

Grensoverschrijdende problemen..

Bijzondere, exclusieve auto's bevinden zich over de hele wereld. Ze worden o.m. aangeboden en verhandeld via internationale autobeurzen, veilingen en traders. Uitgaande van een Nederlandse koper zal het in de meeste gevallen de bedoeling zijn dat de aangekochte auto ook daadwerkelijk in Nederland zal worden geregistreerd en derhalve een Nederlands kenteken verkrijgt. Het aanvragen van dit Nederlandse kenteken is een relatief eenvoudige procedure, zolang aan de uitgevende instantie, hier de RDW, een geldig bewijs wordt overlegd dat als kenteken of registratie nummer door de RDW wordt erkend.

Een recente vraag in onze praktijk had betrekking op deze vraag; het ging om de import van een exclusieve classic car waarbij een compleet, origineel buitenlands kentekenbewijs ontbrak. Dat de auto vanuit een land buiten de EU/EVA gemeenschap kwam, maakte de zaak direct complexer...

De eerste horde is dat er in het betreffende land van herkomst voor de auto geen "geharmoniseerd kentekenbewijs" is afgegeven. D.w.z. een kentekenbewijs dat voldoet aan de Europese richtlijn 1999/37/EG en welke de tussen EU lidstaten gelijkgestelde basisgegevens bevatten van de Europese goedkeuring. Een ieder begrijpt dat dat al het halve werk is voor de afgifte. Bij het ontbreken van dit kentekenbewijs stelt de RDW de strikte eis dat ten eerste de legale herkomst van de auto moet worden aangetoond. Dat dient authentieke, herleidbare informatie te zijn, bijv. de originele aankoopnota, onderhoudshistorie, gekoppeld aan het kenteken- of chassisnummer. De beoordeling van de documenten is uiteraard voorbehouden aan de RDW.

Mocht er gerede twijfel zijn over de documenten dan kan de RDW eventueel binnen haar netwerk van collega-RDW's een "verklaring van geen bezwaar" in het betreffende land opvragen. Dit brengt wel een risico met zich mee: geen bericht of geen positief bericht betekent geen afgifte van een Nederlands kentekenbewijs. Juridisch is er weinig tegen te ondernemen; de RDW heeft de uiteindelijke bevoegdheid om de procedure en gestelde eisen in te richten en daarover te besluiten.

Dit zijn dan de zg. administratieve processen welke in beginsel nog kunnen worden afgehandeld voorafgaande aan de aankoop van de auto om zo de risico's van het niet-verkrijgen van een kenteken te beperken. Probleem in deze kwestie was dat het ging om de aankoop op een veiling waarin de auto in de waargenomen staat en met al dan niet aanwezige en (in) complete documenten wordt geleverd.

Daarbij heeft de RDW (behoudens een tijdelijke afwijking daarvan i.v.m. Corona) de regel dat een auto in de aanvraagprocedure altijd ter schouwing en inspectie dient te worden aangeboden. Duidelijk is dat dit in het geval van een aankoop op een veiling niet aan de orde is. Dat is een stevig extra risico... Ook is hier juridisch niet veel te halen: als het veilinghuis duidelijk heeft gemaakt welke documenten en wel (of niet) bij de auto zitten, wordt dit risico door de koper bij de aankoop automatisch definitief aanvaard.

Een juiste aanpak zou dan ook zijn om de zaken op te splitsen; allereerst de aandacht richten op het zo snel mogelijk verkrijgen van de documenten t.b.v. de legale herkomst en/of de verklaring van geen bezwaar van het betreffende land. En, slechts *nadat* deze documenten door de RDW als geldig en voldoende zijn beoordeeld, het risico inschatten dat de aan te kopen auto ook v.w.b. de specificatie en technische staat door de fysieke keuring zal komen. Dat zal dan na de veiling moeten blijken, maar als daar problemen ontstaan is er juridisch wellicht nog wel wat te halen.

Resumerend: twee keer onzekerheid t.w. over de registratie en de technische goedkeuring is wellicht wat veel van het goede: mooie classics kopen op een veiling is een spannend avontuur maar het moet geen debacle worden...

Albert S. Oegema

www.legion.nl