

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg

Asiatisk Plads 2
DK-1448 København K
Telefon +45 33 92 00 00
Telefax +45 32 54 05 33
E-mail: um@um.dk
<http://www.um.dk>
Girokonto 3 00 18 06

Bilag
1

Journalnummer
400.C.2-0

Kontor
EUK

21. januar 2014

SAMLENOTAT

Forenklede regler for overførsel i det indre marked af motorkøretøjer, der er indregistreret i en anden medlemsstat

Med henblik på mødet i Folketingets Europaudvalg den 24. januar 2014 vedlægges Skatteministeriets samlenotat vedrørende forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om forenklede regler for overførsel i det indre marked af motorkøretøjer, der er indregistreret i en anden medlemsstat, KOM (2012) 0164.

Nick Hækkerup

Notat

J.nr. 11-0296534

Den 21. januar 2014

Miljø, Energi og Motor

Ck

SAMLENOTAT TIL FOLKETINGETS EUROPAUD- VALG

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om forenklede regler for overførsel i det indre marked af motorkøretøjer, der er indregistreret i en anden medlemsstat

KOM(2012)164, som ændret senest ved dokument nr. 16398 af 3. december 2013.

Forslaget er af formandsskabet omskrevet til et direktiv ved dokument nr. 17680/13 af 13. december 2013. Dette notat tager udgangspunkt i dette udkast til et direktiv.

Nyt notat

1. Resumé

Europa-Kommissionen har den 4. april 2012 stillet forslag til en forordning om genregistrering af køretøjer.

Formålet er at styrke det indre marked gennem forenkling og harmonisering af regler for overførsel af registrerede køretøjer til andre medlemsstater. Europa-Kommissionen har vurderet, at forslaget vil kunne resultere i samlede besparelser for borgere, virksomheder og myndigheder på mindst 1.445 mio. EUR om året.

Forslaget omfatter alene køretøjer, der allerede er registreret i en medlemsstat.

Forslaget består dels af regler om, i hvilken stat et køretøj kan registreres, dels af regler om procedurer for genregistrering af køretøjer.

Reglerne om, i hvilken stat et køretøj kan registreres, begrænser medlemsstaternes ret til at registrere et køretøj, hvor det bruges. Det får blandt andet betydning ved leasing af køretøjer i udlandet og ved tildeling af firmabiler fra virksomheder i udlandet.

I og med et køretøj i praksis beskattes i den stat, hvor køretøjet er registreret, og Danmark har den højeste beskatning af køretøjer i EU, har forslaget potentiale for betydelige negative statsfinansielle og miljømæssige konsekvenser i Danmark.

Procedurereglerne bygger i det væsentligste på, at medlemsstaterne skal genbruge de oplysninger, der er registreret om et køretøj i eksportlandet, ved genregistrering af køretøjet i importlandet. Dette genbrug skal i vidt omfang ske ved elektronisk dataudveksling mellem medlemsstaternes registreringsmyndigheder.

Procedurereglerne indeholder også forslag til fælles regler for midlertidig registrering ved overførsel af et køretøj fra en medlemsstat til en anden medlemsstat, og forslag til fælles regler for professionel registrering (svarer til den danske ordning med prøveskilte).

Formandskabet har efter ønske fra en række medlemsstater omskrevet Europa-Kommissionens forslag fra en forordning til et direktiv, jf. dokument nr. 17680 af 13. december 2013.

Formandskabet er på et møde i Coreperden 18. december 2013 bemyndiget til at indlede forhandlinger med Europa-Parlamentet om direktivforslaget, bortset fra den del, der regulerer, i hvilken medlemsstat et køretøj kan registreres (artikel 3).

Formandskabet og Europa-Parlamentet tilstræber en hurtig afvikling af disse forhandlinger.

Danmark kan, grundet de potentielle betydelige negative statsfinansielle konsekvenser, ikke støtte forslaget i dets nuværende form. Men udgår bestemmelsen om, hvor et køretøj kan registreres, kan regeringen støtte forslaget.

2. Baggrund

Europa-Kommissionen har den 4. april 2012 stillet forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om forenklede regler for overførsel i det indre marked af motorkøretøjer, der er indregistreret i en anden medlemsstat, jf. KOM(2012)164.

Som baggrund for forslaget anfører Europa-Kommissionen:

”Uanset den fremadskridende integration af det indre marked udgør problemer med indregistrering af motorkøretøjer fortsat en hindring for det indre marked, både for virksomheder og borgere. Problemerne med indregistrering af motorkøretøjer blev fremhævet som et af de 20 største problemområder i det nuværende indre marked på en liste opstillet af Kommissionen. I rapporten om unionsborgerskab 2010 ”Afskaffelse af hindringer for unionsborgernes rettigheder”¹ identificerede Kommissionen pro-

¹ KOM(2010) 603 af 27.10.2010.

blemerne med indregistrering af køretøjer som en af de største hindringer for borgerne i den daglige udøvelse af deres rettigheder i henhold til EU-lovgivningen og meddelte blandt de planlagte foranstaltninger til fjernelse af disse hindringer en forenkling af formaliteterne og betingelserne for omregistrering af køretøjer, der allerede har været indregistreret i en anden medlemsstat (foranstaltning 6 i rapporten om unionsborgerskab 2010).

Forpligtelsen til at lade et motorkøretøj, der er registreret i oprindelsesmedlemsstaten, omregistrere i værtsmedlemsstaten har i mange år givet anledning til klager og retssager. Borgere og virksomheder, der køber et motorkøretøj i et andet land og tager det med tilbage til det land, hvor de normalt bor, skal igennem komplekse og tunge registreringsprocedurer og tidskrævende ekstra papirarbejde.

Som konsekvens heraf har problemerne med registrering af motorkøretøjer negative konsekvenser for den frie bevægelighed for varer, en grundlæggende frihed, som er en af hjørnestenene i EU. Dette er understreget i Europa 2020 – En strategi for intelligent, bæredygtig og inklusiv vækst,² hvori det blev fremhævet, at erhvervslivet og borgerne hver dag oplever, at der fortsat er flaskehalsproblemer i forbindelse med tværnationale aktiviteter, selv om det indre marked eksisterer retligt.

I sin udtalelse af 11. marts 2011 støttede Gruppen af Højtstående Uafhængige Interesserede Parter vedrørende Administrative Byrder et eventuelt kommissionsinitiativ om forenkling af registreringsbetingelser og -formaliteter. Derudover opfordrede gruppen de nationale myndigheder til at stræbe mod en forbedring af registreringsprocesserne snarest muligt, navnlig vedrørende gensidig anerkendelse af de fornødne oplysninger, og undlade besværlige anmodninger om supplerende oplysninger.

Alle medlemsstater har et registreringssystem for motorkøretøjer. Det udgør den administrative tilladelse til ibrugtagning af et køretøj, som omfatter identificering af køretøjet og tildeling af et registreringsnummer. Oplysninger i køretøjsregistre anvendes ved beskatning af motorkøretøjer. Ved afslutningen af registreringsproceduren udsteder medlemsstaterne en registreringsattest, som attesterer, at køretøjet er registreret i en medlemsstat. Registreringsattesten indeholder også navn og adresse på den person, i hvis navn et køretøj er registreret ("indehaveren" af registreringsattesten, som ikke nødvendigvis er ejeren af motorkøretøjet).

Hvis et motorkøretøj er registreret i én medlemsstat og ofte anvendes i en anden medlemsstat, opstår der ofte to vigtige kategorier af problemer:

- 1) Borgere, der flytter til en anden medlemsstat, grænsearbejdere, biludlejningsfirmaer og personer, der leaser et motorkøretøj i en anden medlemsstat, er ofte forpligtet til at registrere køretøjet der, hvor de bor, el-

² KOM(2012) 2020 af 3.3.2010.

ler hvor køretøjet anvendes, selv om motorkøretøjet allerede er registreret i en anden medlemsstat. Dette er eksempelvis tilfældet, når indehavere af registreringsattester skifter bopæl og flytter permanent til en anden medlemsstat med deres motorkøretøj. Men det er dog et besværligt problem for borgere, der bor en del af året i én medlemsstat og resten af året i en anden, samt for grænsependlere, der i deres egen medlemsstat bruger et motorkøretøj, som er registreret af deres arbejdsgiver i en anden medlemsstat. I dette tilfælde registreres motorkøretøjet i en af medlemsstaterne, men indehaveren anmodes ofte af den anden medlemsstat om at lade køretøjet registrere på dets område. Leasingvirksomheder står også over for registreringsproblemer, i det mindste hvis de er indehavere af registreringsattesten, og hvis motorkøretøjet anvendes af en person, der er etableret i en anden medlemsstat. Endelig er biludlejningsfirmaer, som ønsker at flytte en del af deres bilpark til en anden medlemsstat for en kort periode for at efterkomme en sæsonpræget efterspørgsel, almindeligvis nødt til at registrere de pågældende motorkøretøjer i den pågældende medlemsstat.

- 2) Omregistreringsformaliteterne for et motorkøretøj, der overføres fra en medlemsstat til en anden, er ofte meget besværlige og langvarige. Indførelse af et motorkøretøj i en anden medlemsstat for en længere periode medfører nyt papirarbejde i værtsmedlemsstaten og normalt også ekstra papirarbejde, når køretøjet skal afmeldes fra registrering i oprindelsesmedlemsstaten. Den ekstra byrde skyldes hovedsageligt, at registreringsmyndighederne i værtsmedlemsstaten kun har få eller ingen oplysninger om motorkøretøjet ud over de oplysninger, der findes på registreringsattesten. Hvis køretøjet skulle omregistreres i den samme medlemsstat, kunne registreringsmyndighederne anvende oplysninger i deres nationale databaser.”

Europa-Kommissionens udvalg for konsekvensanalyse vurderer i en udtalelse af 16. december 2011, at forslaget som fremsat vil give betydelige administrative forenklinger for virksomheder, borgere og registreringsmyndigheder på mindst 1.445 mio. EUR om året.

Forslaget er stillet med hjemmel i TEUF, artikel 114 om harmonisering af medlemsstaternes lovgivning vedrørende det indre markeds funktion. Det begrundes med, at de aktuelle problemer og forskelligheder i forbindelse med de administrative regler på nationalt plan for så vidt angår omregistrering af motorkøretøjer, som er registreret i en anden medlemsstat, hæmmer den frie bevægelighed for disse køretøjer inden for EU.

Tyskland har den 6. december 2013 i rådsarbejdsgruppen anfægtet dette hjemmelsgrundlag og anført, at hjemlen rettelig bør være TEUF, artikel 91 om fælles regler for transportområdet, jf. MD R 66/13. Rådets Juridiske Tjeneste undersøger spørgsmålet.

En række medlemsstater har påpeget, at et køretøj i praksis beskattes i den stat, hvor køretøjet er registreret, og spurgt om ikke forslaget skal behandles efter reglerne for beskatning. Rådets Juridiske Tjeneste har tilkendegivet, at forslaget formelt intet har med beskatning at gøre.

Det oprindelige forslag fra Europa-Kommissionen havde form af en forordning. Dette blev begrundet med, at lovinstrumentet kun ville finde anvendelse i grænseoverskridende situationer inden for EU, hvorfor en forordning vil skabe retssikkerhed og forenkling i det indre marked. Derudover ville en forordning ifølge Europa-Kommissionen være et mere effektivt instrument til organisering af den elektroniske informationsudveksling mellem de nationale registreringsmyndigheder og fjerner risikoen for, at medlemsstater ville indfører særlige genregistreringsregler.

Forslaget er nu efter ønske fra en bred kreds af medlemsstater omskrevet til et direktiv, hvilket betyder, at forslaget skal implementeres gennem national lovgivning. Dette vil øge medlemsstaternes mulighed for at vælge nationale løsninger.

Forslaget behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure i TEUF, artikel 294. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

3. Formål og indhold

Forslaget skal ses i sammenhæng med Europa-Kommissionens strategiske initiativ til relancering af det indre marked. Målet er at gøre det enklere og billigere for borgere og virksomheder at flytte et køretøj fra en medlemsstat til en anden.

Europa-Kommissionen anfører om forslagens formål:

”Det generelle formål med dette initiativ er at forbedre det indre markeds funktion gennem fjernelse af de administrative barrierer, der er forbundet med omregistreringsprocedurer for motorkøretøjer, og som på nuværende tidspunkt hindrer den frie bevægelighed for varer.

De specifikke mål med initiativet er at harmonisere, ensrette og forenkle procedurer for omregistrering af motorkøretøjer, der er registreret i en anden medlemsstat, for borgere, arbejdstagere, arbejdsgivere, biludlejnings- og leasingfirmaer og registreringsmyndigheder. Formålet er med dette initiativ er desuden at reducere de administrative byrder for alle berørte aktører uden at hindre trafiksikkerheden eller forebyggelsen af lovovertrædelser eller svig.

Følgende operationelle mål skal nås gennem initiativet:

- afgøre, i hvilken medlemsstat et motorkøretøj, som er overført mellem to medlemsstater, bør indregistreres
- reducere tidsforbruget til omregistreringsprocedurer

- reducere den administrative byrde for borgere og virksomheder ved at begrænse antallet af dokumenter, som kræves for at gennemføre omregistreringsproceduren, og lette dataudvekslingen mellem de nationale registreringsmyndigheder.”

De opstillede mål søges primært nået ved at regulere følgende fire forhold:

- 1) Regler for, i hvilken medlemsstat et køretøj kan registreres.
- 2) Regler for anerkendelse af den kontrol, en anden medlemsstat har foretaget i forbindelse med registrering af et køretøj.
- 3) Regler for udveksling mellem medlemsstaterne af information om registrerede køretøjer.
- 4) Regler for midlertidige registreringer ved køb af et køretøj i en anden medlemsstat og regler for erhvervsmæssig køretøjsregistrering (prøveskilte).

Forslaget består således af to hovedelementer. Det ene er en regulering af, i hvilken medlemsstat et køretøj kan registreres. Det andet er en regulering af de procedurer, der skal følges ved overførsel af et registreret køretøj til en anden medlemsstat.

Et mål for Europa-Kommissionen med reguleringen af, hvor et køretøj kan registreres, er at udvide adgangen til kørsel i andre medlemsstater uden omregistrering, for derigennem at styrke det indre marked. Dette mål skal vurderes i lyset af, at der i EU-området er mindst 28 registreringsmyndigheder, og at et køretøj i praksis administreres, herunder beskattes i den stat, hvor køretøjet er registreret.

Artikel 1:

Forslaget omfatter alene køretøjer, der er eller har været registreret, og registreringen skal senest være sket i en anden medlemsstat. Forslaget omfatter således ikke køretøjer registreret uden for EU (men forslaget har relevans for EØS-landene).

Forslaget omfatter ikke nye uregistrerede køretøjer.

Forslaget omfatter nærmere definerede køretøjer, herunder motorkøretøjer og påhængskøretøjer.

Forslaget begrænser ikke medlemsstaternes ret til at friholde køretøjer fra registrering.

I lyset af den bekymring, der er i mange medlemsstater, for, hvilken betydning forslaget vil få for statens muligheder for at beskatte køretøjer, er der efter fremsættelsen indføjet bestemmelser om, at forslaget ikke begrænser medlemsstaternes ret til at beskatte køretøjer eller bekæmpe skatteunddragelse.

Artikel 2:

Forslaget til, i hvilken medlemsstat et køretøj kan registreres, bygger på, i hvilken medlemsstat indehaveren af registreringsattesten er hjemmehørende.

Begrebet "indehaver af en registreringsattest" er i artikel 2, nr. 3, defineret som den person, i hvis navn et køretøj er indregistreret i en medlemsstat, identificeret i overensstemmelse med bilag I til direktiv 1999/37/EF om registreringsdokumenter for motorkøretøjer.

Direktiv 1993/37/EF indeholder dog ikke en definition af begrebet, men blot en angivelse af, at den, der efter den enkelte medlemsstats bestemmelse registreres som indehaver af registreringsattesten, skal anføres på registreringsattesten som sådan. Det er således op til den enkelte medlemsstat at bestemme, hvem der kan registreres som "indehaver af en registreringsattest".

Artikel 3:

Et centralt element i det samlede forslag er en regulering af, i hvilken medlemsstat et køretøj kan registreres. Herom anføres indledningsvis, at et køretøj kun kan kræves registreret i den medlemsstat, hvor indehaveren af registreringsattesten har sin sædvanlige bopæl.

Denne regulering skal som nævnt ovenfor om artikel 2 ses i lyset af, at det er op til den enkelte medlemsstat at bestemme, hvem der i den pågældende medlemsstat er indehaver af registreringsattesten. Eksempelvis kan ejeren af et køretøj være indehaver af registreringsattesten i en medlemsstat, mens brugeren af det samme køretøj kan være indehaveren af registreringsattesten i en anden medlemsstat. Bestemmelsen er dermed ikke en entydig mellemstatslig regulering af, hvor et køretøj kan registreres.

Til fastlæggelse af, hvor indehaveren af en registreringsattest har sin sædvanlige bopæl, opstilles følgende kriterier, der alle udvider den gældende adgang til at bruge et køretøj i udlandet uden registrering

- a) "For et selskab, en forening eller anden juridisk person, den medlemsstat, hvor den centrale administration er etableret.
- b) For et selskabs eller en forenings filial, agentur eller lignende virksomhed, den medlemsstat, hvor filialen, agenturet eller den lignende virksomhed er etableret.
- c) For en fysisk person, der handler som led i sin erhvervmæssige virksomhed, den medlemsstat, hvor den pågældende har etableret sin hovedvirksomhed.
- d) For andre fysiske personer:
 - i. Den medlemsstat, hvor en person sædvanligvis opholder sig, dvs. i mere end 185 dage inden for et kalenderår, som følge af sin personlige eller erhvervmæssige tilknytning, eller, når der er tale om en person uden erhvervmæssig tilknytning, som følge af den personlige tilknytning, der viser, at der består en tæt forbindelse mellem personen og dennes bopælssted.

- ii. En person, som ikke har erhvervmæssigt og privat tilhørsforhold til samme medlemsstat, og som derfor er nødsaget til skiftevis at tage ophold på forskellige steder i to eller flere medlemsstater, anses dog for at have sædvanligt opholdssted på stedet for det private tilhørsforhold på betingelse af, at den pågældende regelmæssigt vender tilbage hertil.

Betingelsen i litra d, (ii), kræves ikke opfyldt, når den pågældende opholder sig i en medlemsstat med henblik på udførelse af en arbejdsopgave af bestemt varighed. At følge undervisningen på et universitet eller en skole medfører ikke overflytning af det sædvanlige opholdssted.”

Ifølge litra a kan eksempelvis leasingelskabslease biler over hele Europa med registrering i den medlemsstat, hvor leasingelskaber er etableret, hvis leasingelskabet i den pågældende medlemsstat er indehaver af registreringsattesten. Tilsvarende gælder virksomheder, der stiller firmabiler til rådighed for medarbejdere i andre stater.

Tilknytningskriterierne efter litra d (i) og (ii) for fysiske personer er i vidt omfang en videreførelse af tilsvarende kriterier i artikel 7 i direktiv 83/182/EØF om afgiftsfritagelse inden for Fællesskabet ved midlertidig indførelse af visse transportmidler.

Direktiv 83/182 indeholder dog en særlig undtagelse for Danmark. Herefter kan Danmark som udgangspunkt opretholde gældende regler for sædvanligt opholdssted, således at alle i direktivet anførte tilfælde anses for at have sædvanligt opholdssted i Danmark, hvis den pågældende opholder sig dér et år eller 365 dage inden for en periode på 24 måneder, jf. artikel 9 i direktivet.

Artikel 4:

Efter forslaget skal der ved flytning af sædvanlig bopæl til en anden medlemsstat ske registrering i tilflytterstaten inden for en periode på 30 dage, regnet fra tidspunktet for etableringen af den sædvanlige bopæl.

Ved erhvervelse af et køretøj registreret i en anden medlemsstat, gives der en periode på 30 dage til omregistreringen. Perioden regnes fra tidspunktet for overførsel af køretøjet.

Efter forslaget skal der ved anmeldelse af et køretøj til genregistrering i en anden medlemsstat alene forevises køretøjets registreringsattest. På det grundlag skal registreringsmyndigheden i modtagerstaten indhente nærmere angivne oplysninger direkte fra registreringsmyndigheden i den medlemsstat, hvor køretøjet hidtil har været registreret. Fysisk kontrol af køretøjet må kun kræves i nærmere angivne tilfælde.

Efter forslaget skal den medlemsstat, der genregistrerer et køretøj, underrette den medlemsstat, hvor køretøjet hidtil har været registreret, om genregistrering.

gen. Den medlemsstat, hvor køretøjet hidtil har været registreret, skal herefter uden forsinkelse afmelde køretøjet.

Artikel 5:

Bestemmelsen regulerer, i hvilke tilfælde en medlemsstat kan nægte at genregistrere et køretøj.

Efter forslaget må en medlemsstat i visse nærmere angivne tilfælde ikke genregistrere et køretøj, og i andre nærmere angivne tilfælde kan en medlemsstat afvise at genregistrere et køretøj.

De tilfælde, hvor et køretøj ikke må genregistreres, er tilfælde, hvor ansøgeren ikke identificerer sig eller mangler ret til at begære køretøjet genregistreret, og tilfælde hvor køretøjets registreringsattest ikke fremlægges.

Et afslag på genregistrering skal begrundes, og det skal være muligt at klage over et afslag.

Artikel 6:

Efter forslaget kan enhver, der har købt et køretøj i en anden medlemsstat end hjemstaten, eller hvis indehaveren af en registreringsattest overfører køretøjet til en anden medlemsstat, anmode registreringsmyndigheden i den medlemsstat, hvor køretøjet er registreret, om at udstede en midlertidig registrering for en periode på højst 30 dage med henblik på at overføre køretøjet til den anden medlemsstat.

Efter forslaget skal, henholdsvis kan, en sådan anmodning kun afvises i nærmere angivne tilfælde.

Artikel 7:

Efter forslaget skal medlemsstaterne give registreringsmyndigheden i en anden medlemsstat, der skal genregistrere et køretøj, direkte adgang til nærmere angivne oplysninger om køretøjet under anvendelse af den fælles softwarestandard EUCARIS.

De oplysninger, der gives adgang til, er nu i vidt omfang defineret gennem henvisninger til datasæt fastsat i andre EU-retsakter, og ikke som i det oprindelige forslag fra Europa-Kommissionen defineret udtømmende i bilaget til forslaget.

Der sondres mellem oplysninger, der skal kunne udveksles, og oplysninger, der kun skal kunne udveksles, hvis de er tilgængelige.

Kun registreringsmyndigheder må få direkte adgang til de registrerede oplysninger. Registreringsmyndighederne skal beskytte disse data mod misbrug.

Behandling af personoplysninger skal ske i overensstemmelse med direktiv 95/46/EF om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger, og national lovgivning om databeskyttelse.

Oplysninger udvekslet efter dette direktiv må kun anvendes til registreringsformål og ikke til formål, der er uforenelige hermed.

Den medlemsstat, der erhverver oplysninger, skal efter anmodning informere den medlemsstat, der har leveret oplysningerne, om brugen af de modtagne oplysninger.

Medlemsstaterne skal sikre, at udleverede oplysninger er korrekte og ikke mere omfattende end nødvendigt.

Den enkelte medlemsstat skal bære omkostningerne ved denne dataudveksling.

Europa-Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter for fælles procedurer og tekniske ordninger for funktionaliteten af softwareprogrammet EUCARIS. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 12, stk. 2.

Dette indebærer, at Europa-Kommissionen får til opgave at udstede regler for IT-anvendelse ved udveksling af oplysninger mellem medlemsstaterne efter denne artikel.

Artikel 8:

Efter forslaget fastsættes fælles regler for "Erhvervmæssig køretøjsregistrering" (reglerne kan sammenlignes med den danske ordning med prøveskilte, hvorefter virksomheder kan få udleveret særlige nummerplader til midlertidig eller lejlighedsvis kørsel med uregistrerede køretøjer).

Kørsel med "erhvervmæssig køretøjsregistrering" efter disse regler skal anerkendes af de øvrige medlemsstater.

En medlemsstat kan udstede "Erhvervmæssig køretøjsregistrering" til hjemmehørende virksomheder, der distribuerer køretøjer eller leverer reparations-, vedligeholdelses-, forsknings- eller prøvningsydelser vedrørende køretøjer.

En medlemsstat bevarer retten til at fastsætte nationale regler for "Erhvervmæssig køretøjsregistrering" ved kørsel på statens territorium.

Et køretøj med "Erhvervmæssig køretøjsregistrering" må kun bruges erhvervmæssigt af den, der har fået tilladelsen, og ansatte hos denne.

Køretøjer med "Erhvervsmæssig køretøjsregistrering" må ikke anvendes, hvis køretøjet er til fare for færdselssikkerheden. Køretøjet må ikke anvendes til transport af gods eller personer, uanset om transporten er erhvervsmæssig eller privat.

"Erhvervsmæssig køretøjsregistrering" skal ikke anerkendes af andre medlemsstater, hvis kørslen sker med det formål, at genregistrere køretøjet.

Retten til "Erhvervsmæssig køretøjsregistrering" kan ikke overdrages til en anden virksomhed eller person, der ønsker et køretøj solgt af rettighedsindehaveren.

Artikel 9:

Efter forslaget skal hver medlemsstat oprette ét nationalt kontaktpunkt med ansvar for dataudveksling efter direktivet.

Kommissionen laver et register over medlemsstaternes nationale kontaktpunkter.

Medlemsstaterne skal sikre, at information om registreringsprocedurer i medlemsstaten er let tilgængelige for offentligheden.

Artiklerne 10-12:

Efter forslaget tillægges Europa-Kommissionen beføjelse til at vedtage delegerede retsakter om revision af bilag I om de oplysninger, der skal være tilgængelige for automatisk søgning efter artikel 7.

Revision skal ske i lyset af den tekniske udvikling, specielt med det formål at tilpasse bilaget til relevante ændringer af unionens retsakter med direkte relevans for opdatering af bilaget og dette direktiv.

I og med angivelsen af de data, der skal kunne udveksles, nu alt overvejende er beskrevet gennem en henvisning til datasæt fastsat i andre EU-retsakter, er delegationskompetencen meget begrænset, om ikke overflødig.

Artiklerne 11 og 12 indeholder standardformuleringer om Europa-Kommissionens administration af bemyndigelsen efter artikel 10.

Artikel 12a:

Efter forslaget skal medlemsstaterne tilvejebringe effektive, proportionale og afskrækkende sanktioner i tilfælde, hvor indehaveren af registreringsattesten undlader at anmode om genregistrering inden for fristerne i artikel 4.

Disse sanktioner kan indebære restriktioner for anvendelse af køretøjet.

Artikel 13:

Efter forslaget evalueres forordningen efter tre år.

Artikel 13a:

Efter forslaget får medlemsstaterne 3 år til at implementere direktivet.

Artikel 14:

Efter forslaget træder forordningen i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i Den Europæiske Unions Tidende. Det skal have virkning tre år derefter.

Bilag I:

Forslaget indeholder som Bilag I "Datasæt til automatisk søgning af oplysninger i køretøjsregistre som omhandlet i artikel 7."

Bilaget er i den nu foreliggende form reduceret betragteligt som følge af, at der i artikel 7 om dataudveksling nu henvises til datasæt fastsat i andre retsakter.

Bilag II:

Forslaget indeholder som Bilag II "Anvendelse af softwareprogrammer som omhandlet i artikel 7."

4. Europa-Parlamentets udtalelser

Der er den 22. juli 2013 afgivet REPORT of The Committee on the Internal Market and Consumer Protection (IMCO), ved rapporteur Toine Manders.

I rapporten stilles forslag om 81 ændringer. En række af disse forslag er indarbejdet i det nu foreliggende forslag til et direktiv. Andre forslag er forældede, idet det samlede forslag er undergået væsentlige ændringer siden juli 2013.

Generelt ser komiteen gerne en yderligere harmonisering af registreringsreglerne.

Komiteen foreslår en ændring af reguleringen af, hvor et køretøj kan registreres, således at der i højere grad end foreslået af Europa-Kommissionen kan ske registrering, hvor et køretøj bruges.

Komiteen foreslår, at medlemsstaterne skal tilbyde borgere og virksomheder valg mellem nationale nummerplader og særlige EU-nummerplader (anderledes end de nuværende).

5. Nærhedsprincippet

Folketinget har modtaget forslaget i dansk sprogudgave den 13. april 2012, jf. Lissabontraktatens protokol nr. 2 om kontrol med nærhedsprincippet.

Der er udarbejdet et grund- og nærhedsnotat af 16. maj 2012, der er sendt til FEU i maj måned 2012.

Kommissionen har ikke medtaget et selvstændigt afsnit om nærhedsprincippet, men anfører under overskriften "Retsgrundlag - retsaktens form" bl.a.:

"De aktuelle problemer og forskelligheder i forbindelse med de administrative regler på nationalt plan for så vidt angår omregistrering af motorkøretøjer, som er registreret i en anden medlemsstat, hæmmer den frie bevægelighed for disse køretøjer inden for EU. EU har derfor ret til at handle på grundlag af artikel 114 i TEUF for at sikre, at det indre marked fungerer, når det gælder brugte motorkøretøjer, som er købt i en anden medlemsstat. Derudover vil dette forslag ligeledes være nyttigt for borgere, der indfører et motorkøretøj i en anden bopælsmedlemsstat, for borgere, der anvender et motorkøretøj, som er registreret i beskæftigelsesmedlemsstaten, samt for biludlejningsfirmaer (og i mindre omfang leasingfirmaer), der som følge af registreringskrav gældende for dem eller deres kunder støder på hindringer for den grænseoverskridende anvendelse af disse køretøjer."

Regeringen er enig med Kommissionen i, at nationale regler for registrering af køretøjer udgør en barriere for overførsel af et køretøj fra en medlemsstat til en anden.

Regeringen finder på denne baggrund, at det er i overensstemmelse med nærhedsprincippet, at der fastsættes fælles regler for registrering af køretøjer, der er registreret i en anden medlemsstat.

6. Gældende dansk ret

Efter lov om registrering af køretøjer skal biler og motorcykler registreres, før de tages i brug på færdselslovens område. Det samme gælder i et vist omfang traktorer, knallerter, påhængs- og sættevogne, campingvogne, påhængsredskaber og motorredskaber.

Nærmere regler om registrering af køretøjer er fastsat administrativt i bekendtgørelse nr. 20 af 15. januar 2013 om registrering af køretøjer m.v., som ændret ved bekendtgørelse nr. 1273 af 31. oktober 2013, herunder regler for, hvornår et køretøj skal registreres her i landet frem for i udlandet.

Efter bekendtgørelsen skal et køretøj registreres her i landet (i Køretøjsregisteret), hvis køretøjet har en ejer med bopæl eller hjemsted her i landet. Et køretøj kan ikke samtidig være registreret i flere stater.

Selv om en ejer af et køretøj har bopæl eller hjemsted her i landet, skal der ikke ske registrering i Køretøjsregisteret, hvis 1) der ifølge en skriftlig aftale er en bruger af køretøjet, 2) ejeren i brugsaftalen har givet afkald på brugsretten til køretøjet i brugsperioden, og 3) brugeren ikke har bopæl eller hjemsted her i landet.

Selv om ingen ejer af et køretøj har bopæl eller hjemsted her i landet, skal der dog ske registrering i Køretøjsregisteret, hvis der er en bruger af køretøjet, og denne har bopæl eller hjemsted her i landet. Som bruger anses i denne sam-

menhæng en fysisk eller juridisk person, der i 30 dage eller mere råder over køretøjet på færdselslovens område.

En person, der er registreret i Det Centrale Personregister med bopæl her i landet, anses at have bopæl her i landet. En person, der ikke er registreret i Det Centrale Personregister med bopæl her i landet, anses at have bopæl her i landet, hvis den pågældende opholder sig her i landet i 185 dage eller mere, eller den pågældende opholder sig her i landet i afbrudte perioder på tilsammen 185 dage eller mere inden for 12 måneder.

Med hjemsted for en virksomhed sidestilles et fast driftssted.

I tilfælde, hvor en ejer eller bruger af et køretøj samtidig har bopæl i flere stater mv., anses den pågældende at have bopæl i den stat mv., hvor den pågældende er hjemmehørende. Ved fastlæggelse af, hvor en person er hjemmehørende, tages udgangspunkt i de tilknytningskriterier, der er opstillet i direktiv 83/182/EØF om afgiftsfritagelse inden for Fællesskabet ved midlertidig indførelse af visse transportmidler.

Ved tilflytning her til landet skal køretøjet registreres i Køretøjsregisteret inden 14 dage efter tilflytningen.

En herboende må som udgangspunkt ikke føre et køretøj, der er registreret i udlandet, her i landet.

Hvis en herboende indfører et i udlandet registreret køretøj her til landet, skal køretøjet, hvis det skal registreres i Køretøjsregisteret, anmeldes til registrering i Køretøjsregisteret inden 14 dage efter, at køretøjet er taget i brug på færdselslovens område. Dog skal SKAT over internettet underrettes om ibrugtagningen på færdselslovens område inden 24 timer efter, at ibrugtagningen er sket.

Den, der anmeldes som ejer af et køretøj, registreres som indehaver af køretøjets registreringsattest. Registreringsmyndigheden foretager normalt ikke en prøvelse af det civilretlige ejerforhold til køretøjet.

I Danmark har vi ordninger med prøveskilte og prøvemærker til midlertidig eller lejlighedsvis kørsel med uregistrerede køretøjer.

Prøveskilte udleveres for perioder af 5 år til erhvervsdrivende fysiske eller juridiske personer, der vedvarende og i et ikke uvæsentligt omfang har brug for prøveskilte i deres erhverv. Prøveskilte må kun anvendes til kørsel med nærmere angivne formål, og køretøjer med prøveskilte må kun føres af nærmere angivne personer. Danske prøveskilte anerkendes af de nordiske lande og Tyskland.

Prøvemærker udleveres til fysiske og juridiske personer, der ikke er berettiget til at få prøveskilte. Prøvemærker må som udgangspunkt ikke anvendes i vide-

re omfang end prøveskilte. Danske prøvemærker anerkendes af Tyskland.

Danmark har ikke regler om midlertidig registrering af køretøjer i forbindelse med en herboendes køb af et køretøj i udlandet.

7. Konsekvenser

Lovgivningsmæssige konsekvenser

Selv om forslaget nu er ændret fra et forslag til en forordning til et forslag til et direktiv, nødvendiggør en vedtagelse af forslaget kun dansk lovgivning for så vidt angår implementering af bestemmelsen i artikel 12a om sanktioner. Det vil i givet fald blive en ændring af lov om registrering af køretøjer

Det vurderes, at implementeringen af de øvrige artikler kan ske administrativt.

Statsfinansielle konsekvenser

Artikel 3 om registrering af køretøjer

Den danske værnregel, hvorefter herboende som udgangspunkt ikke må føre udenlandske køretøjer her i landet, modvirker, at artikel 3 om kørsel med udenlandsk køretøj uden genregistrering får statsfinansielle konsekvenser. Værnsreglen udgør dog ikke et sikkert værn, da det er usikkert, om reglen kan opretholdes, såfremt forslaget vedtages.

Uden denne værnregel kan artikel 3 potentielt medføre et betydeligt statsligt mindreprovenu. Danmark kan så ikke forhindre, at herboende undgår danske bilafgifter ved fx at lease en bil eller være bruger af en firmabil, som er registreret i en anden medlemsstat.

På grund af den høje danske bilbeskatning sammenlignet med andre EU-lande, vurderes Danmark at være meget sårbar heroverfor. I fx både Tyskland og Sverige betales der ikke registreringsafgift, og i Tyskland udgør momsen endvidere alene 19 pct. Der er enkelte medlemsstater, der slet ikke beskatter køretøjer. Det er imidlertid særdeles vanskeligt at vurdere, i hvilket omfang muligheden vil blive udnyttet. Men tilskyndelsen vil være forholdsvis stor, især for de større og dyrere biler, hvor de danske bilafgifter udgør en stor andel af udgiften til bil.

Den nuværende danske bilbeskatning har betydelige miljømæssige konsekvenser. Bliver det muligt fx at lease en udenlandsk indregistreret bil i Danmark betydeligt billigere end i Danmark, vil det have negative konsekvenser for miljø- og klima i Danmark.

Forslagets øvrige elementer

Forslagets øvrige elementer, ekskl. artikel 3, skønnes med stor usikkerhed at medføre et umiddelbart mindreprovenu fra bilafgifterne på i størrelsesordenen 10 mio. kr. årligt pga. senere registrering af køretøjer i Danmark. Det skyldes primært den længere frist for registrering ved tilflytning og ordningen med midlertidig registrering.

Samfundsøkonomiske konsekvenser

Det vil med forslaget blive betydeligt enklere at få genregistreret et registreret køretøj i en anden medlemsstat.

Forslaget kan endvidere potentielt give borgere og virksomheder økonomiske lettelser derved, at de i videre omfang end i dag vil kunne anvende udenlandske køretøjer her i landet, og dermed spare danske køretøjsafgifter.

Administrative konsekvenser for erhvervslivet

Det vil med forslaget blive betydeligt enklere at få genregistreret et registreret køretøj i en anden medlemsstat.

Fælles regler for brug af prøveskilte er efterspurgt af erhvervslivet.

Administrative konsekvenser for SKAT

Forslaget skønnes foreløbigt med betydelig usikkerhed at medføre administrative engangsomkostninger på op til 3 mio. kr. og løbende omkostninger på netto omkring 16 mio. kr. årligt, jf. tabellen nedenfor.

Aktivitet	Omkostningsskøn	Skønnet besparelspotentiale
Engangsomkostninger		
Ændring af Motorregistret	1-2 mio. kr.	-
Nye registreringsattester til prøveskilte	0,1-1 mio. kr.	-
Engangsomkostninger i alt	1,1- 3 mio. kr.	
Løbende omkostninger		
Ressourceforbrug hos SKAT på udveksling af data med andre landes registreringsmyndigheder	Ca. 1 årsværk, svarende til 0,6 mio. kr. (i en årrække indtil alle medlemsstater kan udveksle data uden tekniske problemer)	Ca. 0,5 årsværk svarende til 0,3 mio. kr.
Øgede it-driftsudgifter	0,1-0,4	
Øget kontrolindsats	20-25 årsværk svarende til 12-15 mio. kr.	
Løbende omkostninger i alt	16 mio. kr.	0,3 mio. kr.

De bemyndigelser, Europa-Kommissionen er tillagt i forslaget, kan medføre yderligere administrative omkostninger.

Eventuelle merudgifter for det offentlige, der følger af forslaget, afholdes inden for ressortministeriets eksisterende rammer, jf. Budgetvejledningen 2.4.1.

8. Høring

Høring af specialudvalg

Forslaget har i maj 2012 været sendt i høring i Specialudvalget for Transport, Specialudvalget for Konkurrenceevne, Vækst og Forbrugsspørgsmål, og Specialudvalget for Skatter og Afgifter.

Der er modtaget høringssvar fra ATP, Danmarks Skatteadvokater, Dansk Aktionærforening, Dansk Erhverv (DE), Danske Revisorer (FSR), Datatilsynet, Forbrugerrådet, Forsikring & Pension, og Erhvervsflyvningens Sammenslutning (ES), og ITD - Brancheorganisationen for den danske vejtransport.

ATP, Dansk Aktionærforening, DE, FSR og ES havde ingen bemærkninger til forslaget.

Danmarks Skatteadvokater (DS) er generelt positive over for forslagets to overordnede formål om forbedre det indre markeds funktion ved at fjerne administrative barrierer forbundet med omregistrerings-procedurer samt harmonisere og forenkle procedurer for omregistrering af køretøjer registreret i en anden medlemsstat samt at reducere de administrative byrder for de involverede aktører uden samtidig at hindre trafiksikkerheden.

DS påpeger, at forslaget mangler stillingtagen til, hvorvidt bruger eller ejers forhold er afgørende i forbindelse med fastlæggelsen af, hvilken stat køretøjet skal registreres i.

DS påpeger i øvrigt, at forslaget lægger op til, at hvis et køretøj er registreret i en virksomheds navn i virksomhedens etableringsmedlemsstat, men anvendes af en arbejdstager med fast bopæl i en anden medlemsstat, så kan den sidstnævnte medlemsstat ikke stille krav om indregistrering af køretøjets i dens områder. Denne retstilstand efter DS opfattelse betænkelig, da det åbner for mulighed for, at undgå registrering i medlemslande, herunder Danmark, med højt beskatningsgrundlag.

Datatilsynet anfører, at danske myndigheders behandling af personoplysninger skal leve op til persondataloven.

Tilsynet anfører, at det følger af direktiv 95/46/EF artikel 12, b), at medlemsstaterne sikrer enhver registreret ret til hos den registeransvarlige efter omstændighederne at få oplysninger, som ikke er blevet behandlet i overensstemmelse med dette direktiv, berigtiget, slettet eller blokeret, navnlig hvis de er ufuldstændige eller urigtige. Bestemmelsen er implementeret ved national lovgivning, for dansk rets vedkommende i persondatalovens § 37.

Tilsynet påpeger, at den danske køretøjsregistreringsmyndighed skal iagttage persondatalovens regler om oplysningspligt (lovens §§ 28-30), når myndigheden modtager personoplysninger - herunder fra en anden myndighed.

Tilsynet anfører, at det fremgår af forslaget artikel 7, stk. 4, at Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter for at fastsætte fælles procedurer og specifikationer for det i stk. 2 omhandlede software-program. Datatilsynet opfordrer til, at man fra dansk side sikrer sig, at sikkerheden i den anvendte løsning skal leve op til persondataloven og sikkerhedsbekendtgørelsen.

Tilsynet forudsætter, at adgangen til systemet tilrettelægges i overensstemmelse med persondataloven. Dette medfører navnlig, at de enkelte brugeres adgang skal begrænses til de oplysninger, som det er nødvendigt for dem at få adgang til, og som de lovligt må behandle.

Tilsynet er af den opfattelse, at der er behov for sporbarhed med hensyn til videregivelserne, herunder at det bl.a. registreres, hvilke oplysninger der er videregivet og til hvem.

Forbrugerrådet ser sig ikke i stand til at forholde sig til forslaget på grund af den korte svarfrist.

Forsikring & Pension har kun den bemærkning, at det må anses for en forudsætning, at der til enhver tid er tilknyttet en lovpligtig ansvarsforsikring til det pågældende motorkøretøj.

ITD - Brancheorganisationen for den danske vejtransport er overordnet positiv over for forslaget intentioner om administrative lettelser såvel ved overførsel af motorkøretøjer mellem medlemsstaterne som ved eventuel omregistrering af disse. ITD anfører dog, at organisationen ikke oplever de nuværende nationale procedurer på området som værende specielt komplicerede eller bureaukratiske for tunge køretøjer vedkommen.

ITD hilser enhver harmonisering af reglerne omkring midlertidig registrering, leje og leasing velkommen. Hvad angår overførelse af køretøjer mellem medlemsstaterne, såvel nye som brugte, f.eks. i forbindelse med specialopbygning eller ved almindelig handel, imødeses enklere procedurer for midlertidig registrering eller lignende løsninger med glæde af store dele af erhvervet. Der er ligeledes et bestående ønske om gensidig anerkendelse af prøveskilte, på tværs af EU's grænser, eventuelt alene for tunge køretøjer, der ikke medfører gods eller passagerer.

ITD ser positivt på forslaget om øget adgang til andre landes registreringsdatabaser og udveksling af køretøjsdata i øvrigt, hvis datasikkerhed, retssikkerhed mv. sikres.

Høring af interesseorganisationer

Forslaget har i den 29. maj 2012 været sendt i høring hos brancheorganisationer.

Der er modtaget høringssvar fra Advokatrådet, CAD-Brancheorganisationen

for værksteder, DAF-Danmarks Automobilforhandler Forening, Danske Biludlejere, DBFU-Dansk Bilforhandler Union, DI, DTL-Dansk Transport og Logistik, ERFAGruppen-bilsyn, FDM, Motorcykel Importør Foreningen og Motorhistorisk Samråd.

Advokatrådet, DI, og Motorcykel Importør Foreningen havde ingen bemærkninger til forslaget.

CAD-Brancheorganisationen for værksteder vurderes samlet set, at forslaget potentielt vil få stor betydning for ikke blot foreningens medlemmer, men også for registreringssystemet.

Organisationen anfører, at forslaget synes at være et hensigtsmæssigt tiltag, om end der udtrykkes betydelig bekymring for rækkevidden og betydningen af indførelsen af erhvervsmæssige registreringsattester og de afgiftsmæssige konsekvenser af en tilflytterregistreringsfrist på 6 måneder.

DAF-Danmarks Automobilforhandler Forening vurderer, at forslaget til artiklerne 6-8 vil gøre det lettere for foreningens medlemmer at ind- og udføre køretøjer.

Organisationen udtrykker bekymring for forslaget til artikel 4, stk. 1, om en frist på 6 måneder ved tilflytning her til landet, der kan medføre, at trafik- og miljøskadelige køretøjer kan anvendes her i landet uden kontrol af trafik sikkerhed for forureningsniveau.

Organisationen foreslår, at artikel 3 suppleres med en bestemmelse om, at medlemsstaterne ex officio udveksler oplysninger om køretøjer, der er betinget godkendt eller ikke er godkendt ved syn i registreringslandet. Det bør ikke være muligt "at gemme sig" i et andet medlemsland med et køretøj, der ikke er i færdsels- og miljømæssigt forsvarlig stand, ligesom det skal være muligt for en medlemsstats myndigheder på en nem måde at undersøge, om et konkret køretøj er godkendt ved syn i registreringslandet.

Organisationen anfører, at det i relation til artiklerne 3 og 4 bør sikres, at medlemsstaternes niveau for færdselssikkerhed og forurening vedrørende køretøjer ligger på tilnærmelsesvis samme niveau, såfremt den kontrol, der er foretaget i forbindelse med registrering i ét medlemsland skal kunne anerkendes i et andet medlemsland.

Danske Biludlejere anfører, at biludlejningsvirksomhederne generelt ser forslaget som en forbedring af selskabernes forhold, når det drejer sig om international biludlejningsvirksomhed inden for EU-området.

Organisationen anfører, med henvisning til bemærkningerne til artikel 1 om at medlemsstaterne fortsat frit kan udøve deres beskatningskompetence, at følgende to forhold i forslaget kan være er tvivlsomme:

- Hvis et køretøj med udenlandsk registrering anvendes i Danmark til udlejning til borgere fra 3. lande, er der ikke nogen overensstemmelse mellem forslaget og de danske registreringskrav. Problemet vil opstå i den situation, hvor et udenlandsk registreret køretøj anvendes til udlejning til herboende og dansk skattepligtige. Skal man forstå forslaget således, at bilen kan registreres i et andet medlemsland, men blive beskattet i Danmark?
- Ved overførsel af et køretøj fra en medlemsstat til en anden, bør det umiddelbart være muligt at omregistrere køretøjet i det medlemsland, hvor køretøjet fremover skal anvendes. Betyder indslaget eksplicit, at biludlejningsselskabet skal anmode den stat, hvorfra køretøjet eksporteres, om en refusion af registreringsafgiften og efterfølgende foretage en ny registrering i Danmark efter de danske afgiftsregler?

Organisationen anfører vedrørende artikel 3, hvorefter en virksomhed, der er etableret i en medlemsstat, kan registrere alle sine køretøjer i denne stat, selv om nogle af dens ansatte har deres sædvanlige bopæl og anvender køretøjet i en anden medlemsstat. Organisationen forstår forslaget således, at sådanne køretøjer vil skulle betale delregistreringsafgift for den periode, hvor køretøjet anvendes i Danmark i henhold til gældende regler. Problemet i forhold til EU's grundlæggende princip om vare- og tjenesteydelsers fri bevægelighed opstår i forhold til afgiftsbetalingen, idet det pågældende køretøj kan være pålagt afgift allerede i det land, hvor det er registreret. Ved også at betale dansk afgift pålægges den EU-baserede virksomhed således dobbelt beskatning af deres køretøjer.

Organisationen spørger vedrørende artikel 6 om midlertidig registrering ved eksport, om køretøjet i de 30 dage ikke kræves særskilt forsikret, således at køretøjet forsikres af medlemsstaterne?

Organisationen anfører, at forslaget, der lemper mulighederne for at anvende udenlandsk registrerede køretøjer i andre medlemsstater, kan indebære et alvorlig konkurrencemæssigt problem for danske biludlejningsfirmaer, i det omfang køretøjerne udlejes til herboende, jf. de danske regler om afgiftsfri udlejning til valutaudlændinge.

DBFU-Dansk Bilforhandler Union ser positivt på forslaget.

Organisationen lægger særlig vægt på, at samhandelen med brugte biler inden for EU gøres lettere ved at harmonisere reglerne for midlertidig registrering af køretøjer.

Organisationen anfører, at der i større udstrækning bør tages højde for, at der ikke hersker ensartede regler i de enkelte medlemsstater for godkendelse af køretøjer ved periodisk syn, ligesom det er almindelig kendt, at der i visse medlemsstater kan opnås en synsgodkendelse vis bestikkelse, hvorfor vi kan

risikere at se dansk registrerede køretøjer med en væsentlig ringere sikkerhedsmæssig stand end nu.

DTL-Dansk Transport og Logistik spørger, om det også omfatter transportvirksomheder, når forslaget slår fast, at for en medarbejder med firmabil, hvor medarbejderen er bosiddende i en anden stat end virksomhedens hjemsted, så kan der ikke stilles krav om, at køretøjet skal registreres i medarbejderens hjemland?

DTL spørger endvidere, om hvilken sammenhæng der er til forordning 1071/2009 om adgang til erhvervet, hvor det kræves, at man er etableret med et hjemsted, hvor køretøjerne ligeledes er indregistreret?

ERFAgruppen-bilsyn modtager forslaget positivt, idet forslaget må anses som et konstruktivt tiltag i forbindelse med forenkling, ensretning og harmonisering af regler vedrørende dette område inden for EU.

Organisationen forudsætter, at det i forslaget omtalte softwareprogram til udveksling af oplysninger om køretøjer er noget registreringsmyndighederne påtager sig at håndtere, og at det dermed ikke er et tiltag, der vil medføre udgifter for de virksomheder, der fungerer som nummerpladeoperatører.

Organisationen anfører, med henvisning til at forslaget angives at ville give betydelige besparelser som følge af en nedbringelse af den administrative byrde, at forslaget inden for bilsynsområdet vil få den betydning, at størstedelen af de syn i forbindelse med import af biler, der foretages i dag, vil forsvinde.

Organisationen anfører, med henvisning til at syn af et køretøj i et EU-land skal anerkendes i et andet EU-land, at medlemslandene i et vist omfang nationale regler for køretøjer. Sådanne nationale regler kan gøre det nemmere at syne og registrere køretøjer i ét medlemsland frem for et andet medlemsland. Sådanne forskelle kan primært give problemer ved import af biler fra 3. lande, hvor import gennem "nemme" medlemslande vil være attraktivt. Organisationens anfører på den baggrund, at det må være målet, at reglerne for køretøjer harmoniseres i bredere omfang end tilfældet er i dag.

FDM finder det positivt, at der arbejdes for at gøre det simplere at indføre et motorkøretøj til en anden medlemsstat, da det nuværende system til tider kan virke unødigt komplekst og tidskrævende.

Organisationen anfører, at det vil være en fordel for alle, at behovet for dobbelt indregistrering fjernes, og at der indføres klare og enkle regler, fx. At der kun kræves indregistrering iden medlemsstat, hvor man har sin sædvanlige bopæl, og at firmabiler skal indregistreres i firmaets hjemland i stedet for arbejdstagers hjemland.

Organisationen anfører, at det vil lette hverdagen for borgere, der flytter til et andet EU-land, at der gives en frist på 6 måneder til at få omregistreret bilen. På samme måde vil en harmonisering af reglerne for midlertidig registrering og gensidig accept af prøveplader betyde, at et praktisk behov for mange borgere vil blive opfyldt.

Organisationen anfører, at det er prisværdigt, at man søger at begrænse mulighederne for svig med motorkøretøjer generelt ved at sikre, at eksempelvis klonede køretøjer ikke kan indregistreres i andre lande.

Motorhistorisk Samråd kan tilslutte sig forslaget, dog med den bemærkning, at de eksisterende lempelige regler for afgiftsberigtigelse mv. af veteranmotorkøretøjer bibeholdes.

Organisationen mener, at artikel 6, stk. 1, er uklar, idet der henvises til køretøjer uden registreringsattest. Organisationens spørgsmål er, om der hermed blot forstås køretøjer, der er afmeldt fra registrering, eller køretøjer, der (slet) ikke har en registreringsattest.

9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Under forslagens behandling i Arbejdsgruppen for Teknisk Harmonisering har mange medlemsstater afgivet mange skriftlige bemærkninger. Der er derfor foretaget en del ændringer i forhold til det forslag, Europa-Kommissionen fremsatte i april 2012.

Det vurderes, at der er almindelig opbakning til forslaget. Der er dog en udbredt bekymring over artikel 3.

Flere af de store lande anfægter skønnet over administrative besparelser for myndighederne, idet de er bekymrede for udgifterne ved at gennemføre den foreslåede dataudveksling.

10. Regeringens generelle holdning

Regeringen støtter intentionen om at forenkle procedurerne for genregistrering af køretøjer i EU.

Regeringen støtter, at forslaget omskrives fra en forordning til et direktiv, hvorved der skabes manøvrerum for at tilpasse de fælles genregistreringsprocedurer til de enkelte medlemsstaters registreringsordninger.

Regeringen lægger afgørende vægt på, at forslaget til artikel 3 ikke vedtages som foreslået af Europa-Kommissionen. Køretøjer bør kunne registreres, hvor de bruges. De øvrige dele af forslaget gør det meget enkelt at få genregistreret et køretøj, hvilket mindsker behovet for, at køretøjer skal kunne bruges i udlandet uden genregistrering.

11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

FEU har i maj 2012 fået tilsendt et grund- og nærhedsnotat af 16. maj 2012.