

## Tolkningsmeddelande från kommissionen om förfaranden för registrering av motorfordon med ursprung i en annan medlemsstat

(Text av betydelse för EES)

(2007/C 68/04)

### 1. INLEDNING

Att köpa ett motorfordon i en annan medlemsstat eller att föra in ett motorfordon från en medlemsstat till en annan har blivit mycket lättare än det var bara för några år sedan, främst genom utvecklingen i tre viktiga frågor.

- a) De olika nationella systemen för typgodkännande har ersatts med det system för EG-typgodkännande av hela fordon <sup>(1)</sup> som har varit obligatoriskt för flertalet personbilar och motorcyklar sedan januari 1998 respektive juni 2003. Till följd av detta måste dessa kategorier motorfordon uppfylla kraven i samtliga relevanta direktiv om EG-typgodkännande för att få släppas ut på marknaden, och medlemsstaterna får inte vägra försäljning, registrering eller ibrukttagande av sådana fordon. Ett förslag till ett nytt ramdirektiv <sup>(2)</sup> håller för närvarande på att behandlas av Europaparlamentet och rådet. När förslaget antagits kommer nyttofordon (bussar och lastbilar) att omfattas av systemet för EG-typgodkännande av hela fordon. Ett enhetligt EG-typgodkännande inom hela EU gör att registreringen går snabbare och lättare i alla medlemsstater.
- b) Den nya gruppundantagsförordningen rörande tillämpningen av konkurrensreglerna på försäljning av motorfordon och serviceverksamhet <sup>(3)</sup> har ytterligare stärkt EU-konsumenternas möjligheter att dra praktisk nytta av den inre marknaden och att fullt ut utnyttja prisskillnaderna mellan de olika medlemsstaterna. Exempelvis kan konsumenter nu utan begränsning använda förmedlare eller ombud för att köpa sitt motorfordon där det passar dem. Återförsäljare har större frihet att verka utanför den egna medlemsstaten och sälja fordon till konsumenter i andra medlemsstater (så kallad aktiv försäljning, liksom passiv försäljning då konsumenter tar initiativet till kontakt med återförsäljaren).
- c) Europeiska gemenskapen (EG) har infört ett enhetligt registreringsbevis för motorfordon <sup>(4)</sup>. Huvudsyftet är att underlätta den fria rörligheten för fordon, som är registrerade i en medlemsstat, på vägarna i övriga medlemsstater och ibrukttagandet av fordon som tidigare har varit registrerade i en annan medlemsstat.

Det finns ändå ett betydande antal medborgare och företag som fortfarande drar sig för att köpa ett motorfordon i en annan medlemsstat eftersom de fruktar onödigt pappersarbete och extrakostnader i hemlandet. Dessutom ger själva införseln av motorfordon till en annan medlemsstat fortfarande upphov till klagomål, särskilt på grund av de betungande förfarandena för typgodkännande och registrering. För närvarande är det så många som 20 % av de pågående överträdelseförfarandena i samband med artiklarna 28–30 i EG-fördraget och 7 % av Solvit-ärendena som gäller registrering av motorfordon <sup>(5)</sup>.

Syftet med det här meddelandet är att ge en övergripande och aktuell översikt av de principer i EG-lagstiftningen som gäller för registrering av motorfordon i en annan medlemsstat än den där fordonet är förvärvat och för överföring av registrering mellan medlemsstater, mot bakgrund av den senaste utvecklingen i

<sup>(1)</sup> Rådets direktiv 70/156/EEG av den 6 februari 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon (EGT L 42, 23.2.1970, s. 1). Direktivet senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/40/EG (EUT L 161, 14.6.2006, s. 12).

<sup>(2)</sup> Kommissionens förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, KOM(2003) 418, ändrat genom KOM(2004) 738.

<sup>(3)</sup> Kommissionens förordning (EG) nr 1400/2002 av den 31 juli 2002 om tillämpningen av artikel 81.3 i fördraget på grupper av vertikala avtal och samordnade förfaranden inom motorfordonssektorn (EGT L 203, 1.8.2002, s. 30). Förordningen ändrad genom 2003 års anslutningsakt.

<sup>(4)</sup> Rådets direktiv 1999/37/EG av den 29 april 1999 om registreringsbevis för fordon (EGT L 138, 1.6.1999, s. 57). Direktivet senast ändrat genom direktiv 2006/103/EG (EUT L 363, 20.12.2006, s. 344).

<sup>(5)</sup> [http://europa.eu.int/solvit/site/statistics/index\\_sv.htm](http://europa.eu.int/solvit/site/statistics/index_sv.htm).

EG-lagstiftningen och i EG-domstolens rättspraxis. Meddelandet ger emellertid inte någon översikt av de principer i EG-lagstiftningen som gäller för registreringskatter och vägtrafikskatter <sup>(1)</sup>, vilka för närvarande regleras genom artiklarna 25 och 90 i EG-fördraget <sup>(2)</sup>.

Detta meddelande ersätter i sin helhet tolkningsmeddelande från kommissionen om förfaranden för typgodkännande och registrering av motorfordon som tidigare har varit registrerade i en annan medlemsstat <sup>(3)</sup>. Det bör emellertid påpekas att det bara är EG-domstolen som har befogenhet att slutgiltigt avgöra tolkningen av gemenskapslagstiftningen.

Det här meddelandet är av särskilt intresse för de myndigheter i medlemsstaterna som har hand om godkännande och registrering av motorfordon, och det kommer att vara en hjälp för dem att tillämpa EG-lagstiftningen på ett korrekt sätt. Kommissionen kommer att utarbeta en vägledning för konsumenter där det förklaras hur införsel och registrering av fordon inom EU går till.

Kommissionen kommer under alla omständigheter att uppmärksamt övervaka att de principer i EG-lagstiftningen som rör registrering och införsel av motorfordon tillämpas korrekt.

## 2. TERMINOLOGI

Det här meddelandet omfattar både första registrering av fordon och registrering av motorfordon som tidigare har varit registrerade i en annan medlemsstat, oavsett om de är nya eller begagnade.

I detta meddelande avses med *motorfordon*:

- motorfordon som är avsett att användas på väg, oavsett om det är färdigbyggt eller ej, med minst fyra hjul och konstruerat för en maximihastighet över 25 km/tim samt släpvagnar till sådana fordon, med undantag av spårbundna fordon, jordbruks- och skogsbrukstraktorer, samtliga rörliga motorredskap samt tunga nyttofordon <sup>(4)</sup>, eller
- två- och trehjuliga motorfordon, även sådana med tvillinghjul, som är avsedda för vägtrafik <sup>(5)</sup>.

Ett motorfordon har "tidigare varit registrerat i en annan medlemsstat" när det har erhållit ett administrativt godkännande om att få tas i bruk i vägtrafik som innefattar identifikation av fordonet och tilldelning av ett registreringsnummer. Detta meddelande gäller därför också motorfordon som varit tillfälligt registrerade eller registrerade under kort tid samt motorfordon som omfattats av särskilda registreringsformer för yrkesverksamma i branschen.

Hur länge ett fordon har varit registrerat i en medlemsstat före införseln till en annan medlemsstat är utan betydelse.

## 3. REGISTRERING AV MOTORFORDON I HEMVISTSTATEN

### 3.1 Vad betraktas som hemviststat vid registrering av motorfordon?

Enligt EG-domstolen är registrering en naturlig följd av utövandet av beskattningsrätten när det gäller motorfordon. Registrering underlättar kontrollen både för registreringsstaten och för övriga medlemsstater eftersom registrering i en medlemsstat är bevis på att fordonsskatt har betalats i denna medlemsstat <sup>(6)</sup>.

<sup>(1)</sup> De principer inom EG-lagstiftningen som för närvarande tillämpas på registreringskatter och vägtrafikskatter fastställs i ett informationsmeddelande från kommissionen om de europeiska medborgarnas rättigheter och skyldigheter när det gäller beskattning av införsel av bilar inom gemenskapen och av gränsöverskridande användning av dem, offentliggjort på [http://ec.europa.eu/taxation\\_customs/taxation/other\\_taxes/passenger\\_car/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/taxation_customs/taxation/other_taxes/passenger_car/index_en.htm).

<sup>(2)</sup> Kommissionen har antagit ett förslag till beskattning av personbilar (KOM(2005) 261 av den 5 juli 2006). I detta förslås att registreringskatten gradvis avskaffas under en övergångsperiod av fem till tio år, och ett system för återbetalning av resterande registreringskatt när en bil som är registrerad i en medlemsstat stadigvarande flyttas till en annan medlemsstat för registrering.

<sup>(3)</sup> EGT C 143, 15.5.1996, s. 4.

<sup>(4)</sup> Se artikel 1 i direktiv 70/156/EEG.

<sup>(5)</sup> Dvs. motorcyklar som omfattas av Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/24/EG av den 18 mars 2002 om typgodkännande av två- och trehjuliga motorfordon och om upphävande av rådets direktiv 92/61/EEG (EGT L 124, 9.5.2002, s. 1) (artikel 1). Direktivet senast ändrat genom kommissionens direktiv 2005/30/EG (EUT L 106, 27.4.2005, s. 17).

<sup>(6)</sup> EG-domstolens dom av den 21 mars 2002 i mål C-451/99, Cura Anlagen GmbH mot Auto Service Leasing GmbH (ASL), REG 2002, s. I-03193 (<http://curia.europa.eu/sv/content/juris/index.htm>).

Varje person måste registrera sitt fordon i den medlemsstat där han har sin normala hemvist. I artikel 7 i direktiv 83/182/EEG <sup>(1)</sup> och artikel 6 i direktiv 83/183/EEG <sup>(2)</sup> anges exakta regler för hur den normala hemvisten fastställs i situationer där den berörde tillfälligt eller stadigvarande bor och kör bil i en annan medlemsstat än sin egen. Enligt EG-domstolens rättspraxis kan inte det kvantitativa kriterium som det hänvisas till i den artikeln (dvs. att man stadigvarande vistas minst 185 dygn per år på en bestämd plats) betraktas som avgörande om det finns andra faktorer som tyder på en annan situation.

När en person har både personlig och yrkesmässig anknytning till två medlemsstater skall, enligt EG-domstolen, hans normala hemvist, bestämt på grundval av en helhetsbedömning av samtliga relevanta omständigheter, utgöras av den plats där hans huvudsakliga intressecentrum är beläget. Om det inte heller efter en sådan helhetsbedömning är möjligt att bestämma var det normala hemvistet är beläget, skall den personliga anknytningen ges företräde <sup>(3)</sup>.

### 3.2 De olika stegen för att registrera ett motorfordon

Registrering av ett motorfordon omfattar enligt medlemsstaternas nuvarande nationella lagstiftning (högst) tre olika steg i införselmedlemsstaten.

- **Godkännande av motorfordonets tekniska egenskaper**, vilket i många fall utgörs av EG-typgodkännandet. Vissa typer av motorfordon omfattas emellertid fortfarande av nationella godkännandeförfaranden.
- **Provning av begagnade fordons trafiksäkerhet** som syftar till att skydda människors liv och hälsa genom kontroll av att motorfordonet är i gott skick vid registreringen.
- **Registrering av motorfordonet**, dvs. ett administrativt godkännande om att fordonet får tas i bruk i vägtrafik som innefattar identifikation av fordonet och tilldelning av ett registreringsnummer.

### 3.3 Godkännande av motorfordonets tekniska egenskaper

#### 3.3.1 EG-typgodkännande

Alla serietillverkade personbilar som har godkänts sedan 1996, motorcyklar som har godkänts sedan maj 2003 och traktorer som har godkänts sedan 2005 har i princip fått ett EG-typgodkännande. Detta är ett förfarande genom vilket en medlemsstat intygar att en fordonstyp uppfyller EU:s samtliga säkerhets- och miljöskyddskrav. EG-typgodkännandet gäller i alla medlemsstater.

När motorfordonets tillverkare i enlighet med direktiv 70/156/EEG lämnar sin **ansökan om EG-typgodkännande** till en medlemsstats godkännandemyndighet, som beviljar fordonet EG-typgodkännande om det uppfyller alla krav i de relevanta direktiven <sup>(4)</sup>, skall godkännandemyndigheten i den medlemsstaten sända en kopia av typgodkännandeintyget till godkännandemyndigheterna i övriga medlemsstater för varje fordonstyp som den har godkänt, vägrat godkänna eller för vilken den har återkallat intyget.

En tillverkare som innehar ett typgodkännande för fordon skall utfärda ett **EG-intyg om överensstämmelse** som visar att fordonet har tillverkats i överensstämmelse med den godkända fordonstypen. EG-intyget om överensstämmelse måste åtfölja varje nytt EG-typgodkänt fordon. Dessutom måste tillverkarna, enligt gemenskapens tillämpliga konkurrensregler, utfärda ett EG-intyg om överensstämmelse utan diskriminering och inom rimlig tid oavsett fordonets destination och/eller ursprung (dvs. oavsett huruvida fordonet har sålts till en konsument i en annan medlemsstat eller köpts av handlaren från en återförsäljare i en annan medlemsstat).

<sup>(1)</sup> Rådets direktiv 83/182/EEG av den 28 mars 1983 om skattebefrielser inom gemenskapen för vissa transportmedel som tillfälligt införs från en annan medlemsstat (EGT L 105, 23.4.1983, s. 59). Direktivet senast ändrat genom direktiv 2006/98/EG (EUT L 363, 20.12.2006, s. 129).

<sup>(2)</sup> Rådets direktiv 83/183/EEG av den 28 mars 1983 om skattebefrielse på permanent införsel från en medlemsstat av personlig egendom (EGT L 105, 23.4.1983, s. 64). Direktivet senast ändrat genom direktiv 92/12/EEG (EGT L 76, 23.3.1992, s. 1).

<sup>(3)</sup> EG-domstolens dom av den 12 juli 2001 i mål C-262/99, Paraskevas Louloudakis mot Elliniko Dimosio, REG 2001, s. I-05547.

<sup>(4)</sup> De tillämpliga direktiven förtecknas i del I i bilaga IV till direktiv 70/156/EEG.

Medlemsstaterna får, vad avser konstruktion och funktion, endast registrera och tillåta försäljning eller ibruggtagande av nya EG-typgodkända fordon, om dessa åtföljs av ett giltigt EG-intyg om överensstämmelse.

Intyget om överensstämmelse behöver inte åtfölja fordonet efter registrering enligt EU-lagstiftningen. I de flesta medlemsstater behålls EG-intyget om överensstämmelse av myndigheterna när fordonet registreras.

Nya EG-typgodkända fordon som åtföljs av ett giltigt intyg om överensstämmelse behöver inte något nytt godkännande av deras tekniska egenskaper eller uppfylla några ytterligare tekniska krav vad gäller deras konstruktion och funktion, såvida de inte uppenbarligen har ändrats efter det att de lämnade tillverkarens fabrik. Nationella bestämmelser, enligt vilka motorfordon som omfattas av ett giltigt EG-typgodkännande inte kan registreras utan uppvisande av ett nationellt intyg om att de uppfyller nationella krav, t.ex. när det gäller avgasrening, är därför inte tillåtna <sup>(1)</sup>.

### 3.3.2 Nationellt godkännande

Enligt gällande gemenskapslagstiftning omfattas följande motorfordon inte av EG-typgodkännande:

- Nyttfordon (bussar och lastbilar) och släpfordon.
- Fordon som tillverkas i små serier.
- Fordon som godkänts individuellt.

För ett nytt motorfordon som inte är EG-typgodkänt får införselmedlemsstaten kräva ett nationellt godkännande innan fordonet registreras. Efter det nationella godkännandet utfärdas ett nationellt intyg om överensstämmelse som bland annat fungerar som underlag vid registreringen av motorfordonet.

Det nationella godkännandet kan antingen vara ett nationellt typgodkännande eller ett nationellt enskilt godkännande.

- **Nationellt typgodkännande** och nationellt typgodkännande för små serier syftar till att säkerställa att fordonstypen uppfyller tillämpliga nationella tekniska krav. Efter godkännandet utfärdar tillverkaren ett nationellt intyg om typöverensstämmelse där han bekräftar att det enskilda fordonet tillverkats i enlighet med den godkända fordonstypen.
- **Nationellt enskilt godkännande** gäller certifiering av att ett enskilt (oavsett om det är unikt eller inte) fordon uppfyller relevanta nationella krav. Detta förfarande gäller både för enskilda fordon som importerats från tredjeländer och som inte uppfyller kraven för ett EG-typgodkännande och för fordon som bara tillverkas i ett exemplar.

Nationella typgodkännanden och enskilda typgodkännanden för motorfordon som skall användas eller registreras för första gången i EU omfattas normalt inte av EG-lagstiftningen.

Nationella godkännandeförfaranden för motorfordon som redan har fått ett nationellt godkännande i en annan medlemsstat och för motorfordon som redan varit registrerade i en annan medlemsstat måste emellertid uppfylla kraven i artiklarna 28 och 30 i EG-fördraget. Enligt EG-domstolens rättspraxis strider inte sådana nationella förfaranden nödvändigtvis mot dessa artiklar.

Dessa godkännanden måste dock minst uppfylla följande krav för att överensstämma med artiklarna 28 och 30 i EG-fördraget <sup>(2)</sup>:

- a) De nationella godkännandeförfarandena måste under alla omständigheter grundas på **objektiva icke-diskriminerande kriterier som är kända på förhand** för att begränsa myndigheternas utrymme för skönmässig bedömning och förhindra att bedömningen blir godtycklig.

<sup>(1)</sup> EG-domstolens dom av den 29 maj 1997 i mål C-329/95, Förvaltningsrättsligt förfarande som har inletts av VAG Sverige AB, REG 1997, s. I-02675.

<sup>(2)</sup> EG-domstolens dom av den 22 januari 2002 i mål C-390/99, Canal Satélite Digital SL mot Administración General del Estado, i närvaro av Distribuidora de Televisión Digital SA (DTS), REG 2002, s. I-00607.

- b) Sådana förfaranden får **inte innebära** att man **gör om kontroller** som redan har gjorts inom ramen för andra förfaranden, antingen i samma medlemsstat eller i en annan medlemsstat. Detta innebär att nationella myndigheter inte har rätt att kräva att tekniska provningar utförs om samma provningar redan har utförts i en annan medlemsstat och om myndigheterna har, eller på begäran kan få, tillgång till resultaten. Detta kräver en aktiv hållning hos det nationella organ som har mottagit en ansökan om godkännande av ett motorfordon eller en ansökan om erkännande, i det sammanhanget, av likvärdigheten av ett godkännandeintyg som utfärdats av ett godkännandeorgan i en annan medlemsstat. Det åligger för övrigt även sistnämnda organ att i förekommande fall inta en sådan aktiv hållning, och det ankommer i det avseendet på medlemsstaterna att försäkra sig om att de behöriga godkännandeorganen samarbetar med varandra, i syfte att underlätta de förfaranden som skall följas för att få tillträde till den nationella marknaden i importmedlemsstaten <sup>(1)</sup>.
- c) Förfarandet måste vara lättillgängligt och möjligt att genomföra inom rimlig tid och, om förfarandet leder till ett avslag, måste beslutet om avslag kunna överklagas vid domstol. Förfarandet måste uttryckligen föreskrivas i en allmänt tillämplig bestämmelse som är bindande för de nationella myndigheterna. Ett nationellt godkännandeförfarande är dessutom inte förenligt med de grundläggande principerna för den fria rörligheten för varor om den tid det tar och de oproportionerliga kostnader som det ger upphov till, avskräcker ägaren till ett motorfordon att ansöka om att få fordonet godkänt.

**Tekniska krav i införselmedlemsstaten måste inte nödvändigtvis innebära att motorfordonet måste ändras.** Det faktum att motorfordonet redan var registrerat i en annan medlemsstat innebär att de behöriga myndigheterna i den medlemsstaten ansåg att motorfordonet uppfyllde de tillämpliga tekniska krav som gäller i landet. Godkännande av ett motorfordon som redan godkänts i en annan medlemsstat, oavsett om fordonet var registrerat eller inte, får därför avslås av de behöriga nationella myndigheterna endast om motorfordonet utgör en verklig risk för folkhälsan. Enligt EG-domstolens rättspraxis måste medlemsstaterna vid utövandet av sin rätt till skönsmässig bedömning med avseende på skyddet för folkhälsan iaktta proportionalitetsprincipen. De åtgärder som vidtas skall således begränsas till vad som verkligen är nödvändigt för att garantera skyddet för folkhälsan eller för att uppfylla absoluta krav med avseende på, till exempel, trafik-säkerheten. Detta innebär att åtgärderna skall vara proportionerliga i förhållande till det eftersträlvade syftet, och att detta inte skulle ha kunnat uppnås genom åtgärder med mindre restriktiv verkan på handeln inom gemenskapen <sup>(2)</sup>. Eftersom artikel 30 i EG-fördraget innehåller ett undantag, vilket skall tolkas restriktivt <sup>(3)</sup>, till regeln om fri rörlighet för varor inom gemenskapen, **åligger det de nationella myndigheter som åberopar denna bestämmelse att i varje enskilt fall visa att den nationella lagstiftningen är nödvändig för att effektivt skydda de intressen som anges i nämnda bestämmelse** och särskilt att godkännandet av det aktuella fordonet medför en verklig risk för folkhälsan eller trafiksäkerheten.

Det kan inte med fog hävdas att enbart det faktum att ett fordon har godkänts i enlighet med en annan medlemsstats bestämmelser och eventuellt (men inte nödvändigtvis) har vissa tekniska egenskaper som skiljer sig från dem som fastställs i införselmedlemsstatens lagstiftning eller från dem som anges i ett motsvarande typgodkännande i den medlemsstaten utgör en allvarlig risk för människors hälsa och liv eller för miljön.

I praktiken innebär detta att de behöriga myndigheterna i införselmedlemsstaten bör vidta följande åtgärder:

- a) De tekniska egenskaperna hos ett motorfordon som tidigare godkänts och registrerats i en annan medlemsstat bör först bedömas mot bakgrund av gällande tekniska bestämmelser i införselmedlemsstaten. Bedömningen bör emellertid inte ske på grundval av de vid den tidpunkten gällande bestämmelserna utan på grundval av de bestämmelser som gällde (i införselmedlemsstaten) vid tidpunkten för godkännandet i ursprungsmedlemsstaten.
- b) De behöriga myndigheterna måste ta hänsyn till de provningar som utförts och de intyg som utfärdats av de behöriga myndigheterna i övriga medlemsstater och av tillverkaren <sup>(4)</sup>. Ytterligare provningar får åläggas endast om de är nödvändiga för att förse de behöriga myndigheterna med uppgifter som inte står på intygen.
- c) Mot denna bakgrund kommer de behöriga myndigheterna att avgöra på vilka punkter som motorfordonet inte överensstämmer med de tekniska bestämmelserna i den mottagande medlemsstaten vid tidpunkten för det första godkännandet av fordonet i EU.

<sup>(1)</sup> EG-domstolens dom av den 10 november 2005 i mål C-432/03, Europeiska gemenskapernas kommission mot Republiken Portugal, REG 2005, s. I-09665.

<sup>(2)</sup> EG-domstolens dom av den 5 februari 2004 i mål C-24/00, Europeiska gemenskapernas kommission mot Republiken Frankrike, REG 2004, s. I-01277.

<sup>(3)</sup> EG-domstolens dom av den 5 februari 2004 i mål C-95/01, brottmål mot John Greenham och Léonard Abel, REG 2004, s. I-01333.

<sup>(4)</sup> EG-domstolens dom av den 16 oktober 2003 i mål C-445/01, Europeiska gemenskapernas kommission mot Republiken Italien, REG 2003, s. I-12023.

- d) De behöriga myndigheterna får därefter endast tillämpa nationella tekniska bestämmelser som står i proportion till någon av de tvingande hänsyn som domstolen erkänt som obligatoriska krav eller som nämns i artikel 30 i EG-fördraget. Om oproportionerliga nationella tekniska bestämmelser tillämpas på ett särskilt motorfordon är detta en överträdelse av gemenskapslagstiftningen som, under alla omständigheter, har företräde framför nationell lagstiftning.

### 3.4 Provning av begagnades fordons trafiksäkerhet

Syftet med att prova begagnade fordons trafiksäkerhet är att kontrollera **att motorfordonet är i gott skick vid registreringen**. Det faktum att ett motorfordon har använts på allmän väg sedan förra kontrollen av trafiksäkerheten kan vara ett skäl som talar för provning av trafiksäkerheten vid registrering i en annan medlemsstat.

Enligt EG-domstolens rättspraxis <sup>(1)</sup> får medlemsstaterna därför kräva **att motorfordon som tidigare har varit registrerade i samma eller i en annan medlemsstat genomgår provning av fordonets trafiksäkerhet** före registrering, under förutsättning att denna kontroll är obligatorisk vid ägarbyte av ett liknande motorfordon eller vid ändring av innehavaren av registreringsbeviset oavsett om motorfordonet tidigare var registrerat i samma eller en annan medlemsstat. Provning av trafiksäkerheten före registrering måste minst uppfylla samma krav som godkännandet av ett motorfordons tekniska egenskaper, nämligen följande:

- a) Den måste grundas på **objektiva icke-diskriminerande kriterier som är kända på förhand** för att begränsa nationella myndigheternas utrymme för skönsmässig bedömning och förhindra att bedömningen blir godtycklig.
- b) Provning av trafiksäkerheten **får inte innebära** att man **gör om kontroller** som redan har gjorts inom ramen för andra förfaranden, antingen i samma eller i en annan medlemsstat. Om ett fordon har genomgått provning av trafiksäkerheten i en medlemsstat måste, i enlighet med principen om likvärdighet och ömsesidigt erkännande i artikel 3.2 i rådets direktiv 96/96/EG <sup>(2)</sup>, alla övriga medlemsstater erkänna det intyg som utfärdades vid det tillfället, utan att detta hindrar dem från att göra sådana ytterligare provningar som vanligen genomförs vid registrering av fordon i deras länder, under förutsättning att dessa provningar inte redan omfattas av intyget <sup>(3)</sup>.
- c) Kommissionen anser att provningen av trafiksäkerheten måste vara lättillgänglig och möjlig att genomföra inom rimlig tid. Att begränsa trafiksäkerhetsprovningen av importerade fordon till bestämda och särskilt utvalda kontrollstationer kan utgöra ett hinder för handeln mellan medlemsstaterna.

### 3.5 Registrering av motorfordon

Registreringen av ett motorfordon innebär ett godkännande från medlemsstaten om att fordonet får tas i bruk i vägtrafik, vilket innefattar identifikation av fordonet och tilldelning av ett registreringsnummer.

#### 3.5.1 Första registreringen av motorfordon

För nya EG-typgodkända motorfordon som inköpts i en annan medlemsstat måste den medlemsstat där fordonet skall registreras, utöver särskilda personuppgifter om den person eller den organisation som ansöker om registrering enligt den harmoniserade gemenskapskoden C <sup>(4)</sup>, begära **EG-intyget om överensstämmelse** <sup>(5)</sup>.

För icke EG-typgodkända fordon får medlemsstaterna kräva att det relevanta nationella typgodkännandet eller nationella enskilda godkännandeintyg visas upp (se avsnitt 3.3.2).

<sup>(1)</sup> EG-domstolens dom av den 12 juni 1986 i mål C-50/85, Bernhard Schloh mot Auto contrôle technique SPRL, Rec. 1986, s. 01855, punkterna 14–16; mål C-451/99, punkterna 62–64.

<sup>(2)</sup> EUT L 46, 17.2.1997, s. 1. Direktivet senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1882/2003 (EUT L 284, 31.10.2003, s. 1).

<sup>(3)</sup> Mål C-451/99.

<sup>(4)</sup> Enligt bilagorna I och II till direktiv 1999/37/EG.

<sup>(5)</sup> Artikel 7.1 i direktiv 70/156/EEG.

Kommissionen anser att medlemsstaterna har rätt att vid registreringen kontrollera om mervärdesskatten har betalats korrekt.

När en *handlare* i en annan medlemsstat säljer ett motorfordon måste han skriva en faktura. När det gäller mervärdesskatt finns det följande två möjligheter:

- a) Motorfordonet är "nytt", dvs. leveransen sker antingen inom sex månader efter den dag då fordonet togs i bruk för första gången eller innan fordonet har gått högst 6 000 km. Mervärdesskatten skall betalas i den medlemsstat dit fordonet transporteras i enlighet med artikel 2 i rådets direktiv 2006/112/EG av den 28 november 2006 om ett gemensamt system för mervärdesskatt <sup>(1)</sup> (mervärdesskattedirektivet). Leverans av nya transportmedel är undantaget i den ursprungsmedlemsstat där handlararen är etablerad (artikel 138.2 a i mervärdesskattedirektivet). Enligt denna bestämmelse skall man för att befrias från skatteplikt styrka att det nya transportmedlet försänds eller transporteras till förvärvaren, av säljaren eller förvärvaren eller för säljarens eller förvärvarens räkning, ut ur ursprungsmedlemsstaten men inom gemenskapen.
- b) Motorfordonet är inte "nytt" dvs. en privatperson reser till en annan medlemsstat för att köpa motorfordonet och transporterar det själv tillbaka till den medlemsstat där han bor (eller låter det transporteras dit) och gör därmed inköpet enligt den mervärdesskattesats som gäller vid försäljningsstället, dvs. beskattning enligt ursprungslandsprincipen. Mervärdesskatten kommer följaktligen att betalas i den medlemsstat där handlararen är etablerad. Om bilhandlaren har köpt bilen från den första köparen som inte dragit av den mervärdesskatt som ingick i inköpspriset för fordonet skall den särskilda ordningen för begagnade varor (ordning för beskattning av vinstmarginal) tillämpas (artikel 312 och följande i mervärdesskattedirektivet).

När en *privatperson* säljer sitt motorfordon finns det i mervärdesskattesammanhang två möjligheter:

- a) Motorfordonet är "nytt" (se led a ovan för definitionen av ett nytt fordon). I detta fall skall mervärdesskatten betalas i den medlemsstat dit fordonet transporteras (artikel 2 i mervärdesskattedirektivet). I syfte att undvika dubbelbeskattning har den privatperson som har sålt den "nya bilen" rätt att dra av eller att få tillbaka den mervärdesskatt som ingår i inköpspriset i ursprungsmedlemsstaten, dock högst det belopp han skulle vara skyldig att betala i mervärdesskatt om leveransen var beskattningsbar i ursprungsmedlemsstaten (artikel 172 i mervärdesskattedirektivet).
- b) Motorfordonet är inte "nytt". Transaktionen omfattas inte av mervärdesskatt. Ingen mervärdesskatt skall betalas.

Kommissionen anser att de nationella myndigheterna vid registreringen även får kräva **bevis på att fordonet är försäkrat**.

### 3.5.2 Motorfordon som tidigare varit registrerade i en annan medlemsstat

När det gäller motorfordon som tidigare har varit registrerade i en annan medlemsstat får den medlemsstat där fordonet skall registreras endast begära att följande dokument visas upp:

- a) **Originalen eller en kopia av det icke harmoniserade registreringsbevis som utfärdats i en annan medlemsstat.** Många fordon som registrerades före 2004 har fortfarande icke harmoniserade registreringsbevis. Det finns i gemenskapslagstiftningen ingen skyldighet att lämna in originalen eller en kopia av denna typ av registreringsbevis som utfärdats i en annan medlemsstat till de nationella registreringsmyndigheterna i införselmedlemsstaten. Kommissionen anser emellertid att det i nationell lagstiftning får finnas krav på att köparen lämnar in en kopia av det registreringsbevis som utfärdats i ursprungsmedlemsstaten före registreringen av motorfordonet i syfte att undvika dubbla administrativa kontroller eller minska fordonsbrottsligheten.
- b) **Det harmoniserade registreringsbeviset.** Det harmoniserade registreringsbevis som utfärdas av en medlemsstat skall erkännas i de övriga medlemsstaterna för ny registrering av fordonet i en annan medlemsstat <sup>(2)</sup>. När en köpare köper ett motorfordon med ett harmoniserat registreringsbevis kommer han under alla omständigheter att få del I av det tidigare registreringsbeviset och del II, om detta var utfärdat. Del I av det tidigare registreringsbeviset och del II (om det utfärdats) måste lämnas till registreringsmyndigheterna i införselmedlemsstaten så att dessa kan dra in en del (eller delar) av det tidigare registreringsbeviset. De måste inom två månader anmäla detta till myndigheterna i den medlemsstat som

<sup>(1)</sup> EUT L 347, 11.12.2006, s. 1. Direktivet senast ändrat genom beslut 2007/133/EG (EUT L 57, 24.2.2007, s. 12).

<sup>(2)</sup> Artikel 4 i direktiv 1999/37/EG.

utfärdade det indragna registreringsbeviset. Dessutom måste de sända tillbaka det indragna beviset till nämnda myndigheter om dessa begär detta inom sex månader efter det att beviset drogs in. Om registreringsbeviset består av delarna I och II <sup>(1)</sup> och del II saknas, får de behöriga myndigheterna i den medlemsstat där ny ansökan om registrering har gjorts i undantagsfall besluta, men först efter att ha fått bekräftelse, skriftligt eller på elektronisk väg, från de behöriga myndigheterna i den medlemsstat där fordonet tidigare var registrerat, att den sökande har rätt att på nytt registrera fordonet i en annan medlemsstat <sup>(2)</sup>.

c) EG-intyg eller nationellt intyg om överensstämmelse:

— De nationella myndigheterna får inte kräva ett EG-intyg om överensstämmelse för fordon som tidigare har varit registrerade i en annan medlemsstat om det tidigare registreringsbeviset för fordonet fullt ut överensstämmer med förlagan i direktiv 1999/37/EG. Enligt artikel 4 i direktivet skall det enhetliga registreringsbevis som utfärdas av en medlemsstat erkännas i de övriga medlemsstaterna vid ny registrering av fordonet i en annan medlemsstat

— De nationella myndigheterna kan emellertid kräva ett EG-intyg om överensstämmelse för ett fordon som tidigare har varit registrerat i en annan medlemsstat när de inte med tillräcklig precision kan identifiera motorfordonet med hjälp av det icke harmoniserade registreringsbeviset från den andra medlemsstaten.

— Om motorfordonet inte har något EG-intyg om överensstämmelse kan de nationella myndigheterna kräva ett nationellt intyg om överensstämmelse.

d) Bevis på att mervärdesskatten betalats, om fordonet är nytt i mervärdesskattesammanhang (se avsnitt 3.5.1.).

e) Ett intyg om att fordonet är försäkrat.

f) **Ett intyg om trafiksäkerhet** om provning av trafiksäkerheten är obligatorisk för alla nya registreringar av motorfordon som tidigare har varit registrerade i samma eller i en annan medlemsstat.

#### 4. INFÖRSEL AV MOTORFORDON TILL EN ANNAN MEDLEMSSTAT

Ett motorfordon kan naturligtvis sättas på en släpvagn eller lastbil och transporteras till en annan medlemsstat men många motorfordon kommer att köras till införselmedlemsstaten.

I de flesta medlemsstater gäller det som allmän regel att ett motorfordon inte kan köras på allmän väg utan synligt registreringsnummer. Den vanligaste situationen är att motorfordonet körs med ursprungsmedlemsstatens eller införselmedlemsstatens registreringskyltar.

Dessutom måste det finnas en ansvarsförsäkring <sup>(3)</sup> och föraren bör medföra det s.k. "gröna kortet", dvs. det internationella försäkringsbeviset <sup>(4)</sup>, när de använder fordonet. Efter undertecknandet av det multilaterala avtalet <sup>(5)</sup> av alla medlemsstater (liksom Andorra, Kroatien, Liechtenstein, Norge och Schweiz) utgör ett fordons registreringsskylt ett bevis på att fordonet är försäkrat. Det innebär att motorfordon som har en registreringsskylt från ett av dessa länder får köras fritt i detta område utan kontroll vid gränserna av den obligatoriska ansvarsförsäkringen.

<sup>(1)</sup> Enligt skäl 7 i direktiv 1999/37/EG använder medlemsstaterna ett registreringsbevis som omfattar antingen en enda del eller två skilda delar och "dessa båda system bör för närvarande få finnas samtidigt". Enligt artikel 3.1 i samma direktiv skall registreringsbeviset därför bestå av antingen en enda del i enlighet med bilaga I, eller av två delar i enlighet med bilagorna I och II. Hänvisningen till del II gäller bara de medlemsstater som tillämpar systemet med registreringsbevis som består av två skilda delar (del I och del II).

<sup>(2)</sup> Artikel 5.2 i direktiv 1999/37/EG.

<sup>(3)</sup> Rådets direktiv 72/166/EEG av den 24 april 1972 om tillnärmning av medlemsstaternas lagar och andra författningar om ansvarsförsäkring för motorfordon och kontroll av att försäkringsplikten fullgörs beträffande sådan ansvarighet (EGT L 103, 2.5.1972, s. 1). Direktivet senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/14/EG (EUT L 149, 11.6.2005, s. 14).

<sup>(4)</sup> Alla kan få ett grönt kort från det försäkringsbolag som har utfärdat den obligatoriska trafikförsäkringen. Gröna kortsystemet infördes 1953 under överinseende av Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa och sköts av Council of Bureaux. Med det gröna kortet intygas att föraren minst har en trafikförsäkring med den täckning som krävs enligt lagstiftningen i de länder som besöks (mer information finns på <http://www.cobx.org/public/NXhomeEng-Public.htm>).

<sup>(5)</sup> Avtal mellan de nationella försäkringsbyråerna i medlemsstaterna i Europeiska ekonomiska samarbetsområdet och övriga associerade stater, som undertecknades den 30 maj 2002 och som återges i bilagan till kommissionens beslut 2003/564/EG av den 28 juli 2003 om tillämpningen av rådets direktiv 72/166/EEG om ansvarsförsäkring för motorfordon och kontroll av att försäkringsplikten fullgörs (EUT L 192, 31.7.2003, s. 23).



Det finns två sätt att köra lagligt till införselmedlemsstaten; motorfordonet är antingen försett med en saluvagnsskylt eller en tillfällig registreringskylt.

#### 4.1 Motorfordonet är försett med saluvagnsskylt

Det finns särskilda registreringsformer för yrkesverksamma i branschen för att återförsäljare skall kunna köra motorfordon på allmänna vägar under en mycket kort period utan att vara tvungna att formellt registrera dem. Dessa registreringsformer för yrkesverksamma är förbehållna fordon som ägs av tillverkare, monteringsföretag, återförsäljare och bilhandlare.

För denna typ av registrering utfärdar de flesta medlemsstater inte något registreringsbevis där motorfordonet identifieras. De utfärdar vanligen någon annan typ av dokument där sambandet mellan registreringskylten och dess innehavare fastställs, och/eller kräver att innehavaren för en loggbok över de resor som görs med registreringskylten.

Enligt artikel 35.1 a i Wienkonventionen om vägtrafik<sup>(1)</sup> får de fördragsslutande parterna inte hindra den fria rörligheten för motorfordon som registrerats av en annan avtalslutande part under förutsättning att föraren medför registreringsbevis. De fördragsslutande parterna måste också erkänna registreringsbevis som utfärdas av övriga fördragsslutande parter i enlighet med konventionen. Det finns emellertid ingen bestämmelse i konventionen som ålägger eller tillåter de fördragsslutande parterna att förbjuda den fria rörligheten för fordon som inte uppfyller kraven i konventionen.

När det gäller den fria transiteringen av varor inom gemenskapen<sup>(2)</sup> omfattas rörligheten inom gemenskapen för motorfordon med saluvagnsskyltar som utfärdats i en annan medlemsstat av EG-fördraget<sup>(3)</sup>, särskilt artikel 28 i detta. Eventuella hinder måste vara motiverade enligt artikel 30 i EG-fördraget eller enligt ett av de obligatoriska krav som godtas av EG-domstolen.

Principen om att varje enskild medlemsstat skall vidta lämpliga åtgärder för att säkerställa att fordon som normalt är hemmahörande i landets territorium omfattas av en ansvarsförsäkring gäller normalt också fordon med saluvagnsskyltar. Försäkringens omfattning och villkor skall bestämmas inom ramen för dessa åtgärder. Medlemsstaterna får emellertid undanta fordon med saluvagnsskyltar från denna skyldighet (dvs. undanta dem från ovannämnda bestämmelse) om skyltarna i fråga återfinns på en förteckning som den berörda medlemsstaten sammanställt och meddelat den andra medlemsstaten och kommissionen. Den andra medlemsstaten skall alltjämt ha rätt att begära att den person som omhänderhar ett sådant fordon innehar ett giltigt grönt kort eller tecknar en gränsförsäkring enligt bestämmelserna i den medlemsstaten<sup>(4)</sup>. Enligt en ny ändring av direktiv 72/166/EEG som infördes genom det femte direktivet om motorfordonsförsäkringar 2005/14/EG<sup>(5)</sup> skall fordon som befriats från kravet på försäkring på grund av att de har en särskild registreringskylt behandlas på samma sätt som oförsäkrade fordon. Skadelidande vid olyckor som orsakats av sådana fordon kommer att ha rätt att ansöka om ersättning från skadeersättningsorganet i det land där olyckan inträffade. Skadeersättningsorganet skall sedan kunna kräva ersättning från garantifonden i det land där fordonet är normalt hemmahörande.

#### 4.2 Motorfordonet är försett med en tillfällig registreringskylt

Många medlemsstater har infört ett system med tillfällig registrering så att motorfordonet kan köras en kort period innan det får den slutgiltiga registreringskylten eller lämnar landet. Tillfällig registrering sker vanligen i fordonets ursprungsmedlemsstat. Kommissionen anser emellertid att den allmänna principen om fri transitering av varor och direktivet om registreringsbevis för fordon innebär att ursprungsmedlemsstaten också bör godta att tillfälliga registreringskyltar och registreringsbevis som utfärdats av införselmedlemsstaten används på dess territorium.

<sup>(1)</sup> Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa, 8 november 1968, i dess ändrade lydelse.

<sup>(2)</sup> EG-domstolens dom av den 23 oktober 2003 i mål C-115/02, Administration des douanes et droits indirects mot Rioglass SA och Transremar SL, REG 2003, s. I-12705, punkt 18.

<sup>(3)</sup> Se EG-domstolens dom av den 2 oktober 2003 i mål C-12/02, brottmål mot Marco Grilli, REG 2003, s. I-11585.

<sup>(4)</sup> Artikel 4 b i rådets direktiv 72/166/EEG.

<sup>(5)</sup> Artikel 1.3 b. Skall ha genomförts av medlemsstaterna senast den 11 juni 2007.

För tillfällig registrering gäller följande:

- Medlemsstaterna får utfärda **ett tillfälligt registreringsbevis som inte, eller endast något, avviker från förslaget i direktiv 1999/37/EG**. I detta fall måste övriga medlemsstater erkänna det tillfälliga registreringsbevis som utfärdats av en medlemsstat för identifieringen av fordonet i internationell trafik, under förutsättning att föraren medför del I av registreringsbeviset i enlighet med artikel 5.1 i direktivet <sup>(1)</sup>.
- **Det tillfälliga registreringsbeviset får avsevärt skilja sig från förslaget i direktiv 1999/37/EG**. De övriga medlemsstaterna måste i princip erkänna registreringsbeviset i enlighet med artiklarna 28 och 30 i EG-fördraget.

Den fria rörligheten för motorfordon med en tillfällig registreringsskylt och tillfälligt registreringsbevis får bara hindras av skäl som gäller trafiksäkerheten (t.ex. förarens körförmåga, hans efterlevnad av de lokala trafikreglerna eller fordonets trafiksäkerhet), vid skälig misstanke om att fordonet är stulet eller när kontrollmyndigheterna hyser rimliga tvivel om registreringsbevisets giltighet.

Dessutom rekommenderas en förare att medföra det gröna kortet som bekräftelse på att han har en försäkring med minst den täckning som krävs enligt lagstiftningen i det land som han besöker. Under resan och fram till det att fordonet slutgiltigt registrerats i införselmedlemsstaten måste det omfattas av en försäkring som utfärdats av en försäkringsgivare som har tillstånd att verka i fordonets ursprungsmedlemsstat. När ett fordon avsänds från en medlemsstat till en annan skall, enligt en ny bestämmelse <sup>(2)</sup> som medlemsstaterna måste ha införlivat senast den 11 juni 2007, den medlemsstat där risken föreligger anses vara införselmedlemsstaten under en period av 30 dagar räknat från den tidpunkt när köparen accepterar leveransen av fordonet, även om fordonet inte är formellt registrerat i införselmedlemsstaten. Det gör att fordonets köpare omfattas av en försäkring i den medlemsstat där han är bosatt fastän fordonet fortfarande är försett med utländska registreringsskyltar (tillfällig registreringsskylt från ursprungslandet). I praktiken innebär det att försäkring bör tecknas i bestämmelslandet. Sådana försäkringar kan tillhandahållas av försäkringsgivare som är etablerade i införselmedlemsstaten, eller i övriga medlemsstater som tillhandahåller tjänster i införselmedlemsstaten på grundval av friheten att tillhandahålla tjänster och etableringsfriheten.

## 5. MÖJLIGHET TILL PRÖVNING

Varje beslut som fattas av nationella myndigheter och som innebär att typgodkännande eller registrering vägras skall meddelas den berörda parten som samtidigt skall upplysas om vilka möjligheter till prövning av beslutet som står till buds inom ramen för gällande lagstiftning i medlemsstaten i fråga och inom vilken tid prövning skall begäras <sup>(3)</sup>.

Utöver de formella nationella möjligheter till prövning som finns tillgängliga för den person som ansöker om registrering, kan medborgare och företag söka en lösning för problem i samband med godkännande av fordon eller registrering av bil genom Solvit-nätverket <sup>(4)</sup>. Att vända sig till Solvit är gratis.

Man kan också vända sig direkt till Europeiska kommissionen och lämna in ett klagomål mot en medlemsstat. Kommissionen kan – om den anser att en medlemsstat har underlåtit att uppfylla en skyldighet enligt EG-fördraget – inleda ett överträdelseförfarande mot medlemsstaten enligt artikel 226 i EG-fördraget.

---

<sup>(1)</sup> Direktiv 1999/37/EG gäller också tillfälliga registreringsbevis vilka bör erkännas av medlemsstaten enligt artikel 1, artikel 2 b och artikel 4 i direktivet.

<sup>(2)</sup> Den nya artikel 4a infördes i rådets tredje direktiv 90/232/EEG (EGT L 129, 19.5.1990, s. 33) om tillnärmning av medlemsstaternas lagar och andra författningar om ansvarsförsäkring för motorfordon genom direktiv 2005/14/EG.

<sup>(3)</sup> Artikel 12 i direktiv 70/156/EEG.

<sup>(4)</sup> <http://europa.eu.int/solvit/>.