



För kännedom
Enligt sändlista

Utrikesdepartementet
Enheten för exportfrämjande
och inre marknaden

Från 0 till 110 på 24 timmar – enklare privatimport av personbilar med "one stop shop"

- **Alla procedurer i samband med importen utom dokumentkontrollen ska klaras av på ett ställe under kort tid (helst en dag).**
- **Dokumentkontrollen ska normalt inte ta längre tid än tre veckor.**
- **Under den tid som dokumentkontrollen pågår ska bilen kunna användas i trafik.**
- **Bilen ska inte ställas av i samband med registreringsbesiktningen.**
- **Vi ifrågasätter behovet av kontrollvägning vid import.**
- **Vi föreslår att regeringen beslutar tillkalla en särskild utredare som skall undersöka de praktiska, juridiska och ekonomiska möjligheterna för att inrätta en "one stop shop" för privatimport av personbilar från övriga EU/EES-länder.**
- **Vi väcker slutligen tanken på ett gemensamt bilregister inom EU/EES. Detta skulle öka säkerheten för importören och förstärka kampen mot handeln med stulna fordon.**

2004-10-26

Innehållsförteckning

1 Inledning	3
1.1 Uppdraget	3
1.2 Visionen	4
1.3 Bakgrund	6
2 Problem vid import av fordon	8
2.1 Vilka bilar kan direktimporteras?	8
2.2 Kartläggning av de praktiska hindren	8
2.2.1 Registreringsbesiktning och ursprungskontroll i dag.....	8
2.2.2 Vägverkets förslag till nya rutiner för dokumentkontrollen	9
2.2.3 Kommande EU-lagstiftning på området	11
2.2.4 Registrering, registreringsskyltar och försäkring.....	11
2.3 Övriga procedurer	11
2.3.1 Betalning av tull, moms, skrotningsavgift och fordonsskatt..	11
2.4 Slutsats	12
3 Fördelar med en "one stop shop"	12
3.1 Enkel och snabb handläggning	12
3.2 Tydliga och enkla rutiner för importören	12
4 Genomförande av en "one stop shop"	13
4.1 Alternativ 1: allt under ett tak	13
4.2 Alternativ 2: en kombination av anläggning och webbsida	13
4.3 Registreringsbesiktning, fysisk ursprungskontroll, eventuell kontrollbesiktning, vägning och försäkring	14
5 Efter "one stop shop"-anläggningen	16
5.1 Dokumentkontroll	16
5.2 Registrering, betalning av moms, skrotningsavgift och fordonsskatt	17
6 Svenska instansers synpunkter på en "one stop shop"	17
7 Slutsatser och förslag	18
Bilaga: EU-regler och nationell lagstiftning på området	20
Sändlista	21

2004-10-26

1 Inledning

1.1 Uppdraget

Utrikesdepartementet har uppdragit åt Kommerskollegium att efter samråd med berörda myndigheter och organisationer:

- undersöka möjligheten att inrätta en "one stop shop" för privatimport av personbilar från EU/EES-länderna, där importören på ett ställe och på kort tid kan få sin bil registrerad och klar för trafik i Sverige,
- ge exempel på hur en "one stop shop" kan organiseras för att privatimporten ska kunna underlättas. En sådan "one stop shop" kan vara verklig eller i form av en webbtjänst.

Vad vi talar om

I denna rapport talar vi om:

- 1 *bilar* som
- 2 *importeras* av
- 3 *privatpersoner* från
- 4 *EU/EES-länderna*.

Vi talar alltså inte om:

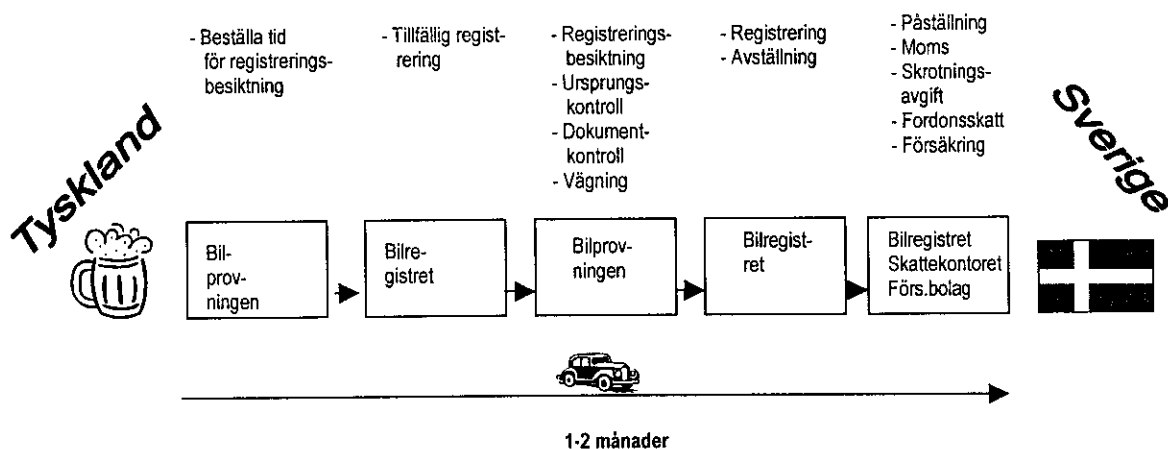
- 1 *andra fordon* än bilar¹
- 2 *annan handel* än import,
- 3 *yrkesmässig import*, eller
- 4 *andra länder* än de 25 EU-länderna samt Island, Liechtenstein och Norge.

¹ Import av tyngre fordon (mer än 3 500 kg) lämnas alltså utanför, liksom import av två- och trehjuliga motorfordon.

2004-10-26

1.2 Visionen

Så här ser det ut i dag



När en personbil, som köpts in i ett annat EU/EES-land² av en privatperson, kommit in till Sverige ska importören enligt lag beställa tid för *registreringsbesiktning*, *ursprungskontroll* och *vägning*. Beroende på bilens ålder ska den också i vissa fall genomgå *kontrollbesiktning*. Kommer den från Island, Liechtenstein eller Norge ska den dessförinnan *förtullas*. För närvarande tar det ofta flera veckor att få tid för besiktningen. För att kunna använda bilen under tiden måste importören därför skaffa en *tillfällig registrering* genom Vägtrafikregistret. När registreringsbesiktningen är utförd ska bilen *registreras*. Den ställs samtidigt av i registret. Då importören har fått hem registreringsbeviset och registreringsskyltarna per post ska han *begära att avställningen upphör*. Därefter ska han mot faktura betala *skrotningsavgift* och *fordonsskatt* samt *moms* om bilen är ny eller kommer från ett EES-land. Han ska också skaffa *försäkring* för bilen.

Som framgår av ovanstående "flödesschema" måste importören ha kontakt med AB Svensk Bilprovning (i fortsättningen "bilprovningen"), Vägverket/Vägtrafikregistret (i flera omgångar), Tullverket (om bilen ska förtullas), en bilskrotningsfirma eller soptipp för vägning (om bilprovningstationen saknar våg), Skatteverket (om bilen är momspliktig) samt försäkringsbolag.

² EU:s 25 medlemsstater samt de tre EES-staterna Island, Liechtenstein och Norge.

2004-10-26

Behovet av alla dessa kontakter och den långa tid processen tar skapar effekter som sammantagna kan leda till att privatpersoner drar sig för att utnyttja fördelarna med lägre bilpriser i ett annat EU/EES-land. Dessutom, ur "kundens" perspektiv, är det inte rimligt att det ska krävas så många olika myndighetskontakter för vad som i grund och botten är en handling, nämligen att importera en bil. Svenska myndigheter har en allmän serviceskyldighet och visionen om 24-timmarsmyndigheten att leva upp till.

Så här vill vi att det ska se ut



Vi föreslår att tre "one stop shop"-anläggningar avsedda enbart för privatimporterade bilar sätts upp, två i södra Sverige och en i Stockholms-trakten. Anläggningarna bör innehålla en besiktningstation för registreringsbesiktning inklusive kontrollbesiktning. Samtliga besiktningsmän bör vara *besiktningsingenjörer* med erfarenhet av registreringsbesiktning. Detta borgar för en effektiv hantering. Anläggningarna dimensioneras och bemannas för att klara ca 7 000 bilar per år med ett minimum av väntetid.

Via mobiltelefon och traditionell webbplats finns möjlighet att boka besiktningstid samt begära tillfällig registrering redan vid köpet.

Eftersom importbilarna inte behöver konkurrera om besiktningstider med bilar som ska genomgå normal kontrollbesiktning kan registreringsbesiktningen ske mer eller mindre omgående. Efter godkänd registreringsbesiktning matas bilens data in i registret för att göra det möjligt att få

2004-10-26

den helförsäkrad så länge den är tillfälligt registrerad. Samtidigt sker en förregistrering i Vägtrafikregistret, men registreringen avslutas inte förrän dokumentkontrollen visar att bilen kan föras in i registret. Därmed behövs inte längre åtgärden "registrering och avställning" i första ledet.

På anläggningen finns representanter för försäkringsbolag alternativt möjlighet till Internetkontakt med bolagen. Blanketter för momsdeklaration finns att tillgå, både sedvanliga pappersblanketter och elektroniska, liksom möjlighet att vidarebefordra deklarationen till Särskilda skattekontoret i Ludvika via Internet. Vägtrafikregistret fakturerar importören för skrotningsavgift och fordonsskatt och Skatteverket sänder faktura på momsen, alternativt betalar importören omedelbart dessa avgifter via sin nätbank. När allt är betalt får ägaren registreringsbeviset och skyltarna, varefter bilen är slutgiltigt klar för trafik.

Fördelar för privatimportören med en "one stop shop"

- Handläggningen blir enklare för den enskilde med färre myndighetskontakter.
- Genom att "one stop shop"-anläggningen endast tar emot importbilar uppnås två syften. Handläggningen blir snabbare och säkrare med personer som är erfarna på området och importbilen får tid för besiktning mycket snabbare när den inte behöver konkurrera om tider med svensksålda bilar som ska kontrollbesiktas.
- Bilens data matas in i Vägtrafikregistret omgående efter registreringsbesiktningen och det blir lättare att få en helförsäkring för den tillfälligt registrerade bilen.
- Bilen ställs inte av i samband med registreringsbesiktningen. Den behöver då inte heller ställas på efter det att registreringen är klar.

1.3 Bakgrund

Från Sveriges anslutning till EU år 1995 till och med september 2004 har drygt 355 000 personbilar förts in från andra EU/EES-länder eller importerats från tredje land utanför de normala importvägarna, dvs. genom olika former av direktimport. (I det följande används ordet "direktimport" för alla fordon som tagits in utanför de normala försäljningskanalerna, oberoende av om fordonen kommit från EU/EES eller tredje land). Huvuddelen av fordonen kommer från övriga EU-länder, i första hand Tyskland, men även från bl.a. Danmark, Belgien, Frankrike, Italien och Nederländerna.

De direktimporterade fordonen (varav en stor del beräknas vara privatimporterade) utgör ca 13 procent av samtliga (ca 2 725 000) fordon som under motsvarande period förstagsregistrerats i landet. Den största delen av direktimporten avser fordon som är mer än tre år gamla (76 procent), medan endast 24 procent är nya eller högst tre år gamla.

2004-10-26

Importen från EU/EES-länderna skiljer sig från tredjelandsimporten på så sätt att en bil som importerats från EU/EES-området redan uppfyller EU:s krav (ett s.k. EG-typgodkännande är obligatoriskt för personbilar tillverkade fr.o.m. år 1998), alternativt nationella krav i exportlandet. Om den har ett nationellt godkännande och är i standardutförande har den fri cirkulation inom EU/EES enligt EU:s frihandelsprinciper (ömsesidigt erkännande).

Direktimportens utveckling under perioden 1995 – september 2004

Det största antalet direktimporter under perioden – ca 63 000 fordon – registrerades år 2000. Under de senare åren av perioden sjönk antalet till omkring 40 000 per år, men har åter ökat från och med år 2003. Orsaken till nedgången kan vara valutakursförändringar och konjunkturläget i Sverige. Statistiken över nyregistrerade svensksålda bilar visar en liknande bild. Antalet nyregistreringar var här störst under 1999 och sjönk både 2000 och 2001, men har åter stigit under 2002 och 2003. När det gäller privatimporten tyder våra erfarenheter från handelshinderverksamheten dock på att besvärliga importregler och procedurer har varit en bidragande orsak till nedgången.

Tillgänglig statistik (se tabell) skiljer inte på privatimport och övrig direktimport, dvs. import genom registrerade/oregistrerade importörer eller agenter av olika slag. Enligt en uppskattning från bilprovningen utgör den rena privatimporten ca 20-25 procent av direktimporten, eller 70 000-90 000 fordon under perioden.

Förstagångsregistrering av personbilar i Sverige 1995 – sept. 2004				
År	Direktimporterade fordon	Svensksålda fordon	Totalt antal förstagångsregistreringar	Procent direktimport
1995	5 187	169 756	174 943	3,0
1996	19 128	180 181	199 309	9,6
1997	32 387	225 263	257 650	12,6
1998	32 646	253 430	286 076	11,4
1999	40 167	295 249	335 416	12,0
2000	62 772	290 529	353 301	17,8
2001	43 011	246 581	289 592	14,9
2002	38 206	254 589	292 795	13,0
2003	44 985	261 206	306 191	14,7
Jan.-sept. 2004	36 883	192 495	229 378	16,1
Tot. 1995 – sept. 2004	355 372	2 369 279	2 724 651	13,0

Källa: Bil Sweden

2004-10-26

2 Problem vid import av fordon

2.1 Vilka bilar kan direktimporteras?

EG-typgodkända personbilar

Sedan början av år 1998 är ett EG-typgodkännande enligt direktiv 70/156/EEG obligatoriskt för samtliga nya personbilar inom EU/EES. Dessa bilar ska vara försedda med föreskriven märkning och de ska ha ett s.k. CoC-dokument (Certificate of Conformity, intyg om överensstämmelse).

Personbilar som tidigare har varit registrerade i ett annat EU/EES-land

Med detta avses personbilar som är serietillverkade och i standardutförande och som har en registreringshandling avseende permanent registrering från en ansvarig myndighet i ett EU/EES-land.

Övriga personbilar

Övriga personbilar (t.ex. småseriefordon och ombyggda fordon) kan importeras om det kan visas att de uppfyller kraven i samtliga relevanta EG-direktiv. Intyg måste i så fall fås från tillverkaren, generalagenten eller ett provningsorgan.

2.2 Kartläggning av de praktiska hindren

En person som önskar direktimportera ett fordon, måste i dag följa vissa rutiner för att få fordonet godkänt för trafik i Sverige. En del av dessa rutiner tar ofta lång tid och upplevs därför som hinder för den fria rörligheten. I det följande redovisas några av de rutiner som kan betraktas som hinder.

2.2.1 Registreringsbesiktning och ursprungskontroll i dag

Bestämmelser om registreringsbesiktning finns i 2 kap. 6 § fordonslagen (2002:574) och 6 kap. fordonsförordningen (2002:925). En registreringsbesiktning görs för att:

- identifiera fordonet,
- fastställa de uppgifter om fordonet som ska föras in i Vägtrafikregistret, samt
- kontrollera att fordonet uppfyller föreskrivna krav i fråga om beskaftenhet och utrustning.

2004-10-26

I samband med kontrollen av fordonets beskaffenhet krävs att fordonet vägs. Vägningen kan ske på vissa besiktningsstationer mot en mindre avgift. I andra fall måste ägaren visa upp ett intyg över vägningen från t.ex. en bilskrotningsfirma eller en soptipp. Fordonets skattevikt³ ligger bl.a. till grund för beräkningen av den årliga fordonsskatten.

För att identifiera fordonet krävs att dess ursprung kontrolleras, dels genom en fysisk besiktning av fordonet, dels genom att äktheten hos bilens dokument fastslås. Registreringsbesiktningen, ursprungs- och dokumentkontrollen handhas i dag av bilprovningen. Ett förslag om överföring till Vägverket av delar av ursprungskontrollen, nämligen dokumentkontrollen avseende bl.a. direktimporterade fordon, redovisas nedan under punkt 2.2.2.

Det är vanligt med långa väntetider för registreringsbesiktning, ursprungskontroll och eventuell kontrollbesiktning av det importerade fordonet. Enligt Vägverket kan det i dag ta upp till två månader att få tid för en registreringsbesiktning. En utländsk registrering får användas i Sverige under en veckas tid under förutsättning att fordonet har en giltig trafikförsäkring. Sedan inträder körförbud.

När lagen (2001:558) om vägtrafikregister trädde i kraft den 1 oktober 2001 upphörde möjligheten att få en s.k. interimslicens. Det blev i stället möjligt att tillfälligt registrera ett fordon i tre månader i avvaktan på registreringsbesiktning. Många privatimportörer utnyttjar därför denna möjlighet för att kunna använda sitt fordon under väntetiden. Ett problem i sammanhanget är att de flesta försäkringsbolag vägrar teckna helförsäkring på fordonet innan det registreringsbesiktats.

2.2.2 Vägverkets förslag till nya rutiner för dokumentkontrollen

I ett projekt om ursprungskontroll som genomförts i samarbete mellan Vägverkets trafikregister och dess fordonsavdelning, Rikspolisstyrelsen, bilprovningen och Larmtjänst AB⁴ föreslås att dokumentkontrollen för bl.a. fordon som importeras till Sverige av en privatperson i framtiden ska utföras av Vägverket.

Vidare föreslås bl.a.

- att bilprovningen även fortsättningsvis ska utföra en viss ursprungskontroll i form av att jämföra fordonets fysiska identitet med de dokument som ligger till grund för dokumentkontrollen,
- att bilprovningen i vissa fall ska utföra en särskild utökad identitetskontroll i de fall Vägverket anser att en sådan behövs eller om bilprovningen i samband med registreringsbesiktningen upptäcker ett sådant behov, samt

³ Skattevikten är för personbilar densamma som tjänstevikten, dvs. fordonets vikt inklusive bränsle, verktyg och förare.

⁴ Ett av de svenska sakförsäkringsbolagen gemensamt ägt bolag.

2004-10-26

- att Vägverket tar initiativ till en utredning om en egen organisation för dokumentkontrollen i ett längre perspektiv. Något formellt förslag har dock ännu (oktober 2004) inte framförts.

Bakgrunden till projektet är att man önskar förebygga och försvåra den illegala handeln med fordon. Att ansvaret för dokumentkontrollen föreslås övergå till Vägverket grundar sig på det faktum att verket i motsats till bilprovningen är en myndighet och endast myndigheter har tillgång till databasen EUCARIS⁵ och Interpols ASF-SMV-system (ett register över efterlysta fordon).

Vägverket har ett avtal med Interpols huvudkontor i Lyon som ger åtkomst till det internationella efterlysningsregistret. Man har också tillgång till EUCARIS databas där frågorna ställs mot respektive lands fordons- och körkortssystem.

Vid en särskild kontroll av privatimporterade fordon som registrerats under 18 månader åren 2001 och 2002 upptäckte Vägverket ca 500 fordon som var stulna vid importtillfället. Det ska jämföras med totalantalet direktimporter under perioden, som var ca 60 000. Projektet räknar med att man med den föreslagna formen av ursprungskontroll; en bättre dokumentkontroll, en effektivare kontroll mot EUCARIS och Interpols efterlysningsystem ska kunna upptäcka ca 60 stulna fordon per år. Den preventiva effekten anses dock bli ännu större eftersom ohederliga importörer kommer att få svårare att få fordonet registrerat i Sverige.

Ett ytterligare syfte med en utökad dokumentkontroll anges vara att säkerheten för privatimportören förbättras. Han får snabbare veta om fordonet är stulet eller inte. Efter en lagändring⁶ som trädde i kraft den 1 juli 2003 kan han inte längre hävda god tro. Fordonet ska återlämnas till rätt ägare även om det påträffas i Sverige. Skulle ett i utlandet stulet fordon med en svensk registrerad ägare påträffas vid färd i utlandet beslagtas fordonet även om den svenske ägaren varit i god tro.

En ökad kontroll är alltså ett starkt konsumentintresse. Konsumentverket har t.o.m. till Vägverket framfört önskemål om att en presumtiv köpare hos verket skulle kunna kontrollera om det fordon han avser köpa utomlands är stulet eller inte.

Om planerna på en överflyttning av dokumentkontrollen till Vägverket blir verklighet torde de nya reglerna kunna börja tillämpas tidigast från och med år 2006.

⁵ European Car and Driving License Information System, ett kommunikationsnätverk med uppgift om stulna fordon, vilket bekostas och administreras av de europeiska bil- och körkortsregistren.

⁶ Ändring (2003:161) till lagen (1986:796) om godtrosvärk av lös egendom.

2004-10-26

2.2.3 Kommande EU-lagstiftning på området

Inom EU pågår ett arbete med förslag till förordning som ska möjliggöra för medlemsstaterna att kontrollera fordon mot EUCARIS och Interpols system vid registrering. Man undersöker också möjligheten för registreringsmyndigheterna att få tillgång till Schengens informationssystem (SIS) för att kunna kontrollera fordon i samband med registreringen. Enligt uppgift från Justitiedepartementet i september 2004 kan den nya lagstiftningen sannolikt antas i EU under hösten 2004. Eftersom förordningen kommer att kräva ändring av svensk lag⁷ torde det nya systemet inte kunna tillämpas i Sverige förrän år 2006.

2.2.4 Registrering, registreringsskyltar och försäkring

När fordonet registreringsbesiktats och ursprungskontrollen gjorts utfärdar Vägtrafikregistret registreringsbevis och nya registreringsskyltar för fordonet. Enligt registret kan det dröja ca en vecka innan skyltarna kommer på posten. Därefter ska fordonsägaren hos Vägtrafikregistret begära "upphörande av avställning" innan fordonet får användas. Även här kan tidsutdräkten och de många olika momenten i processen betraktas som ett hinder.

Beträffande försäkringen är det inte långa väntetider som är hindret utan det faktum att många försäkringsbolag i dag tillämpar strängare regler och högre premiesatser för privat införda fordon än för svensksålda. Om förslaget till utökad dokumentkontroll som redovisas ovan blir verklighet medför det förhoppningsvis att försäkringsbolagens tveksamhet gentemot privatimporterade bilar kommer att minska. Försäkringspremierna bör då kunna sänkas.

2.3 Övriga procedurer

Utöver de moment som redovisats ovan, och som kan betraktas som hinder på grund av tidsåtgång m.m., ingår ytterligare ett antal procedurer som i sig inte är hinder men som gör importen krångligare i den kedja av åtgärder som måste vidtas innan fordonet är klart för trafik.

2.3.1 Betalning av tull, moms, skrotningsavgift och fordonsskatt

Eftersom EU är en tullunion behöver ett fordon som förs in från ett annat EU-land inte förtullas. Om bilen däremot importeras från något av EES-länderna Island, Liechtenstein och Norge måste den förtullas, dvs. importören ska betala tull och moms. Fordonet ska anmälas till tullkontoret på införselorten. Tullsatsen för personbilar är tio procent, beräknat på inköpspriset, eventuell fraktkostnad, försäkring och de hanteringskostnader som kan ha uppkommit i samband med transporten fram till den svenska införselorten.

⁷ Lagen (2000:344) om Schengens informationssystem.

2004-10-26

Ett fordon som förs in till Sverige från ett annat EU-land är momspliktigt om det är *nytt*⁸. Ett fordon som importeras från ett EES-land är däremot *alltid* momspliktigt. Anmälan ska på importörens eget initiativ göras till Skatteverkets särskilda skattekontor i Ludvika. Därefter får köparen lämna en deklARATION på en särskild blankett, varefter skattekontoret utfärdar en faktura på moms. Fakturan ska betalas senast 35 dagar efter köpet.

Efter det att fordonet registrerats och avställningen upphört ska skrotningsavgiften – 1 500 kronor – och den årliga fordonsskatten betalas efter faktura från Vägtrafikregistret.

2.4 Slutsats

Som vi redan beskrivit i avsnitt 1.2 kan behovet av de många myndighetskontakterna och den långa tid processen tar skapa effekter som gör att privatpersoner drar sig för att utnyttja prisfördelarna i andra EU/EES-länder. Det ter sig inte rimligt att det ska krävas en så lång kedja av kontakter för vad som egentligen är en handling, nämligen att importera en bil. Det största problemet med privatimport är alltså enligt vårt synsätt inte enskildheter utan summan av enskildheterna

3 Fördelar med en ”one stop shop”

3.1 Enkel och snabb handläggning

En ”one stop shop” – dvs. en anläggning där man i ett sammanhang och under kort tid kan få sin importerade bil klar för trafik i Sverige – skulle erbjuda en mycket enklare och snabbare handläggning än den som gäller i dag. Många myndighetskontakter kan tas på ett och samma ställe. Långa ledtider, som i dag ofta hindrar en effektiv tidsplanering för importören, skulle kunna undvikas eller i vart fall minskas. Incitamentet att överhuvudtaget överväga privatimport skulle sannolikt öka.

3.2 Tydliga och enkla rutiner för importören

Om alla moment kunde klaras av på samma ställe och under en kort tidsperiod skulle proceduren bli betydligt tydligare och enklare för importören. Han skulle då kunna få en effektiv handledning av experterna på platsen. Eventuella problem skulle kunna klaras av i direkt kontakt mellan importören och handläggaren på den myndighet eller organisation som behandlar hans ärende.

⁸ Enligt direktiv 77/388/EEG (Rådets sjätte direktiv av den 17 maj 1977 om harmonisering av medlemsstaternas lagstiftning rörande omsättningsskatter - Gemensamt system för mervärdesskatt: enhetlig beräkningsgrund), ändrat genom direktiv 94/5/EG, anses ett fordon som nytt om det vid förvärvet gått mindre än sex månader från den dag då det först togs i bruk *eller* om det körts mindre än 6 000 km.

2004-10-26

4 Genomförande av en "one stop shop"

4.1 Alternativ 1: allt under ett tak

Den absolut smidigaste lösningen för privatimportören vore en kombinerad anläggning där samtliga moment i importkedjan kan skötas under en begränsad tid, helst under en och samma dag. För att klara handläggningen av samtliga privatimporter beräknas i ett första skede tre sådana stationer behövas, förslagsvis två i Skåne och en i Stockholmstrakten⁹.

Anläggningarna i Skåne kunde vara belägna i närheten av de stora inpasseringspunkterna Malmö, Helsingborg eller Trelleborg. I samma byggnadskomplex skulle man finna både en bilprovningsanläggning för registreringsbesiktning, vägning, fysisk ursprungskontroll och eventuell kontrollbesiktning, ett lokalkontor för Vägtrafikregistret som sköter dokumentkontrollen, uppbörden av fordonsskatt och skrotningsavgift, en filial till Skatteverkets särskilda skattekontor i Ludvika för betalning av moms på nya fordon och EES-fordon samt, slutligen, representanter för de försäkringsbolag som är intresserade av att försäkra importbilar.

Biluthyrningsföretagens kontor bredvid varandra på flygplatserna kunde här tjäna som förebild och exempel på hur en statlig myndighet (i det fallet Luftfartsverket) kan hyra ut diskar till andra myndigheter eller privata bolag.

4.2 Alternativ 2: en kombination av anläggning och webbsida

Även i detta fall är ovanstående beskrivning (i avsnitt 4.1) av nödvändiga förändringar av de fysiska stationerna nödvändig, om än inte av fullt så genomgripande slag. I stället kan det räcka med en utbyggd kompetens för registreringsbesiktning samt viss omfördelning av personal.

Vad som tillkommer är en webbplats som samordnar och erbjuder vissa delar av processen. På en webbplats kan man genomföra i stort sett alla moment som inte kräver en fysisk närvaro, dvs.:

- Beställning av tid för registreringsbesiktning/kontrollbesiktning
- Betalning av skatter och avgifter
- Överklaganden
- Tecknande av försäkringar

Möjligheten att via webbplatsen anmäla ett handelshinder exempelvis i SOLVIT-brevlådan kan också övervägas.

⁹ En beredskap bör finnas för att inrätta ytterligare en anläggning i norra Sverige om importen från Finland, som i dag är marginell, skulle öka kraftigt.

2004-10-26

Ovan nämnda tjänster kan erbjudas på en och samma webbplats genom ett samarbete mellan myndigheter, banker och försäkringsbolag. Detta gör det möjligt att skapa effektiva betalningsrutiner via bankernas Internetkontor.

Denna lösning bör vara åtkomlig även via infokiosker på samtliga övriga stationer som erbjuder registreringsbesiktning.

Delar av webbplatsen borde även kunna erbjudas via mobiltelefon, t.ex. för att göra det möjligt att boka besiktningstid redan vid inköpet av bilen och i förväg inhämta uppgifter om vilken dokumentation och vilka andra förberedelser som krävs inför besöket.

4.3 Registreringsbesiktning, fysisk ursprungskontroll, eventuell kontrollbesiktning, vägning och försäkring

Registreringsbesiktning

Den rent fysiska delen av registreringsbesiktningen, dvs. kontrollen av att fordonet uppfyller de föreskrivna kraven i fråga om beskaffenhet och utrustning, skulle med fördel kunna skötas på en eller ett fåtal anläggningar. Eftersom registreringsbesiktningen skiljer sig från kontrollbesiktningen bör denna, liksom tidigare, handhas av *besiktningsingenjörer* som är vana vid just denna typ av kontroll. En sådan ordning skulle sannolikt både ge större säkerhet i hanteringen och snabbare handläggning. Denna princip tillämpas redan på en besiktningsstation, nämligen den i Västberga i södra delen av Stockholm, där endast registreringsbesiktning (inklusive vägning och kontrollbesiktning för de registreringsbesiktade fordonen) utförs. Det förefaller ändamålsenligt att förlägga en Stockholmsbaserad "one stop shop"-anläggning till denna station.

Fysisk ursprungskontroll

I samband med registreringsbesiktningen ska besiktningsingenjören också göra en ursprungskontroll av fordonet. Han ska därvid kunna konstatera att fordonet har den identitet som uppges i de dokument som följer med det, liksom att fordonet inte är ett "hopplock" av flera fordon. Även här är det viktigt att besiktningsingenjören har god kunskap om och erfarenhet av import och importerade bilar så att han snabbt och på ett konstruktivt sätt kan konstatera att identiteten är den riktiga.

Vägning

I "one stop shop"-anläggningen bör också finnas utrustning för att väga fordonet, men vi vill samtidigt väcka frågan om inte kravet på vägning av importerade fordon vid registreringsbesiktningen borde kunna avskaffas. Detta gäller i vart fall EG-typgodkända bilar och bilar som tidigare varit registrerade i ett annat EU/EES-land. En svensksåld bil som byter ägare

2004-10-26

vägs aldrig, utan förutsätts under hela sin "livstid" ha den vikt som anges i bilens handlingar. Det är svårt att se att en vägning av importerade bilar skulle vara mer angelägen än en vägning av svensksålda bilar. Skattevikten, enligt vilken den årliga fordonsskatten beräknas, är för personbilar är identisk med tjänstevikten. För EG-typgodkända fordon och fordon som tidigare varit registrerade i ett annat EU/EES-land framgår tjänstevikten av fordonets dokument.

Vi har här endast tagit hänsyn till inre marknadsaspekterna. Frågan kan behöva beredas mera allsidigt.

Kontrollbesiktning

Regelverket kräver ibland kontrollbesiktning vid sidan av registreringsbesiktningen. Därför bör naturligtvis även möjlighet finnas att utföra en sådan inom "one stop shop".

EG-domstolen har i ett mål¹⁰ behandlat frågan om kontrollbesiktning i samband med registreringsbesiktningen vid import av fordon. Domstolen konstaterade att när en medlemsstat registrerar ett fordon med nationellt typgodkännande som tidigare varit registrerat i en annan medlemsstat får den kräva kontrollbesiktning bara om en sådan besiktning också skulle göras på ett fordon som redan är registrerat i dess territorium.

I ett s.k. tolkningsmeddelande¹¹ från Europeiska kommissionen hävdas dels att krav på trafiksäkerhetsprovning för nya motorfordon som har ett EG-typgodkännande och har ett giltigt CoC-dokument skulle strida mot direktivet om EG-typgodkännande, dels att domstolens tolkning i fallet med fordon med nationellt typgodkännande också är tillämplig på *begagnade* fordon med EG-typgodkännande.

De tidigare gällande svenska kraven på kontrollbesiktning i samband med registreringsbesiktningen upphörde i och med att den nya fordonsförordningen trädde i kraft den 1 maj 2003. Importerade bilar i det ålderssegment inom vilket svensksålda bilar inte ska kontrollbesiktas undantas därför numera från krav på sådan besiktning. Om importbilen ska kontrollbesiktas på grund av sin ålder får den av Vägtrafikregistret en slutsiffra i det permanenta registreringsnumret som innebär att kontrollbesiktningen kan ske i anslutning till registreringsbesiktningen.

Försäkring

Inom ramen för anläggningen bör det även finnas möjlighet att kontakta svenska försäkringsbolag, t.ex. genom att dessa bolag erbjuds att ha en representant på plats.

¹⁰ Mål 50/85, Schloh mot Auto contrôle technique, Rec. 1986 s. 1855.

¹¹ Tolkningsmeddelande från kommissionen om förfaranden för typgodkännande och registrering av motorfordon som tidigare har varit registrerade i en annan medlemsstat. (96/C 143/04).

2004-10-26

De flesta svenska försäkringsbolag vägrar i dag meddela helförsäkring till bilar med tillfällig registrering. Orsaken torde vara att uppgifter om bilens data saknas. Ett sätt att råda bot på detta kan vara att bilprovningen omgående efter det att bilen godkänts vid registreringsbesiktning matar in bilens data i Vägtrafikregistret. Enligt uppgift från bilprovningen bör detta vara fullt möjligt.

5 Efter "one stop shop"-anläggningen

5.1 Dokumentkontroll

Efter de kontroller och myndighetskontakter som vi redan nämnt blir det nödvändigt med en s.k. dokumentkontroll, alltså en kontroll av att bilen inte är stulen.

Vi förutsätter att de nu föreslagna bestämmelserna om dokumentkontroll kommer att träda i kraft tidigast år 2006. Den nya kontrollordningen innebär att tiden mellan registreringsbesiktning och registrering kommer att utsträckas till tre veckor. Detta gör att dokumentkontrollen inte lämpligen kan göras inom "one stop shopen". För att importören inte ska behöva låta sin nyinköpta bil bli stående under tiden föreslår vi att följande två alternativ erbjuds honom.

Använda den utländska registreringen

Enligt 16 § lagen (2001:558) om vägtrafikregister får en privatimportör i dag använda den utländska registreringen under en vecka från det att fordonet förts in i Sverige förutsatt att han har en giltig trafikförsäkring. Om tiden utsträcks till *en månad* bör Vägverket hinna slutföra dokumentkontrollen. Detta bör kunna tillåtas under förutsättning att den utländska registreringen gäller så länge. T.ex. de tyska röda transitskyltarna gäller i en månad efter utfärdandet.

Använda tillfällig registrering

Enligt 22 § lagen om vägtrafikregister får en tillfällig registrering meddelas för ett fordon som förts in till Sverige av en privatimportör för att stadigvarande brukas här. Denna möjlighet utnyttjas redan i dag. Den tillfälliga registreringen gäller i tre månader från den dag då den meddelades, men upphör två veckor efter det att fordonet godkänts vid registreringsbesiktning. För att dokumentkontrollen med säkerhet ska hinna bli slutförd kan totaltiden tre månader sannolikt behållas men den tillfälliga registreringen bör gälla *en månad* efter det att fordonet godkänts vid registreringsbesiktningen.

Bilägaren kan då själv välja vilket av alternativen ovan han vill använda under den tid dokumentkontrollen pågår och till dess att registreringen är slutförd. Hans val blir troligen beroende av vilken försäkringslösning han föredrar.

Båda dessa alternativ kräver en ändring av lagen om vägtrafikregister.

2004-10-26

5.2 Registrering, betalning av moms, skrotningsavgift och fordonsskatt

När bilen godkänns vid registreringsbesiktningen ska importören fylla i en ansökan om registrering. Han ska också lämna in en momsdeklaration (om bilen är ny eller kommer från ett EES-land). När dokumentkontrollen är slutförd sker själva registreringen i Vägtrafikregistret, som samtidigt anmäler detta till Skatteverket i det fall moms ska betalas. Skatteverket skickar faktura på momsen och Vägverket sänder faktura på skrotningsavgift och fordonsskatt. Fordonet ställs inte längre automatiskt av före registreringsbesiktningen och behöver följaktligen inte ställas på när det ska tas i bruk för normal trafik. Detta kräver dock en ändring av förordningen (2001:650) om vägtrafikregister.

När alla fakturor är betalda sänder Vägtrafikregistret skyltar och registreringsbevis till importören. Bilen är därefter slutgiltigt klar för trafik i Sverige.

6 Svenska instansers synpunkter på en "one stop shop"

Vi har kontaktat berörda svenska myndigheter och organisationer, importörer och den ledande motorpressen för deras synpunkter på en "one stop shop".

Vägverket och *bilprovningen* har i första hand uttryckt tveksamhet till konceptet med hänsyn till de bestämmelser om utökad dokumentkontroll som planeras både nationellt och internationellt. Vi anser att det upplägg som vi nu föreslår tillgodoser behovet av denna kontroll i och med den relativt långa tid som förflyter innan bilen införs slutgiltigt i Vägtrafikregistret. Under den tiden bör den utökade dokumentkontrollen enligt vår mening hinna göras. Därför har vi valt att lyfta ut hela frågan om dokumentkontrollen ur det koncept för en "one stop shop" som vi skisserat ovan.

Bilimportörernas Riksförbund (BIRF) anser att förslaget om en "one stop shop" ligger i linje med förbundets strävanden. Man vill därtill påpeka att det är viktigt att myndigheterna vid registreringen får full klarhet i frågan om att det rör sig om verklig privatimport, dvs. att "grå"¹² import av bilar så långt som möjligt förhindras.

¹² Med "grå" import menar man från BIRF:s sida situationen när privatpersoner importerar bilar för vidare försäljning men utan att detta sker inom ramen för en beskattad näringsverksamhet.

2004-10-26

Vid våra kontakter med motortidningarna *Auto motor & sport*, *Bilsport*, *Motor*, *Teknikens Värld*, och *Vi Bilägare* har vi genomgående funnit en samsyn om att privatimporten blivit lättare under senare år. Detta gäller i synnerhet importen från Tyskland, där man numera är väl förtrogen med dokument och rutiner på båda sidor om den tyska gränsen. Om en "one stop shop" skulle innebära att man ytterligare kan förenkla förfarandet är man från pressens sida överlag positivt inställd till projektet.

Nyttig information om tillvägagångssättet finns redan i dag på bilprovningens och Vägverkets hemsidor. Flera av de större motortidningarna har liknande guider på sina hemsidor.

De tillfrågade upplever inga större svårigheter av handelshindrande art. Samtliga återkommer dock till försäkringsfrågan som det stora problemet. Man anser att försäkringsbolagen, trots att man hävdar motsatsen, fortfarande kräver högre premier och ställer särkrav på importbilar, t.ex. omprogrammering av startspärr.

Att branschfolk och motorjournalister inte upplever byråkratin som betungande beror förmodligen i stor utsträckning på att de vant sig vid handgreppen och ofta hanterar frågorna. För en privatperson som gör en importaffär en enda gång i livet är det ändå vår bild att byråkratin kan te sig avskräckande.

7 Slutsatser och förslag

Vårt förslag

De förändringar vi föreslår är genomgripande och går utöver kollegiets ansvarsområde. De förutsätter ändringar i andra myndigheters regelverk och arbetssätt. Vi föreslår därför att regeringen tillkallar en särskild utredare som mot bakgrund av de förslag som redovisas ovan ska undersöka de praktiska, juridiska och ekonomiska möjligheterna för att inrätta en "one stop shop" för privatimport av personbilar från övriga EU/EES-länder. Utredaren bör samråda med den utredning om en egen organisation för dokumentkontrollen som föreslås av projektet om ursprungskontroll och som relateras ovan under punkt 2.2.2. Kommersskollegium deltar gärna i en sådan utredning

Att i dag privatimportera en personbil från ett annat EU/EES-land är i sig inte svårt, men det är tidsödande och byråkratiskt. Som vi redovisat ovan ingår det ett stort antal moment i importkedjan. Allt detta sammantaget kan innebära att en presumtiv bilköpare drar sig för att ens försöka dra nytta av de prisfördelar en privatimport kan medföra.

En utredning enligt ovan bör enligt vår mening utgå från följande förutsättningar:

- Alla procedurer utom dokumentkontrollen och slutbetalningarna ska klaras av på ett och samma ställe under kort tid (helst en dag).

2004-10-26

- Under den tid som dokumentkontrollen pågår får bilen användas antingen med utländska exportskyltar och en giltig trafikförsäkring eller på basis av en tillfällig registrering beroende på ägarens preferens, bl.a. vilken försäkringslösning han valt. De tidsfrister som i dag gäller för användning av skyltarna bedöms vara för korta och måste förlängas.
- Bilens tekniska data matas in i Vägtrafikregistret vid registreringsbesiktningen för att göra det möjligt för bilägaren att få bilen helförsäkrad under den tid han använder den tillfälliga registreringen.
- Bilen ställs inte automatiskt av i samband med registreringsbesiktningen.
- Kravet på vägning av importerade EG-typgodkända bilar och bilar i standardutförande som tidigare varit registrerade i ett annat EU/EES-land bör omprövas.
- När dokumentkontrollen, som normalt inte ska ta längre tid än tre veckor, är slutförd ska faktura på fordonsskatt, skrotningsavgift och eventuell moms skickas till ägaren.
- Så snart fakturorna är betalda ska registreringsbevis och registreringskyltar skickas till ägaren. Bilen är därefter helt klar för trafik.


Ett förslag för framtiden

Som en vision för framtiden vill vi också väcka tanken på ett gemensamt europeiskt bilregister. Det kan antingen ersätta eller komplettera de nationella registren. Detta vore naturligtvis det ojämförligt enklaste för de konsumenter som vill utnyttja den inre marknadens fördelar.

Vi anser att de nya bestämmelserna om registreringsbevis, såsom de uttrycks i rådets direktiv 1999/37/EG om registreringsbevis för fordon¹³, ger utrymme och förutsättningar för ett sådant register. Genom detta skulle kontakterna och korrespondensen mellan de olika länderna underlättas och kontrollen av den olagliga handeln med stulna fordon ytterligare förstärkas.

Ärendet har avgjorts av t.f. generaldirektören Elisabeth Dahlin i närvaro av kommerseråden Håkan Jonsson och Christer Arvius, ämnesrådet Ralph Eliasson, webbredaktören Mats Jönsson och utredaren Jan Hallman, den sistnämnde föredragande.

Enligt Kommerskollegiums beslut


Jan Hallman

¹³ EGT L 138, 1.6.1999 s. 57

2004-10-26

Bilaga: EU-regler och nationell lagstiftning på området

EG-direktiv

Rådets direktiv **70/156/EEG** av den 6 februari 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon, med senare ändringar (EG-typgodkännandedirektivet, "helfordonsgodkännandedirektivet")

Rådets direktiv **77/143/EEG** av den 29 december 1976 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om provning av motorfordons och tillhörande släpfordons trafiksäkerhet, med senare ändringar

Rådets direktiv **1999/37/EG** av den 29 april 1999 om registreringsbevis för fordon, med senare ändringar.

Nationell lagstiftning

Lagen (2001:558) om vägtrafikregister

Lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner

Förordningen (2001:650) om vägtrafikregister

Förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner

Fordonslagen (2002:574)

Fordonsförordningen (2002:925)

Vägverkets föreskrifter (VVFS 2002:64) om kontrollbesiktning

Vägverkets föreskrifter (VVFS 2003:22) om bilar och släpvagnar som dras av bilar

Vägverkets föreskrifter (VVFS 2004:101) om ändring i föreskrifterna (VVFS 2001:118) om registrering av fordon m.m. i vägtrafikregistret.

2004-10-26

Sändlista

Statsrådet Thomas Östros (e-post)
Statssekreterare Sven-Eric Söder (e-post)
UrH Lars-Olof Lindgren, UD-UrH (e-post)
Anders Wenström, UD-EIM (e-post)
Göran Grén, UD-EIM (e-post)
Malin Ljung Eiborn, UD-EIM, (e-post)
Brysselrepresentationen, Sven-Olof Petersson, (e-post)
Brysselrepresentationen, Ingrid Hjelt, (e-post)
Brysselrepresentationen, Maria Ramstedt (e-post)
Jan Palmstierna, N (e-post)
Fredrik Ahlén, N RS (e-post)
Anders Lindberg, N TP (e-post)

Vägverket, generaldirektör Ingemar Skogö
Vägverket, Kjell Bäckman
Vägverket, Göran Eriksson
Vägverket/Vägtrafikregistret, Michael Gedda
Vägverket/Vägtrafikregistret, Kjell-Åke Sjödin
AB Svensk Bilprovning, VD Magnus Ehrenstråhle
AB Svensk Bilprovning, Bengt Arnalid
AB Svensk Bilprovning, Håkan Gunnarsson
AB Svensk Bilprovning, Vivianne Hammarbäck
AB Svensk Bilprovning, Per Lööv
AB Svensk Bilprovning, Benny Örnerfors
Bilimportörernas Riksförbund, Camilla Berggren
Konsument Europa, Agneta Gillback
Konsument Europa, Ea Hamilton