden moeten worden weggelaten:

- BPM: het is voor een burger bijna niet mogelijk om vast te stellen wat de bijkomende belasting zal zijn die moet worden betaald. Een dergelijke 'grijze wolk' werkt dan ook handelsbelemmerend.
- rijden met buitenlands kenteken: Het is in Nederland niet toegestaan om met buitenlandse platen te rijden. Veel burgers zien dan ook op tegen deze belemmering. Immers niet iedereen heeft een autotransporter met de juiste rijbewijs voorhanden. Dergelijke "transportkentekenbewijzen", naast de reguliere kentekenbewijzen zouden wenselijk zijn.

Contacten leggen met andere lidstaten:

- Het blijkt bijna onmogelijk om bij vragen over de goedkeuring te achterhalen aan welke voorschriften het voertuig (individueel) is getoetst. Alleen al in Duitsland verzandt men in de afzonderlijke Zulassungsstellen van de diverse Kreisen en daarnaast zijn de voertuigen getest door de diverse testinstanties. Nog maar te zwijgen over de nieuwe lidstaten, welke criteria men aldaar heeft voor de afgifte van een kentekenbewijs is onbekend.

Identificatie en datum eerste toelating

Nederland ken in de wetgeving regels voor de vaststelling van de identiteit en voor de vaststelling van de datum eerste toelating.

Ook Engeland kent regelgeving omtrent de identiteit. Echter deze wijkt van die van Nederland af. Het gevolg is dat een voor Nederland nieuw voertuig in Engeland als 1960 kan worden aangemerkt.

Advies: harmoniseer de vaststelling van de identiteit en datum eerste toelating.

Individueel goedkeuringscertificaat

- Nederland is vanaf 2009 gestart met de afgifte van individuele goedkeuringscertificaten voor alle voertuigen. Als bijlage krijgt de eigenaar ook de voorschriften mee waaraan het voertuig voldoet bij afgifte van het betreffende certificaat. Een dergelijk initiatief is wenselijk bij individuele en nationaal goedgekeurde voertuigen. Ook kunnen m.i. bi-laterale afspraken tussen de lidstaten leiden tot harmonisatie.

Overige voertuigen

Als laatste wil ik even stilstaan bij de kleine groepen voertuigen, echter mi niet minder belangrijk:

- Nederland kent een kentekenplicht voor bromfietsen (11e, L2e, L6e), sommige lidstaten nog niet (bijvoorbeeld Duitsland en België).

Om fraude en bovenstaande problemen te voorkomen lijkt het mij wenselijk om een kentekenplicht vanuit Brussel op te leggen. Dit bevordert het handelsverkeer en voorkomt fraude en diefstal.

Het is nu relatief eenvoudig om een gestolen bromfiets uit Duitsland te registreren in Nederland.

- Nederland kent geen kentekenplicht voor landbouw- en bosbouwtrekkers(T,C), er is geen moment van toelating tot de weg en er wordt geen enkele registratie uitgevoerd op dergelijke voertuigen.

Ook hier geldt om fraude en bovenstaande problemen te voorkomen lijkt het mij wenselijk om een kentekenplicht vanuit Brussel op te leggen. Immers voertuigen zonder typegoedkeuring of gestolen voertuigen kunnen zonder problemen rondrijden, tenzij de politie deze voertuigen zou controleren. Echter deze kans is klein.

Met vriendelijke groeten,

Theo Jacobs