



För kännedom (e-post)  
C. Ottosson, N  
G. Grén UD-EIM

Näringsdepartementet  
103 33 STOCKHOLM

## **Nytt system för ursprungskontroll av fordon**

(Ert dnr N2006/3043/TP)

Kommerskollegium har anmodats yttra sig över Vägverkets förslag till nytt system för ursprungskontroll av fordon.

Vi gör följande bedömning.

### **Import från EU/EES-länder**

Reglerna för privatimport av motorfordon måste bygga på en avvägning mellan, å ena sidan, statens kontrollbehov och, å andra sidan, en rimlig enkelhet för importörerna. Kommerskollegium har i en utredning år 2004<sup>1</sup> föreslagit ett antal förenklingar vid privatimport av personbilar från EU/EES-länder. Bakgrunden är att många privatimportörer klagat över den omständliga och långa process som krävdes för att få bilen klar för trafik i Sverige.

I utredningen föreslogs bl.a. att alla procedurer (inklusive registreringsbesiktning) i samband med importen, med undantag av dokumentkontrollen, ska klaras av på ett ställe under kort tid, helst en dag. Vi bedömde vidare att dokumentkontrollen normalt bör kunna klaras av på tre veckor och föreslog att bilen ska kunna användas under tiden, antingen med den utländska registreringen eller med tillfällig registrering.

I Vägverkets förslag finns få moment, utöver idén om att göra delar av förfarandet webbaserat, som visar på en vilja till förenkling av importreglerna eller en utveckling i riktning mot en "one stop shop". Förslaget innebär tvärtom att ytterligare moment införs i den kedja av åtgärder som ska vidtas innan bilen är klar för trafik. Kontroll mot utländska register ska t.ex. göras två gånger, dels efter det att fordonsägaren lämnat in sin ansökan om ursprungskontroll, dels i samband med registreringen efter det att övriga moment är avklarade.

---

<sup>1</sup> "Från 0 till 110 på 24 timmar – enklare privatimport av personbilar med 'one stop shop'", Dnr 100-173-2004.

Vägverket bedömer att bilägaren enligt förslaget i normalfallet inte förlorar någon tid i förhållande till nuvarande system. Vi anser att ambitionen snarare borde vara att förkorta tiden mellan import och registrering samt att minimera importörens behov av myndighetskontakter. Denna uppfattning grundas på de argument vi framfört i vår utredning, nämligen att den långa tid processen nu tar och de många kontakter som krävs kan medföra att privatpersoner drar sig för att utnyttja pris fördelarna i andra EU/EES-länder.

Mot detta står givetvis både samhällets och den enskilde importörens intresse av att i ett tidigt skede få vetskap om huruvida bilen är stulen eller efterlyst samt att bilens dokument är riktiga. Vi efterlyser därför en ordning som tydligare tar hänsyn till importörens intresse av snabbhet, säkerhet och enkelhet samtidigt som man tillgodoser samhällets intresse av att förhindra att fordon kommer in i landet på felaktiga premisser.

### **Import från tredje land**

Vi ser med tillfredsställelse att Vägverket strävat efter att göra förfarandet avseende import från tredje land enklare. Vi stöder tanken som framförts av Bilimportörernas Riksförbund om upprättande av en referenslista över hur olika typer av registreringsdokument från tredjeländer ser ut.

### **Avgift för ursprungskontrollen**

Vi bedömer att avgiften för ursprungskontrollen kan betraktas som en s.k. fiskal restriktion, och att den därigenom kan vara olaglig. Enligt artiklarna 23 och 25 i EG-fördraget är tullar på import och export samt avgifter med motsvarande verkan förbjudna. En avgift med motsvarande verkan har definierats av EG-domstolen som en *"avgift, om än minimal, som införs ensidigt, oavsett dess benämning eller utformning, och som läggs på inhemska eller utländska varor på grund av att dessa passerar gränsen"*.<sup>2</sup> Avgiften för ursprungskontroll gäller per definition endast för importerade fordon och utgör därför en avgift med motsvarande verkan som en importtull.

Förbudet mot fiskala restriktioner dock är inte absolut. Det gäller inte för

- avgifter som utgör betalning för en faktiskt utförd och nyttig tjänst.<sup>3</sup>
- avgifter som tas ut för obligatoriska inspektioner eller kontroller som föreskrivs i EG-rätt.<sup>4</sup>

Båda undantagen har tolkats restriktivt i EG-domstolens praxis. Om inte Vägverket kan visa nyttan med ursprungskontrollen för importören eller

<sup>2</sup> Målen 2-3/69 *Brachfeld*, REG 1969, s. 211, svensk specialutgåva, Volym I, s.399.

<sup>3</sup> Mål C-72/03 *Carbonati Apuani*, REG 2004, s. I-8027.

<sup>4</sup> Mål 46/76 *Bauhuis*, REG 1977 s. 5, svensk specialutgåva Volym III s. 267.

att denna kontroll har gjorts obligatorisk i en EG-rättsakt,<sup>5</sup> bör ingen avgift tas ut.

Kommerskollegium känner inte till huruvida systemet med avgift för ursprungskontroll redan tidigare varit föremål för EG-rättslig analys. I den remitterade promemorian finns ingen sådan analys omnämnd. En sådan analys bör göras innan ytterligare beslut fattas. Till bilden hör att det kan finnas en principiellt viktig skillnad mellan den tidigare situationen, då avgiften togs ut av ett aktiebolag (Svensk bilprovning), och den föreslagna situationen, då avgiften tas ut av en statlig myndighet.

### **Anmälan enligt direktiv 98/34/EG**

Vi bedömer att de författningsändringar som Vägverket föreslår inte är anmälningspliktiga enligt direktiv 98/34/EG om ett informationsförfarande beträffande tekniska standarder och föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster. Om de föreskrifter som verket förutsätts införa senare skulle innehålla tekniska regler bör en ny bedömning av anmälningsbehovet göras.

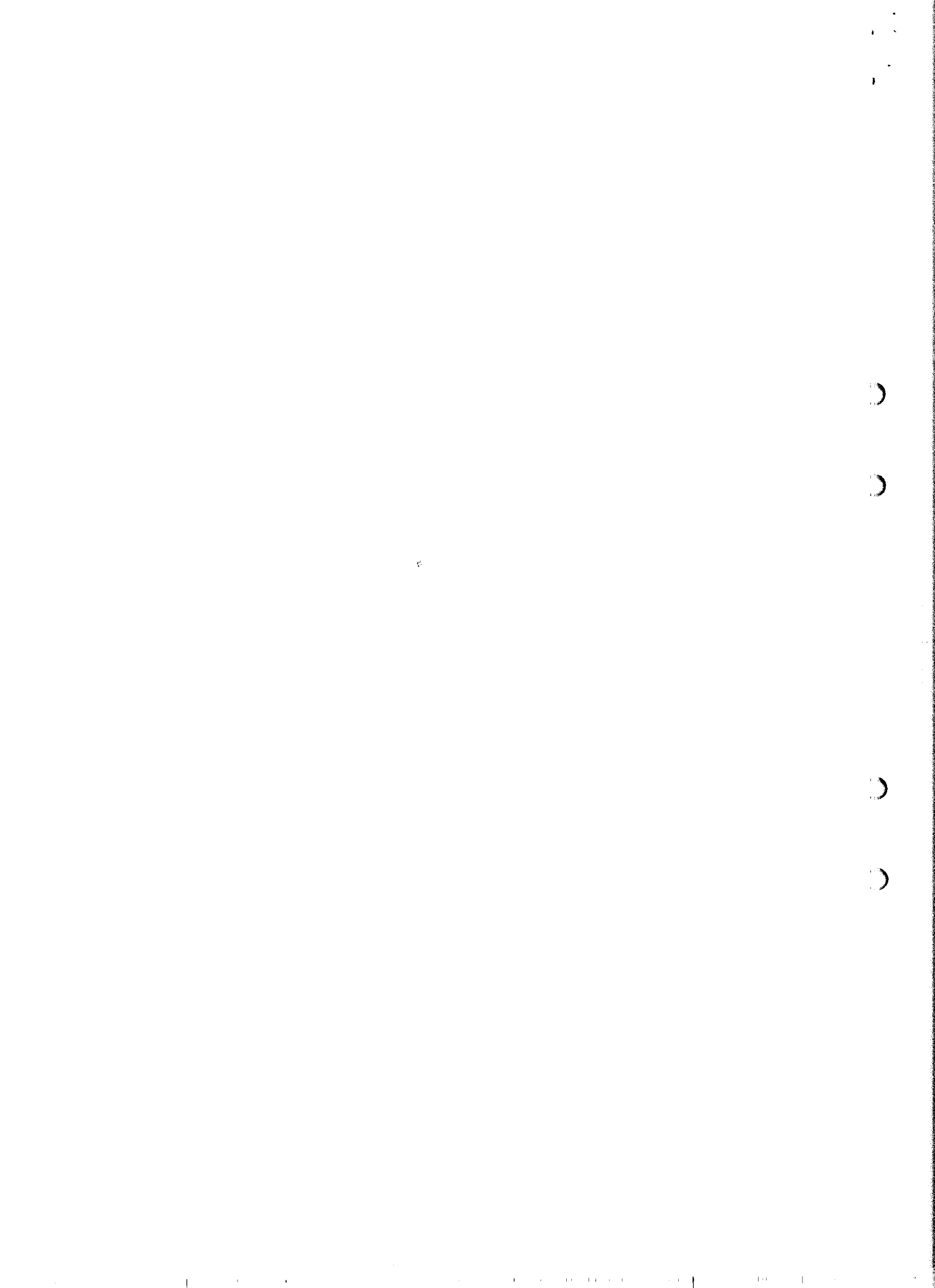
Ärendet har avgjorts av kommerserådet Håkan Jonsson i närvaro av utredaren Olivier Linden. Föredragande har varit utredaren Jan Hallman, som dock p.g.a. semester endast kunnat delta per telefon i det slutliga avgörandet.

Håkan Jonsson

För Jan Hallman: Olivier Linden

---

<sup>5</sup> Vi noterar särskilt att artikel 9 i direktiv 1999/37/EG inte ställer något krav på medlemsstaterna att införa den ursprungskontroll som nu föreslås av Vägverket. Rådets direktiv 1999/37/EG av den 29 april 1999 om registreringsbevis för fordon, EGT L 138, 1.6.1999, s. 57.





För kännedom  
Thomas Eriksson, VV

Vägverket

Skickas endast per e-post

## **Förslag till föreskrifter med anledning av ändring av systemet med ursprungskontroll**

(Ert dnr RE10-B-2007:618)

Reglerna för privatimport av motorfordon måste bygga på en avvägning mellan statens kontrollbehov och en rimlig enkelhet för importörerna. Kommerkollegium har i en utredning år 2004 föreslagit ett antal förenklingar vid privatimport av personbilar från EU/EES-länder.<sup>1</sup> I vårt yttrande med anledning av Näringsdepartementets remiss angående Vägverkets förslag till nytt system för ursprungskontroll<sup>2</sup> efterlyste vi en ordning som tar hänsyn till importörens intresse av snabbhet, säkerhet och enkelhet samtidigt som man tillgodoser samhällets intresse av att förhindra att fordon kommer in i landet på felaktiga premisser.

Europeiska kommissionen har så sent som i februari i år lämnat ett tolkningsmeddelande för registrering av motorfordon med ursprung i en annan medlemsstat<sup>3</sup> för att underlätta för medborgare och företag att köpa motorfordon i en annan medlemsstat.

Vägverkets förslag går däremot enligt vår mening i fel riktning. Någon vilja att förenkla importprocedurerna är svår att spåra i föreskriftsförslagen. Regleringen i 14 kap. 11 § andra stycket i förslaget om ändring i föreskrifterna (VVFS 2001:118) om registrering av fordon m.m. i vägtrafikregistret betyder i praktiken att handeln med begagnade bilar kommer att försvåras. En tysk bilhandlare, till exempel, som köper och säljer begagnade bilar registrerar inte bilarna på sig själv och kommer således inte vara upptagen i registreringshandlingen (Fahrzeugbrief).

<sup>1</sup> Från 0 till 110 på 24 timmar – enklare privatimport av personbilar med "one stop shop", Dnr 110-073-2004.

<sup>2</sup> Näringsdepartementet, Remiss Dnr N2006/3043/TP, vårt Dnr 159-0917-2006.

<sup>3</sup> SEK (2007) 169 slutlig.

Yttrande  
2007-09-10

En privatperson som köper en bil är då tvungen att begära ett intyg som visar att handlaren i sin tur har köpt bilen från den person som sist listas i registreringshandlingen. Även om det inte behöver vara någon köpehandling eller något kvitto och uppgifter som pris eller andra individualiserande villkor för överlåtelsen inte behövas röjas kommer förslaget att försvåra handeln. En presumtiv köpare kommer att hindras i praktiken att dra fördel av det lägre priset i ett annat medlemsland.

#### **Anmälan enligt direktiv 98/34/EG**

Kollegiet bedömer att de föreskriftsändringar som Vägverket föreslår inte är anmälningspliktiga enligt direktiv 98/34/EG om ett informationsförfarande beträffande tekniska standarder och föreskrifter.

Ärendet har avgjorts av enhetschefen Christer Arvíus efter föredragning av utredaren Peggy Haase. I den slutliga handläggningen har även deltagit utredaren Jan Hallman.

Christer Arvíus

Peggy Haase