EUROPEISKA KOMMISSIONEN

Bryssel den 4.4.2012
SWD(2012) 82 final

ARBETSDOKUMENT FRÅN KOMMISSIONENS AVDELNINGAR

SAMMANFATTNING AV KONSEKVENSBEDÖMNINGEN

Följedokument till

förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om förenklad överföring av motorfordon registrerade i en annan medlemsstat på den inre marknaden

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

ARBETSDOKUMENT FRÅN KOMMISSIONENS AVDELNINGAR

SAMMANFATTNING AV KONSEKVENSBEDÖMNINGEN

Följedokument till

förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om förenklad överföring av motorfordon registrerade i en annan medlemsstat på den inre marknaden

1. PROBLEMFORMULERING OCH MÅL

Problem vid registrering av motorfordon är ett typiskt exempel på den typ av hinder som nämns i strategin Europa 2020 för smart, hållbar tillväxt för alla[1]. Problemen utpekades i den första rapporten om EU-medborgarskapet[2] som ett av de allvarligaste hindren för privatpersoner som försöker att praktiskt utnyttja sina rättigheter enligt EU-lagstiftningen. De framhävdes också som ett av de 20 allvarligaste problemen på den inre marknaden i dag på en lista som kommissionen sammanställt[3].

I denna konsekvensbedömning utpekas två huvudsakliga problem med registrering av motorfordon som redan är registrerade i en annan medlemsstat:

1. När ett fordon är registrerat i en medlemsstat och ofta används i en annan uppkommer frågan om vilken medlemsstat det ska vara registrerat i. Enskilda som flyttar till en annan medlemsstat, gränsgångare, biluthyrningsföretag och personer som leasar ett fordon i en annan medlemsstat är ofta skyldiga att låta registrera fordonet i det land där de bor eller där fordonet används, även om det redan är registrerat i en annan medlemsstat. Handlare med begagnade fordon, som oftast är små eller medelstora företag, ställs inför samma problem när de köper ett fordon i en annan medlemsstat. Leasingföretag har också problem med registrering, i alla fall om de är innehavare av registreringsbeviset medan fordonet brukas av en person etablerad eller bosatt i en annan medlemsstat. Slutligen är det vanligt att biluthyrningsföretag som vill flytta en del av sin fordonspark till en annan medlemsstat för att tillgodose en säsongsbetonad efterfrågan blir skyldiga att låta registrera de fordonen i den medlemsstaten.

2. Om ett fordon behöver omregistreras i en annan medlemsstat är formkraven för det i den mottagande medlemsstaten ofta betungande och tidsödande. Den extra bördan orsakas främst av att registreringsmyndigheterna i den mottagande medlemsstaten har få eller inga uppgifter om fordonet utom dem som står på registreringsbeviset. Om fordonet ska omregistreras i samma medlemsstat kan myndigheterna däremot använda uppgifterna i sina nationella databaser. För närvarande omfattar omregistrering av ett fordon registrerat i en annan medlemsstat ett antal administrativa etapper. Dessutom krävs olika nya

---

1 KOM(2010) 2020, 3.3.2010.
2 KOM(2010) 603, 27.10.2010.
3 Se http://ec.europa.eu/internal_market/strategy/docs/20concerns/publication_en.pdf.

kontroller, t.ex. att man måste lämna in ett intyg om överensstämmelse eller låta utföra en nationell trafiksäkerhetsprovning.

Förslagets allmänna mål är att förbättra den inre marknadens funktion genom att undanröja administrativa hinder för omregistrering av motorfordon, något som för närvarande hindrar den fria rörligheten för varor.

Förslagets särskilda mål är följande:

- Att harmonisera, anpassa och förenkla förfarandena för omregistrering av motorfordon som tidigare varit registrerade i en annan medlemsstat för privatpersoner, arbetstagare, arbetsgivare, biluthyrare, leasingföretag och registreringsmyndigheter.

- Att minska den administrativa bördan för alla berörda aktörer utan att äventyra trafiksäkerheten eller förebyggandet av brott och bedrägerier.

Förslagets operativa mål är följande:

– Att fastställa i vilken medlemsstat ett motorfordon som överförs mellan medlemsstater ska vara registrerat.

– Att påskynda omregistreringsförfarandena.

– Att minska den administrativa bördan på enskilda och företag genom att begränsa antalet handlingar som krävs för omregistrering och genom att underlätta datautbyte mellan nationella registreringsmyndigheter.

2. SUBSIDIARITET

Registrering av motorfordon i gränsöverskridande situationer fortsätter att orsaka problem på den inre marknaden. Exempelvis har domstolen avkunnat 17 domar och avgöranden om hinder för den fria rörligheten för varor, tjänster och personer i ärenden som rör registrering av motorfordon.

Dagens problem och skillnader mellan nationella administrativa föreskrifter för omregistrering av fordon som tidigare varit registrerade i andra medlemsstater hindrar den fria rörligheten för sådana fordon i EU. Därför har EU rätt att agera med stöd av artikel 114 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt för att se till att den inre marknaden fungerar väl för begagnade fordon köpta i andra medlemsstater, för privatpersoner som överför ett fordon till ett nytt hemland, för privatpersoner som använder ett fordon registrerat i den medlemsstat där de är anställda samt för biluthyrningsföretag (och i viss mån leasingföretag) som på grund av sina egna eller en kunds registreringsskyldigheter möter hinder för gränsöverskridande användning av de här fordonen. I enlighet med subsidiaritetsprincipen bör förslaget dock inte omfatta alternativ som rör omregistrering inom samma medlemsstat eller överlåtelse av fordon inom samma medlemsstat.

Under samrådet ansåg det stora flertalet inom varje kategori av intressenter att EU bör agera för att förbättra det rådande läget. Alla myndigheter som deltog i samrådet ställde sig bakom åtgärder på EU-nivå.

3. ALTERNATIV

Alternativen bygger på följande antaganden:

- Ett nytt motorfordon registreras normalt för första gången i EU i den medlemsstat där sökanden (dvs. den blivande innehavaren av registreringsbeviset) är bosatt eller etablerad, även om nya fordon ibland registreras av en återförsäljare i en medlemsstat och sedan köps av en kund bosatt i en annan medlemsstat.

- Medlemsstaterna har kvar sin frihet att i enlighet med EU-lagstiftningen beskatta motorfordon efter det territorium där fordonet faktiskt används eller där föraren är bosatt. Exempelvis tas vägskatter ut i den medlemsstat där fordonet är registrerat eller i den medlemsstat där fordonet huvudsakligen används.

- Inget alternativ rör omregistrering av fordon inom samma medlemsstat eller överföring av ett fordon inom samma medlemsstat.

Följande alternativ har jämförts med nollalternativet (dvs. att man fortsätter med överträdelseförfaranden och tolkningsmeddelanden):

3.1. Alternativ 1: En enda registrering under fordonets hela livslängd (”enda registrering”)

Enligt detta alternativ registreras fordonet bara en gång i EU för hela livslängden. Fordonet har kvar sin ursprungliga registrering tills det tjänat ut. När fordonet överlåts till en ny innehavare behålls samma registrering.

Detta alternativ får enorma negativa konsekvenser för trafiksäkerhet (trafiksäkerhetsprovning), trafikövervakning, fordonsbrottslighet, fordonsförsäkring, begagnatmarknad och uppbörd av registrerings- och vägskatter. Det får positiva konsekvenser för andra målgrupper.

Alternativet undanröjer nollalternativets administrativa kostnader för företag, enskilda och myndigheter, vilket medför besparingar på 1 500 miljoner euro om året. Förlorade inkomster undanröjs också, eftersom fordon kan användas utan avbrott, vilket möjliggör besparingar på omkring 336 miljoner euro om året. De särskilda kostnaderna för biluthyrningsföretag försvinner också med alternativet (636 miljoner euro) då de kan överföra fordon över gränserna utan inskränkningar.

3.2. Alternativ 2: innehavaren behåller sin registrering i hela EU, men överlåtelse till en ny innehavare förutsätter en ny registrering

Enligt detta alternativ ska innehavaren av registreringsbeviset behålla det till dess fordonet överlåts till en ny innehavare. Med andra ord behöver fordon inte omregistreras om innehavaren flyttar till en annan medlemsstat. I så fall ska dock innehavaren underrätta myndigheterna i den nya medlemsstaten, som i sin tur underrättar myndigheterna i den medlemsstat där fordonet är registrerat. Om fordonet överlåts till en ny innehavare krävs emellertid omregistrering. Alternativet är uppdelat i delalternativ 2a (inga formkrav), delalternativ 2b (privatpersoner som

flyttar till en annan medlemsstat behåller sin ursprungliga fordonsregistrering men måste anmäla flytten till registreringsmyndigheterna i den medlemsstat där de bodde tidigare) och delalternativ 2c (privatpersoner som flyttar till en annan medlemsstat behåller sin ursprungliga fordonsregistrering men måste anmäla flytten till registreringsmyndigheterna i det nya landet).

Alternativet har negativa konsekvenser för trafiksäkerhet (trafiksäkerhetsprovning), trafikövervakning, fordonsförsäkring och beskattning av fordon. Det har dock positiva konsekvenser för privatpersoner som flyttar till en annan medlemsstat, gränsgångare, leasingföretag, biluthyrningsföretag och registreringsmyndigheter. Det har neutral inverkan på begagnatmarknaden och på fordonsrelaterad brottslighet.

Besparingarna spås bli 2 472 miljoner euro om året (delalternativ 2a), 2 385 miljoner euro om året (delalternativ 2b) eller 2 343 miljoner euro om året (delalternativ 2c).

3.3. Alternativ 3: registrering i fordonsinnehavarens medlemsstat och förenklad omregistrering

När en innehavare flyttar till en annan medlemsstat eller ett fordon överlåts till en innehavare i en annan medlemsstat, behöver fordonet omregistreras men enligt ett förenklat förfarande. I det förenklade förfarandet begränsas byråkratin och antalet kontroller genom en utförlig förteckning över vilka handlingar som får eller inte får begäras och ett uttryckligt förbud mot att begära kompletterande handlingar.

Inga negativa konsekvenser kunde identifieras för detta alternativ. Det får neutral inverkan på fordonsbeskattning, trafikövervakning, trafiksäkerhet och fordonsförsäkring, och positiv inverkan på andra områden.

De administrativa kostnaderna minskar eftersom alternativet undanröjer behovet av avregistrering och minskar tid och kostnader för omregistrering. På kort sikt måste myndigheterna fortfarande utföra avregistreringen.

Alternativet spås leda till besparingar på 1 171 miljoner euro om året.

3.4. Alternativ 4: registrering i den medlemsstat där fordonet huvudsakligen används och förenklad omregistrering

Enligt detta alternativ ska fordonet registreras i den medlemsstat där det huvudsakligen används, även om innehavaren av registreringsbeviset är varaktigt bosatt eller etablerad i en annan medlemsstat. Registreringen förenklas däremot på samma sätt som i alternativ 3.

Alternativet får positiva följder för biluthyrningsföretag och trafikövervakning. Dess största brist är dess otydlighet och de svårigheter det kan orsaka i praktiken, särskilt för privatpersoner och företag som vill använda fordon i olika medlemsstater. Begreppen ”huvudsaklig varaktig användning” eller ”faktisk varaktig användning” skulle behöva förtydligas och definieras mycket exakt. Alternativet skulle därför få negativa konsekvenser för privatpersoner, gränsgångare, arbetsgivare, leasingföretag och fordonsbeskattning, och neutrala konsekvenser för registreringsmyndigheter, fordonsrelaterad brottslighet och fordonsförsäkring.

Alternativet spås leda till besparingar på 1 171 miljoner euro om året.

3.5. Alternativ 5: optimerat elektroniskt datautbyte mellan nationella registreringsmyndigheter

Enligt det här alternativet ska tekniska uppgifter om fordonet och de senaste registreringsuppgifterna från den medlemsstat där fordonet varit registrerat tidigare inhämtas elektroniskt av registreringsmyndigheten i destinationslandet med hjälp av det befintliga Eucarissystemet.

Alternativ 5 får positiva konsekvenser för privatpersoner som tar med sig ett fordon till ett nytt hemland, registreringsmyndigheter, fordonsrelaterad brottslighet och begagnatmarknaden. Inga negativa följder kunde identifieras. Alternativet har neutrala konsekvenser för gränsgångare, leasingföretag, biluthyrningsföretag, fordonsbeskattning, trafikövervakning och fordonsförsäkring.

Alternativet möjliggör besparingar på uppskattningsvis 274 miljoner euro per år.

4. JÄMFÖRELSE AV ALTERNATIVEN

Alternativens konsekvenser i form av minskning av den administrativa bördan kan sammanfattas på följande sätt:

Alternativ	**1**	**2a**	**2b**	**2c**	**3**	**4**	**5**
Enskilda och företag	1 400	1 400	1 359	1 360	890	890	133
Myndigheter	100	100	78	56	776	53	29
Totala administrativa kostnader (A)	**1 500**	**1 500**	**1 437**	**1 416**	**943**	**943**	**162**
Förlorad inkomst (B)	**336**	**336**	**336**	**336**	**224**	**224**	**112**
Besparingar på envägsuthyrning	418	418	409	407	0	0	0
Besparingar på förlorad efterfrågan	202	202	188	169	0	0	0
Besparingar på säsongsbetonad efterfrågan	16	16	15	15	4	4	0
Totala ytterligare besparingar, biluthyrningsföretag (C)	**636**	**636**	**612**	**591**	**4**	**4**	**0**
SUMMA (A+B+C)	**2 472**	**2 472**	**2 385**	**2 343**	**1 171**	**1 171**	**274**

Nollalternativet skapar stora administrativa kostnader och andra kostnader för privatpersoner, företag och myndigheter. Således ger alla alternativ väsentliga förbättringar av nuläget och lägre kostnader (särskilt vad gäller administrativa bördor) för alla berörda aktörer.

Alternativens kvalitativa inverkan kan sammanfattas enligt följande:

Alternativ	1	2a	2b	2c	3	4	5
Målgrupp							
Flyttande privatpersoner	+	+	+	+	+	0	+
Begagnatmarknaden	+	0	0	0	+	0	+
Gränsgångare	+	+	+	+	+	-	0
Leasingföretag	+	+	+	+	+	-	0
Biluthyrningsföretag	+	+	+	+	+	+	0
Registreringsmyndigheter	+	+	+	+	+	0	+
Annan inverkan							
Trafiksäkerhetsprovningar	-	-	0	0	0	0	0
Trafikövervakning	-	-	0	0	0	+	0
Fordonsförsäkring	-	-	-	-	0	0	0

Beskattning	-	-	-	-	0	0	0
Fordonsrelaterad brottslighet	-	0	0	0	+	0	+
+ = positiv inverkan - = negativ inverkan 0 = neutral inverkan							

Av tabellen framgår att inget alternativ löser alla problem.

En jämförelse av de kvantifierbara och icke-kvantifierbara konsekvenserna ger följande resultat i förhållande till nollalternativet:

Jämförelse av alla konsekvenser							
Alternativ	**1**	**2a**	**2b**	**2c**	**3**	**4**	**5**
Besparingar (mn euro)	2 472	2 472	2 385	2 343	1 171	1 171	274

Härav dras den preliminära slutsatsen att alla alternativ leder till omfattande besparingar, men att alternativen 1, 2a, 2b och 4 får mycket allvarliga negativa konsekvenser, särskilt för försäkring och beskattning av motorfordon.

Därför rekommenderas att man väljer de alternativ som bara har positiva och neutrala konsekvenser:

- Alternativ 3: registrering i fordonsinnehavarens medlemsstat och förenklad omregistrering.

- Alternativ 5: optimerat elektroniskt datautbyte mellan nationella registreringsmyndigheter.

Kombinationen av alternativen 3 och 5 leder till relativt stora besparingar på minst 1 445 miljoner euro och får samtidigt positiva eller neutrala konsekvenser för alla målgrupper.

Vad regleringsformen anbelangar rekommenderas en förordning.

5. ÖVERVAKNING OCH UTVÄRDERING

De olika problem som nämns i denna konsekvensbedömning har ännu inte reglerats i sekundärrätten, och styrs därför av bestämmelserna i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt. De nationella systemen och de problem som enskilda och företag möter skiljer sig mycket från varandra, särskilt för fordon som tidigare varit registrerade i en annan medlemsstat. Därför är det viktigt att införa ett enhetligt system för övervakning och utvärdering, dock utan att lägga ytterligare administrativa bördor på enskilda, företag och nationella registreringsmyndigheter. Det finns för närvarande knappt någon exakt statistik alls om vissa målgrupper som direkt påverkas av de rådande problemen med fordonsregistrering, särskilt om privatpersoner som tar med sig fordon till andra länder eller om begagnatmarknaden. Det finns inte heller någon exakt statistik om omfattningen på problemen eller den tid som krävs för omregistrering i en annan medlemsstat. Eucarisprogrammet ger dock statistik som kan används som indikator.

Följande indikatorer och övervakningsmetoder föreslås för utvärdering av rättsakten fyra år efter tidsfristen för genomförande av den:

Vem drabbades av problemen?	Indikator/övervakningsmetod
Privatpersoner som köper ett begagnat motorfordon i en annan medlemsstat	- Antal klagomål - Antal Solvitärenden - Antal domstolsärenden - Antal förfrågningar till de europeiska konsumentcentren - Antal om- och avregistreringar - Offentligt samråd om bl.a. administrativa bördor
Privatpersoner som flyttar till en annan medlemsstat med sitt fordon	
Privatpersoner som bor en del av året i en annan medlemsstat	
Privatpersoner som arbetar i ett annat land med firmabil	
Leasingföretag, biluthyrningsföretag	Riktad enkät till sektorn
Nationella registreringsmyndigheter	Riktad enkät till de nationella registreringsmyndigheterna
Alla målgrupper	Statistik från Eucaris