



**RAT DER  
EUROPÄISCHEN UNION**

**Brüssel, den 16. April 2012 (17.04)  
(OR. en)**

**Interinstitutionelles Dossier:  
2012/0082 (COD)**

**8794/12  
ADD 2**

**ENT 93  
MI 251  
CODEC 991**

**ÜBERMITTLUNGSVERMERK**

Absender: Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag der Generalsekretärin der Europäischen Kommission

Eingangsdatum: 10. April 2012

Empfänger: der Generalsekretär des Rates der Europäischen Union, Herr Uwe CORSEPIUS

Nr. Komm.dok.: SWD(2012) 82 final

Betr.: Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen  
Zusammenfassung der Folgenabschätzung  
*Begleitunterlage zum*

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Vereinfachung der Verbringung von in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenen Kraftfahrzeugen innerhalb des Binnenmarktes

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Kommissionsdokument SWD(2012) 82 final.

Anl.: SWD(2012) 82 final



EUROPÄISCHE KOMMISSION

Brüssel, den 4.4.2012  
SWD(2012) 82 final

**ARBEITSUNTERLAGE DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN**

**ZUSAMMENFASSUNG DER FOLGENABSCHÄTZUNG**

*Begleitunterlage zum*

**Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Vereinfachung der Verbringung von in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenen Kraftfahrzeugen innerhalb des Binnenmarktes**

{COM(2012) 164 final}  
{SWD(2012) 81 final}

# ARBEITSUNTERLAGE DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN

## ZUSAMMENFASSUNG DER FOLGENABSCHÄTZUNG

### *Begleitunterlage zum*

### **Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Vereinfachung der Verbringung von in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenen Kraftfahrzeugen innerhalb des Binnenmarktes**

#### **1. PROBLEMSTELLUNG – ZIELE**

Probleme bei der Zulassung von Kraftfahrzeugen sind ein typisches Beispiel für die Hindernisse, von denen in der Mitteilung „EUROPA 2020 – Eine Strategie für intelligentes, nachhaltiges und integratives Wachstum“<sup>1</sup> die Rede ist. Bei dieser Problematik handelt es sich laut dem ersten Bericht über die Unionsbürgerschaft<sup>2</sup> um eines der größten Hindernisse, dem die Bürger gegenüberstehen, wenn sie im Alltag die Rechte in Anspruch nehmen, die ihnen nach EU-Recht zustehen. Ihre Bedeutung wurde auch dadurch unterstrichen, dass die Kommission sie in eine Liste der 20 wichtigsten Kritikpunkte, die in Bezug auf den Binnenmarkt in seiner jetzigen Form geäußert wurden<sup>3</sup>, aufgenommen hat.

In der Folgenabschätzung werden zwei Hauptprobleme bei der Zulassung von Kraftfahrzeugen, die bereits in einem anderen Mitgliedstaat zugelassen sind, benannt:

- (1) Wenn ein Kraftfahrzeug in einem Mitgliedstaat zugelassen ist und häufig in einem anderen benutzt wird, stellt sich die Frage, in welchem Mitgliedstaat das Fahrzeug zuzulassen ist. Bürger, die in einen anderen Mitgliedstaat umziehen, Grenzgänger, Mietwagenunternehmen und Personen, die ein Kraftfahrzeug in einem anderem Mitgliedstaat leasen, müssen es häufig dort, wo sie leben oder das Fahrzeug benutzt wird, zulassen, obwohl es bereits in einem anderen Mitgliedstaat zugelassen ist. Der Handel mit gebrauchten Kraftfahrzeugen, der überwiegend von kleinen und mittleren Unternehmen betrieben wird, steht beim Kauf eines Fahrzeugs in einem anderen Mitgliedstaat vor demselben Problem. Auch Leasingunternehmen sind zumindest dann mit Zulassungsproblemen konfrontiert, wenn sie Inhaber der Zulassungsbescheinigung sind und wenn das Kraftfahrzeug von einer in einem anderen Mitgliedstaat niedergelassenen Person genutzt wird. Schließlich müssen für gewöhnlich auch Mietwagenunternehmen, die einen Teil ihres Fuhrparks aufgrund von saisonbedingter Nachfrage kurzzeitig in einen anderen Mitgliedstaat verlegen wollen, die betreffenden Fahrzeuge dort zulassen.

---

<sup>1</sup> KOM(2010) 2020 vom 3.3.2010.

<sup>2</sup> KOM(2010) 603 vom 27.10.2010.

<sup>3</sup> Siehe

[HTTP://EC.EUROPA.EU/INTERNAL\\_MARKET/STRATEGY/DOCS/20CONCERNS/PUBLICATIO  
N\\_DE.PDF.](http://ec.europa.eu/internal_market/strategy/docs/20concerns/publication_de.pdf)

- (2) Wenn ein Kraftfahrzeug in einem anderen Mitgliedstaat erneut zugelassen werden muss, so sind hierfür im Bestimmungsmitgliedstaat oft aufwendige und zeitraubende administrative Formalitäten erforderlich. Diese zusätzliche Belastung ist hauptsächlich darauf zurückzuführen, dass die Zulassungsbehörden des Bestimmungsmitgliedstaats – mit Ausnahme der aus der Zulassungsbescheinigung ersichtlichen Angaben – über wenige oder keine Informationen über das Kraftfahrzeug verfügen. Müsste das Fahrzeug im selben Mitgliedstaat erneut zugelassen werden, könnten sich die Zulassungsbehörden auf die in den Datenbanken des eigenen Landes vorhandenen Informationen stützen. Derzeit umfasst die erneute Zulassung eines in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenen Kraftfahrzeugs eine Reihe von administrativen Schritten und, was stärker ins Gewicht fällt, verschiedene neue Kontrollen und Prüfungen wie die Vorlage einer Konformitätsbescheinigung und eine technische Untersuchung nach den Bestimmungen des jeweiligen Mitgliedstaats.

Ganz allgemein wird mit dieser Initiative angestrebt, die Funktionsweise des Binnenmarkts zu verbessern, indem administrative Hemmnisse im Zusammenhang mit den Verfahren zur erneuten Zulassung von Kraftfahrzeugen, durch die derzeit der freie Warenverkehr behindert wird, beseitigt werden.

Die spezifischen Ziele der Initiative sind:

- Die Verfahren zur erneuten Zulassung von in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenen Kraftfahrzeugen sollen für Bürger, Arbeitnehmer und Arbeitgeber, Mietwagen- und Leasingunternehmen sowie Zulassungsbehörden harmonisiert, gestrafft und vereinfacht werden.
- Der administrative Aufwand soll für alle Beteiligten konsequent verringert werden, ohne dass dabei die Verkehrssicherheit oder die Verbrechens- und Betrugsbekämpfung beeinträchtigt werden.

Die operativen Ziele der Initiative sind:

- Es soll festgelegt werden, in welchem Mitgliedstaat ein Kraftfahrzeug, das von einem EU-Mitgliedstaat in einen anderen verbracht wurde, zugelassen werden soll.
- Die Verfahren zur erneuten Zulassung sollen verkürzt werden.
- Der administrative Aufwand für Bürger und Unternehmen soll dadurch verringert werden, dass die Zahl der für das Verfahren zur erneuten Zulassung nötigen Dokumente beschränkt und der Datenaustausch zwischen den nationalen Zulassungsbehörden erleichtert wird.

## **2. SUBSIDIARITÄT**

Die grenzüberschreitenden Aspekte bei der Kraftfahrzeugzulassung führen weiterhin zu Problemen im Binnenmarkt. Beispielsweise ergingen bislang 17 Urteile und Beschlüsse des Gerichtshofs zu Behinderungen des freien Verkehrs von Waren,

Dienstleistungen und Personen, die auf Probleme bei der Zulassung von Kraftfahrzeugen zurückgehen.

Die derzeitigen Probleme und Unterschiede im Zusammenhang mit den auf nationaler Ebene geltenden Verwaltungsbestimmungen für die erneute Zulassung von Kraftfahrzeugen, die zuvor in einem anderen Mitgliedstaat zugelassen wurden, hemmen den freien Verkehr von diesen Fahrzeugen innerhalb der EU. Die EU hat daher das Recht, auf der Grundlage von Artikel 114 AEUV tätig zu werden und – im Interesse der Bürger, die ein Kraftfahrzeug in einen anderen Wohnsitzmitgliedstaat verbringen oder ein in dem Mitgliedstaat, in dem sie beschäftigt sind, zugelassenes Kraftfahrzeug nutzen, sowie im Interesse der Mietwagenunternehmen (und in geringerem Umfang der Leasingunternehmen), die aufgrund der für sie selbst oder ihre Kunden geltenden Zulassungsvorschriften bei der grenzüberschreitenden Nutzung dieser Fahrzeuge behindert werden – sicherzustellen, dass der Binnenmarkt für in einem anderen Mitgliedstaat gekaufte Gebrauchtfahrzeuge ordnungsgemäß funktioniert. Zur Wahrung des Subsidiaritätsprinzips sollten in der Initiative jedoch keine Optionen berücksichtigt werden, die die erneute Zulassung oder die Verbringung eines Kraftfahrzeugs innerhalb desselben Mitgliedstaates betreffen.

Bei der öffentlichen Konsultation vertrat in jeder Kategorie interessierter Kreise eine deutliche Mehrheit die Ansicht, dass zur Verbesserung der derzeitigen Lage Maßnahmen auf EU-Ebene ergriffen werden sollten. Alle an der Konsultation teilnehmenden Behörden befürworteten Maßnahmen auf EU-Ebene.

### 3. OPTIONEN

Die Optionen wurden auf der Grundlage folgender Annahmen entwickelt:

- Die Erstzulassung eines neuen Kraftfahrzeugs in der EU erfolgt für gewöhnlich in dem Mitgliedstaat, in dem der Antragsteller (d. h. der zukünftige Inhaber der Zulassungsbescheinigung) wohnhaft ist oder seinen Sitz hat; allerdings werden Neufahrzeuge gelegentlich auch von einem Kraftfahrzeughändler in einem Mitgliedstaat zugelassen und anschließend von einem Kunden mit Wohnsitz in einem anderen Mitgliedstaat gekauft.
- Den Mitgliedstaaten steht es im Einklang mit dem EU-Recht weiterhin frei, sich bei der Ausübung ihrer Steuerhoheit in Bezug auf Kraftfahrzeuge entweder nach dem Gebiet, in dem das Fahrzeug tatsächlich genutzt wird, oder nach dem Wohnsitz des Fahrers zu richten. Beispielsweise werden Kraftfahrzeugsteuern entweder von dem Mitgliedstaat, in dem das Fahrzeug zugelassen ist, oder von dem Mitgliedstaat, in dem es hauptsächlich genutzt wird, erhoben.
- Keine der Optionen berührt die erneute Zulassung oder die Verbringung eines Kraftfahrzeugs innerhalb desselben Mitgliedstaates.

Folgende Optionen wären im Vergleich zur Bezugsoption (welche darin besteht, weiterhin Vertragsverletzungsverfahren durchzuführen und Erläuternde Mitteilungen zu veröffentlichen) zu bewerten:

### **3.1. Option 1: Einmalige Zulassung für den gesamten Lebenszyklus des Kraftfahrzeugs („einmalige Zulassung“)**

Nach dieser Option wird das Kraftfahrzeug einmal in der EU für seinen gesamten Lebenszyklus zugelassen. Es behält seine ursprüngliche Zulassung, bis es zum Altfahrzeug wird. Geht das Fahrzeug auf einen neuen Halter über, bleibt die Originalzulassung erhalten.

Diese Option hätte weitreichende negative Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit (technische Untersuchungen), auf die Durchsetzung der Straßenverkehrsordnungen, auf die Kfz-Kriminalität, auf das Kfz-Versicherungswesen, auf den Markt für Gebrauchtfahrzeuge sowie auf die Erhebung von Zulassungs- und Kraftfahrzeugsteuern. Für die anderen Zielgruppen hätte sie positive Auswirkungen.

Die Verwaltungskosten für Unternehmen und Bürger sowie für die Behörden, die das Bezugsszenario mit sich bringt, würden durch Option 1 entfallen. Dies würde jährliche Einsparungen von 1500 Mio. EUR bedeuten. Es käme auch zu keinem Verdienstausschlag, da das Fahrzeug nun ohne Unterbrechung genutzt werden könnte. Dies würde jährliche Einsparungen von rund 336 Mio. EUR ermöglichen. Die speziell Mietwagenunternehmen entstehenden Kosten (636 Mio. EUR) würden bei dieser Option ebenfalls wegfallen, da es keine Hindernisse für die grenzüberschreitende Verbringung von Kraftfahrzeugen mehr gäbe.

### **3.2. Option 2: Der Halter behält seine Zulassung in der gesamten EU, beim Übergang des Fahrzeugs auf einen neuen Halter ist jedoch eine erneute Zulassung erforderlich.**

Nach dieser Option behält jeder Halter (d. h. der Inhaber der Zulassungsbescheinigung) seine Zulassung, bis das Fahrzeug auf einen anderen Halter übergeht. Mit anderen Worten müsste ein Kraftfahrzeug nicht erneut zugelassen werden, wenn der Halter seinen Wohnsitz in einen anderen Mitgliedstaat verlegt. Er müsste in diesem Fall jedoch die Behörden des neuen Wohnmitgliedstaates informieren, welche wiederum die entsprechenden Stellen des Mitgliedstaates, in dem das Fahrzeug zugelassen wurde, unterrichten würden. Beim Übergang des Fahrzeugs auf einen anderen Halter wäre jedoch eine erneute Zulassung erforderlich. Diese Option würde in die Unteroption 2a (keine Formalitäten), die Unteroption 2b (Bürger, die in einen anderen Mitgliedstaat umziehen, könnten ihre ursprüngliche Kraftfahrzeugzulassung behalten, müssten aber die Zulassungsbehörden ihres bisherigen Wohnsitzstaates über ihren neuen Wohnsitz unterrichten) sowie die Unteroption 2c (Bürger, die in einen anderen Mitgliedstaat umziehen, könnten ihre ursprüngliche Kraftfahrzeugzulassung behalten, müssten aber die Zulassungsbehörden ihres neuen Wohnsitzstaates unterrichten) unterteilt.

Diese Option hätte negative Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit (technische Untersuchungen), auf die Durchsetzung der Straßenverkehrsordnungen, das Kraftfahrzeugversicherungswesen sowie die Besteuerung von Kraftfahrzeugen. Allerdings würde sie sich positiv auf Bürger, die in einen anderen Mitgliedstaat umziehen, Grenzgänger, Leasingunternehmen, Mietwagenunternehmen und für die Zulassungsbehörden auswirken. Die Auswirkungen auf den Markt für Gebrauchtfahrzeuge sowie auf die Kfz-Kriminalität wären neutral.

Die geschätzten jährlichen Einsparungen lägen bei 2472 Mio. EUR (Unteroption 2a), 2385 Mio. EUR (Unteroption 2b) und 2343 Mio. EUR (Unteroption 2c).

### **3.3. Option 3: Zulassung in dem Mitgliedstaat, in dem der Fahrzeughalter ansässig ist, und vereinfachtes Verfahren für die erneute Zulassung**

Das Fahrzeug müsste erneut zugelassen werden, wenn der Halter seinen Wohnsitz in einen anderen Mitgliedstaat verlegt oder das Fahrzeug auf einen anderen Halter in einem anderen Mitgliedstaat übergeht, es würde jedoch ein vereinfachtes Zulassungsverfahren gelten. Nach diesem vereinfachten Verfahren würde zur Begrenzung des administrativen Aufwandes und der Zahl der Kontrollen ein ausführliches Verzeichnis der Unterlagen, deren Vorlage verlangt oder nicht verlangt werden dürfte, erstellt, wobei es ausdrücklich verboten wäre, zusätzliche Unterlagen anzufordern.

Es konnten keine negativen Auswirkungen dieser Option festgestellt werden. Ihre Auswirkungen auf die Besteuerung von Kraftfahrzeugen, auf die Durchsetzung der Straßenverkehrsordnungen, die Verkehrssicherheit und das Kfz-Versicherungswesen wären neutral, während sie sich auf die übrigen betroffenen Gruppen positiv auswirken würde.

Diese Option würde die Verwaltungskosten verringern, da eine Abmeldung des Fahrzeugs nicht mehr notwendig wäre, und sie würde den Zeitaufwand und die Kosten der erneuten Zulassung reduzieren. In einer kurzen Übergangszeit müssten die Behörden die Abmeldeverfahren jedoch weiterhin durchführen.

Mit dieser Option wären geschätzte jährliche Einsparungen von 1171 Mio. EUR erzielbar.

### **3.4. Option 4: Zulassung in dem Mitgliedstaat, in dem das Fahrzeug hauptsächlich genutzt wird, und vereinfachtes Verfahren für die erneute Zulassung**

Nach dieser Option müsste ein Kraftfahrzeug in dem Mitgliedstaat zugelassen werden, in dem es hauptsächlich genutzt wird, auch wenn der Inhaber der Zulassungsbescheinigung seinen ständigen Wohn- oder Unternehmenssitz in einem anderen Mitgliedstaat hat. Allerdings würde dabei ein vereinfachtes Zulassungsverfahren wie bei Option 3 zur Anwendung kommen.

Diese Option würde sich auf Mietwagenunternehmen und die Durchsetzung der Straßenverkehrsordnungen positiv auswirken. Das Hauptproblem liegt bei dieser Option in der unpräzisen Formulierung und in den praktischen Schwierigkeiten, die sie insbesondere für Personen oder Unternehmen verursachen könnte, die Fahrzeuge in verschiedenen Mitgliedstaaten nutzen. Die Begriffe der „wesentlichen dauerhaften Nutzung“ oder der „tatsächlichen dauerhaften Nutzung“ bedürften einer weiteren Klärung und müssten sehr genau definiert werden. Die Option würde sich daher negativ auf Bürger, Grenzgänger, Arbeitgeber, Leasingunternehmen und die Kraftfahrzeugbesteuerung auswirken. Ihre Auswirkungen auf die Zulassungsbehörden sowie die Kfz-Kriminalität und das Kfz-Versicherungswesen wären neutral.

Mit dieser Option wären geschätzte jährliche Einsparungen von 1171 Mio. EUR erzielbar.

### 3.5. Option 5: Optimierung des elektronischen Informationsaustauschs zwischen den nationalen Zulassungsbehörden

Nach dieser Option würden die Zulassungsbehörden des Bestimmungsmitgliedstaates die technischen Angaben zu dem betreffenden Kraftfahrzeug und die neuesten Zulassungsdaten mithilfe des bestehenden Systems EUCARIS auf elektronischem Wege aus dem Herkunftsmitgliedstaat abrufen.

Option 5 hätte positive Folgen für Bürger, die ihr Fahrzeug bei einer Übersiedlung in ein anderes Land mitführen, sowie für die Zulassungsbehörden, und sie würde sich vorteilhaft auf die Kfz-Kriminalität und den Markt für Gebrauchtfahrzeuge auswirken. Negative Auswirkungen konnten nicht festgestellt werden. Schließlich wären die Auswirkungen dieser Option auf Grenzgänger, Leasing- und Mietwagenunternehmen sowie auf die Besteuerung von Kraftfahrzeugen, die Durchsetzung der Straßenverkehrsordnungen und das Kfz-Versicherungswesen neutral.

Mit dieser Option wären geschätzte jährliche Einsparungen von 274 Mio. EUR erzielbar.

## 4. VERGLEICH DER OPTIONEN

Die Auswirkungen der verschiedenen Optionen auf die Verwaltungsvereinfachung können wie folgt zusammengefasst werden:

Option	1	2a	2b	2c	3	4	5
Bürger und Unternehmen	1 400	1 400	1 359	1 360	890	890	133
Behörden	100	100	78	56	776	53	29
<b>Administrative Kosten insgesamt (A)</b>	<b>1 500</b>	<b>1 500</b>	<b>1 437</b>	<b>1 416</b>	<b>943</b>	<b>943</b>	<b>162</b>
<b>Verdienstaufschlag (B)</b>	<b>336</b>	<b>336</b>	<b>336</b>	<b>336</b>	<b>224</b>	<b>224</b>	<b>112</b>
Einsparungen bei den Kosten für Einwegmieten	418	418	409	407	0	0	0
Einsparungen durch geringere Abnahme der Nachfrage	202	202	188	169	0	0	0
Einsparungen bei saisonbedingten Nachfragespitzen	16	16	15	15	4	4	0
<b>Zusätzliche Einsparungen für Mietwagenunternehmen insgesamt (C)</b>	<b>636</b>	<b>636</b>	<b>612</b>	<b>591</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>0</b>
<b>INSGESAMT (A+B+C)</b>	<b>2 472</b>	<b>2 472</b>	<b>2 385</b>	<b>2 343</b>	<b>1 171</b>	<b>1 171</b>	<b>274</b>

Das Bezugsszenario verursacht beträchtliche administrative und sonstige Kosten für Bürger, Unternehmen und Behörden. So gesehen würden alle Optionen für sämtliche Akteure zu einer erheblichen Verbesserung der Situation und einer Verringerung der Kosten (insbesondere des administrativen Aufwands) führen.

Die qualitativen Auswirkungen der einzelnen Optionen lassen sich in einer vergleichenden Tabelle wie folgt zusammenfassend darstellen:

Option	1	2a	2b	2c	3	4	5
<b>Zielgruppe</b>							
Bürger, die ihren Wohnsitz verlegen	+	+	+	+	+	0	+
Markt für Gebrauchtfahrzeuge	+	0	0	0	+	0	+
Grenzgänger	+	+	+	+	+	-	0
Leasingunternehmen	+	+	+	+	+	-	0
Mietwagenunternehmen	+	+	+	+	+	+	0
Zulassungsbehörden	+	+	+	+	+	0	+
<b>Sonstige Auswirkungen</b>							
Technische Untersuchungen	-	-	0	0	0	0	0
Durchsetzung der Straßenverkehrsordnungen	-	-	0	0	0	+	0
Kfz-Versicherungswesen	-	-	-	-	0	0	0
Besteuerung	-	-	-	-	0	0	0
Kfz-Kriminalität	-	0	0	0	+	0	+
+ = positive Auswirkungen - = negative Auswirkungen 0 = neutrale Auswirkungen							

Aus der Tabelle geht hervor, dass keine der Optionen bei sämtlichen Problemen Verbesserungen herbeiführen würde.

Ein Vergleich der quantifizierbaren und nicht quantifizierbaren Auswirkungen ergibt folgende Einsparungen gegenüber dem Bezugsszenario:

<b>Vergleich aller Auswirkungen</b>							
<b>Option</b>	<b>1</b>	<b>2a</b>	<b>2b</b>	<b>2c</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>
Einsparungen (Mio. EUR)	2 472	2 472	2 385	2 343	1 171	1 171	274

Hieraus kann der vorläufige Schluss gezogen werden, dass alle Optionen zu beträchtlichen Einsparungen führen würden, dass aber die Optionen 1, 2a, 2b und 4 zugleich sehr schwerwiegende negative Auswirkungen insbesondere auf das Kfz-Versicherungswesen und die Besteuerung von Kraftfahrzeugen mit sich bringen würden.

Es wird daher vorgeschlagen, nur jene Optionen auszuwählen, die ausschließlich positive und neutrale Auswirkungen haben, nämlich:

- Option 3: Zulassung in dem Mitgliedstaat, in dem der Fahrzeughalter ansässig ist, und vereinfachtes Verfahren für die erneute Zulassung.
- Option 5: Optimierung des elektronischen Informationsaustauschs zwischen den nationalen Zulassungsbehörden.

Eine Kombination aus den Optionen 3 und 5 würde sich, bei relativ hohen Einsparungen von mindestens 1445 Mio. EUR, auf alle Zielgruppen positiv oder neutral auswirken.

Im Hinblick auf die Form des Rechtsaktes wird in der Folgenabschätzung eine Verordnung empfohlen.

## 5. ÜBERWACHUNG UND BEWERTUNG

Die verschiedenen in dieser Folgenabschätzung dargestellten Probleme sind noch nicht Gegenstand des Sekundärrechts der EU. Für sie sind daher die Bestimmungen des AEUV maßgeblich. Die nationalen Systeme und die Probleme, mit denen die Bürger konfrontiert sind, sind sehr unterschiedlich, dies gilt insbesondere im Fall von Fahrzeugen, die zuvor in einem anderen Mitgliedstaat zugelassen waren. Es ist daher wichtig, dass ein kohärentes Überwachungs- und Bewertungssystem eingerichtet wird, welches freilich keinen zusätzlichen administrativen Aufwand für Bürger und Unternehmen sowie die nationalen Zulassungsbehörden verursachen darf. Zurzeit existieren über bestimmte Zielgruppen, die von den aktuellen Problemen im Zusammenhang mit der Zulassung von Kraftfahrzeugen direkt betroffen sind, kaum genaue Statistiken; dies gilt vor allem für Bürger, die ihr Fahrzeug in einen anderen Mitgliedstaat verbringen, und für den Gebrauchtfahrzeugmarkt. Zudem liegen keine genauen Statistiken zum Ausmaß der Schwierigkeiten und zum Zeitaufwand für die erneute Zulassung in einem anderen Mitgliedstaat vor. Allerdings liefert die Softwareanwendung EUCARIS statistische Angaben, die als Indikatoren dienen könnten.

Es wird vorgeschlagen, den Rechtsakt mithilfe der folgenden Indikatoren und Überwachungsmethoden innerhalb von vier Jahren nach Ablauf der Frist für die Durchführung zu bewerten:

Von den Problemen betroffene Zielgruppe	Indikatoren/Überwachungsmethode
Bürger, die in einem anderen Mitgliedstaat ein gebrauchtes Kraftfahrzeug kaufen	- Zahl der Beschwerden, - Zahl der SOLVIT-Fälle, - Zahl der Gerichtsverfahren,
Bürger, die mit ihrem Fahrzeug in einen anderen Mitgliedstaat umziehen	- Zahl der Beschwerden bei den Europäischen Verbraucherzentren,
Bürger, die einen Teil des Jahres in einem anderen Mitgliedstaat leben	- Zahl der erneuten Zulassungen und der Abmeldungen
Bürger, die einen Firmenwagen grenzüberschreitend nutzen	- öffentliche Konsultation insbesondere zum administrativen Aufwand
Leasing- und Mietwagenunternehmen	Umfrage in der Branche
Nationale Zulassungsbehörden	Umfrage unter den nationalen Zulassungsbehörden
Alle Zielgruppen	EUCARIS-Statistiken