



EUROPA-KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 4.4.2012
COM(2012) 164 final

2012/0082 (COD)

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

(EØS-relevant tekst)

{SWD(2012) 81 final}
{SWD(2012) 82 final}

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

Uanset den fremadskridende integration af det indre marked udgør problemerne med indregistrering af motorkøretøjer fortsat en hindring i 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 hindringerne for unionsborgernes rettigheder"¹ identificerede Kommissionen problemerne 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 følge 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 blev understreget i Europa 2020 – En strategi for intelligent, bæredygtig og inklusiv vækst², 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

¹ KOM(2010) 603 af 27.10.2010.

² KOM(2010) 2020 af 3.3.2010.

("indehaveren" af registreringsattesten, som ikke nødvendigvis er ejeren af motorkøretøjet).

Men hvis motorkøretøjet 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, eller 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. Indførsel 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 oplysningerne i deres nationale databaser.

2. RESULTAT AF HØRINGER AF INTERESSEREDE PARTER OG KONSEKVENSANALYSER

Dette forslag ledsages af et resumé af konsekvensanalysen og et udkast til konsekvensanalyse, som blev vurderet af Europa-Kommissionens udvalg for konsekvensanalyse, der afgav sin udtalelse den 16. december 2011. Den endelige konsekvensanalyse blev ændret i overensstemmelse hermed.

Dette forslag vil medføre en betydelig administrativ forenkling for virksomheder, borgere og registreringsmyndigheder. Nedbringelsen af den administrative byrde vil give en besparelse på mindst 1 445 mio. EUR om året.

Fra marts til maj 2011 blev der afholdt en offentlig høring af de interesserede parter via I.P.M, som bestod af skræddersyede spørgeskemaer til borgere, erhvervsdrivende og offentlige myndigheder ("Kom til orde i Europa"). En sammenfatning af resultaterne af den offentlige høring kan findes i bilag 1 i konsekvensanalysen og på Europa-webstedet³. Kommissionens mindstekrav er alle blevet opfyldt. Der blev afholdt en konference den 21. juni 2011 for at forelægge de foreløbige resultater af den offentlige høring og skabe et ekstra forum for debat og informationsudveksling mellem de forskellige berørte parter, og navnlig for de offentlige myndigheder med ansvar for registrering i medlemsstaterne.

3. JURIDISKE ASPEKTER AF FORSLAGET

3.1 Formålet med forslaget

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

De specifikke mål med initiativet er at harmonisere, ensrette og forenkle procedurerne for omregistrering af motorkøretøjer, der er registreret i en anden medlemsstat, for borgere, arbejdstagere, arbejdsgivere, biludlejnings- og leasingfirmaer og registreringsmyndigheder. Formålet 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 dette initiativ:

- 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.

3.2. Retsgrundlag – Retsaktens form

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

³

[HTTP://EC.EUROPA.EU/ENTERPRISE/POLICIES/SINGLE-MARKET-GOODS/FREE-MOVEMENT-NON-HARMONISED-SECTORS/CAR-REGISTRATION/VIEW_CONTRIBUTIONS_EN.HTM](http://ec.europa.eu/enterprise/policies/single-market-goods/free-movement-non-harmonised-sectors/car-registration/view_contributions_en.htm)

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.

Den foreslåede retsakt har form af en forordning af følgende årsager: En forordning gælder umiddelbart i hver medlemsstat uden behov for gennemførelse i de forskellige nationale love. Da lovinstrumentet kun vil finde anvendelse i grænseoverskridende situationer inden for EU, vil en forordning skabe retssikkerhed og forenkling i det indre marked. Derudover er en forordning et mere effektivt instrument til organisering af den elektroniske informationsudveksling mellem de nationale registreringsmyndigheder. Endelig er der ingen risiko for, at medlemsstaterne indfører strengere krav, når retsakten har form af en forordning.

3.3 Forslagets indhold

Artikel 1 bekræfter princippet om, at medlemsstaterne har ret til at fritage visse kategorier af motorkøretøjer fra registrering. Det faktum, at et motorkøretøj har været indregistreret i en anden medlemsstat, indebærer ikke, at det samme motorkøretøj bør være omfattet af registreringskrav i den medlemsstat, hvortil det er blevet overført. Det påpeges også udtrykkeligt i artikel 1, at motorkøretøjer, der er registreret i tredjelande, falder uden for anvendelsesområdet for dette forslag. Endvidere skal forslaget fortolkes således, at det udelukker registrering af motorkøretøjer, der har været registreret i samme medlemsstat. Omregistreringer af motorkøretøjer inden for samme medlemsstat er derfor stadig omfattet af de nationale bestemmelser i den pågældende medlemsstat og vil ikke blive berørt af dette forslag. Medlemsstaterne kan desuden fortsat frit udøve deres beskatningskompetence for så vidt angår motorkøretøjer i overensstemmelse med EU-retten.

Artikel 2 indeholder definitioner, som i høj grad afspejler de eksisterende definitioner i EU-retten, og navnlig i direktiv 1999/37/EF af 29. april 1999 om registreringsdokumenter for motorkøretøjer⁴. Dette direktiv gælder for motorkøretøjer, der er omfattet af Europa-Parlamentets og Rådets rammedirektiv 2007/46/EF af 5. september 2007 om fastlæggelse af en ramme for godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer⁵ og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/24/EF af 18. marts 2002 om standardtypegodkendelse af to- og trehjulede motordrevne køretøjer og om ophævelse af Rådets direktiv 92/61/EØF⁶, men ikke for landbrugs- eller skovbrugstraktorer. Direktiv 1999/37/EF indeholder dog ikke nogen udtømmende harmonisering i henhold til Domstolens nyere retspraksis⁷.

Artikel 3 fastsætter, at en medlemsstat kun kan kræve registrering på dens område af et køretøj, der er indregistreret i en anden medlemsstat, hvis indehaveren af

⁴ EFT L 138 af 1.6.1999, s. 57.

⁵ EUT L 262 af 9.10.2007, s. 1.

⁶ EFT L 124 af 9.5.2002, s. 1.

⁷ Domstolens dom af 6. oktober 2011, Philippe Bonnarde mod Agence de Services et de Paiement, sag C-443/10.

registreringsattesten har sin sædvanlige bopæl på dens område. I artikel 3 foreslås flere kriterier med henblik på bestemmelse af sædvanligt opholdssted. For fysiske personer, der ikke handler som led i deres erhvervsvirksomhed, svarer de foreslåede kriterier til dem, der er fastsat i artikel 7 i Rådets direktiv 83/182/EØF af 28. marts 1983 om afgiftsfritagelse inden for Fællesskabet ved midlertidig indførsel af visse transportmidler⁸. For virksomheder tager de foreslåede kriterier udgangspunkt i etableringsstedet eller forretningsstedet, hvilket betyder, at der for køretøjer, der er indregistreret i virksomhedens navn i dens etableringsmedlemsstat, og som anvendes af en arbejdstager, der har sin sædvanlige bopæl i en anden medlemsstat, ikke kan stilles krav fra sidstnævnte medlemsstat om, at der sker indregistrering på dens område. Man undgår således, at medlemsstaten, hvor arbejdstageren har sin sædvanlige bopæl, i hvert enkelt tilfælde skal foretage en vurdering af, hvorvidt en firmabil hovedsagelig anvendes til private eller erhvervmæssige formål, og om transporten mellem arbejde og bopæl skal betragtes som erhvervmæssig eller privat kørsel.

I artikel 4 fastsættes en enkel og klar regel: En indehaver af en registreringsattest, der ændrer sin sædvanlige bopæl til en anden medlemsstat, skal søge om indregistrering af sit køretøj senest seks måneder efter sin ankomst. Værtsmedlemsstaten kan i denne periode ikke træffe foranstaltninger til at begrænse anvendelsen af køretøjet. Artikel 4 indeholder ligeledes en drastisk forenkling af registreringsprocedurerne for motorkøretøjer, der har været indregistreret i en anden medlemsstat. Den anvender Domstolens faste retspraksis vedrørende frie varebevægelser, ifølge hvilken medlemsstaterne bør lette samhandelen inden for EU ved at anerkende beviser, der i en anden medlemsstat er udstedt for, at f.eks. et køretøj, der er indregistreret i den pågældende medlemsstat, er blevet godkendt ved en teknisk kontrol i en anden medlemsstat. Domstolen anførte også, at dette princip om gensidig anerkendelse af oplysninger om registrering og teknisk kontrol bør suppleres med et samarbejde mellem myndighederne i medlemsstaterne om eventuelle data, som måtte mangle⁹. Ifølge artikel 4 tilrettelægges dette samarbejde dog elektronisk, hvorefter køretøjsregistreringsmyndigheden søger efter data i køretøjsregistret i den medlemsstat, hvor motorkøretøjet er indregistreret, via den softwareapplikation, der er nævnt i artikel 7 og bilag II. Dette princip for administrativt samarbejde via elektroniske midler fungerer også i den anden retning: Når en medlemsstat registrerer et køretøj, der har været indregistreret i en anden medlemsstat, skal registreringsmyndigheden i bestemmelsesmedlemsstaten for motorkøretøjet i henhold til artikel 4 underrette registreringsmyndigheden i den medlemsstat, hvor køretøjet tidligere har været indregistreret. Endelig indeholder artikel 4 i dette forslag bestemmelser om yderligere kontrol af motorkøretøjer i visse specifikke tilfælde.

I artikel 5 defineres præcist, i hvilke tilfælde registreringsmyndighederne har ret til at nægte registrering af et motorkøretøj, som har været indregistreret i en anden medlemsstat. Hovedformålet med artikel 5 er at forebygge svig og sikre trafiksikkerheden, eftersom omregistrering af et motorkøretøj, der er registreret i en anden medlemsstat, undertiden anvendes til legalisering af stjalne køretøjer eller registreringsdokumenter. Stjalne motorkøretøjer sælges ofte med ændret identitet,

⁸ EFT L 105 af 23.4.1983, s. 59.

⁹ Dom af 20. september 2007, Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber mod Kongeriget Nederlandene, sag C-297/05.

f.eks. gennem kloning (dvs. at et stjålet køretøj får fjernet eller ændret sine oprindelige identitetskendtegn og påføres et lovligt køretøjs identitet, som på dette tidspunkt allerede er i brug, således at det stjålne køretøj overtager det lovlige køretøjs identitet, hvorefter der anvendes to køretøjer med samme registreringsnummer) eller bedrageri med identifikationsnumre til motorkøretøjer (dvs. at et stjålet køretøjs identitet ombyttes med et totalskadede køretøjs identitet). Dette kan kun undgås ved et tæt samarbejde mellem registreringsmyndighederne. Denne artikel bør derfor også bidrage til gennemførelsen af:

- Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/53/EF af 18. september 2000 om udrangerede køretøjer¹⁰. Dette direktiv forpligter bl.a. medlemsstaterne til at træffe de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at alle udrangerede køretøjer afleveres til anerkendte behandlingsvirksomheder. Ifølge direktivet skal medlemsstaterne indføre en ordning, hvorefter det er en betingelse for, at det udrangerede køretøj kan afmeldes, at der forevises en skrotningsattest. En sådan attest udstedes til indehaveren og/eller ejeren, når det udrangerede køretøj afleveres til en behandlingsvirksomhed.
- Rådets afgørelse 2004/919/EF af 22. december 2004 om bekæmpelse af grænseoverskridende køretøjskriminalitet¹¹, som sigter mod at forbedre samarbejdet inden for EU med henblik på forebyggelse og bekæmpelse af grænseoverskridende køretøjskriminalitet, hvorved der lægges særlig vægt på forholdet mellem biltyveri og ulovlig bilhandel. Afgørelsen forpligter medlemsstaterne til at sikre, at de kompetente myndigheder træffer de nødvendige foranstaltninger til at forhindre misbrug og tyveri af registreringsdokumenter til køretøjer. Afgørelsen forpligter nationale køretøjsregistreringsmyndigheder til at lade sig informere af de retshåndhævende myndigheder om, hvorvidt et køretøj, der er i færd med at blive registreret, vides at være blevet stjålet. Afgørelsen har også til formål at forhindre misbrug af registreringsattester til køretøjer: Hver medlemsstat skal sikre, at de kompetente myndigheder træffer de nødvendige foranstaltninger til at kræve registreringsattesten udleveret af ejeren og/eller indehaveren af køretøjet, når køretøjet er blevet alvorligt skadet ved en påkørsel (totalskade). Registreringsattesten kræves i overensstemmelse med national lovgivning også udleveret, når der ved den retshåndhævende myndigheds kontrol opstår formodning om, at der er manipuleret ved køretøjets identitetskendtegn, såsom køretøjets identifikationsnummer.

Artikel 6 sikrer, at samhandelen med brugte biler inden for EU gøres lettere ved harmoniserede regler for midlertidig registrering af motorkøretøjer. Sådanne regler er i første omgang nødvendige for personer, der køber et motorkøretøj i en anden medlemsstat, således at de kan køre køretøjet til deres egen medlemsstat med henblik på endelig registrering. Når et motorkøretøj, som allerede er registreret i en medlemsstat, sælges til en person, der er etableret i en anden medlemsstat, vil sælger typisk afregistrere motorkøretøjet på det tidspunkt, hvor det sælges. Sælgeren vil typisk ikke give køberen tilladelse til at føre motorkøretøjet med det tidligere registreringsnummer. Derfor er en ordning med midlertidig registrering en

¹⁰ EFT L 269 af 21.10.2000, s. 34.

¹¹ EUT L 389 af 30.12.2004, s. 28.

forudsætning for at forbedre den måde, markedet for brugte motorkøretøjer fungerer på, og sikre midlertidig sammenhæng mellem indregistreringen i den første medlemsstat og den nye registrering i den anden medlemsstat. En ordning med midlertidig registrering giver også registreringsmyndighederne mulighed for at sikre kvaliteten af oplysningerne i deres registre, så de let kan udveksles gennem det i det i artikel 7 omhandlede softwareprogram. Artikel 6 foreslår at begrænse gyldighedsperioden for den midlertidige registrering til 30 dage, således at denne er i overensstemmelse med artikel 15 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/103/EF af 16. september 2009 om ansvarsforsikring af motorkøretøjer og kontrollen med forsikringspligtens overholdelse¹². Artikel 15 i direktiv 2009/103/EF regulerer forsikringsdækningen af motorkøretøjer, der sendes fra en medlemsstat til en anden, og præciserer, at i sådanne tilfælde betragtes den medlemsstat, hvor risikoen foreligger, som bestemmelsesmedlemsstat i 30 dage fra det tidspunkt, hvor køber har accepteret leveringen, selv om køretøjet ikke formelt er registreret i bestemmelsesmedlemsstaten. Såfremt et køretøj bliver involveret i en ulykke i denne periode, mens det er uforsikret, skal det organ, der er ansvarligt for erstatning i bestemmelsesmedlemsstaten, udrede den erstatning, der er fastsat i artikel 10 i direktiv 2009/103/EF.

Forslagets artikel 7 regulerer den elektroniske udveksling af data fra køretøjsregistre mellem medlemsstaterne med henblik på omregistrering af motorkøretøjer. Artikel 7 giver Kommissionen beføjelse til at vedtage gennemførelsesretsakter for de fælles procedurer og specifikationer for softwareprogrammet, herunder dataudvekslingsformatet, de tekniske procedurer for elektronisk søgning i og adgang til de nationale elektroniske registre, adgangsprocedurer og sikkerhedsmekanismer. Elektronisk udveksling af oplysninger i køretøjsregistre mellem medlemsstaterne bør foregå i overensstemmelse med de europæiske interoperabilitetsrammer¹³.

Artikel 8 tager sigte på at lette erhvervmæssig handel med brugte motorkøretøjer inden for EU gennem harmoniserede regler om "erhvervmæssig registrering" af motorkøretøjer. For øjeblikket findes der særlige registreringsordninger for erhvervsdrivende i de fleste medlemsstater, så forhandlere kan køre motorkøretøjer på offentlig vej i kortere tidsrum, uden at de behøver at registrere dem formelt. Ordningerne er sædvanligvis forbeholdt fabrikanter, samlefabrikker og forhandlere, for så vidt angår de motorkøretøjer, de ejer, eller til prøvningsformål. De fleste medlemsstater udsteder i denne forbindelse ikke en egentlig registreringsattest for erhvervsdrivende, som omfatter identificering af motorkøretøjet. De udsteder ofte en anden form for dokument, der viser sammenhængen mellem nummerpladerne og indehaveren, og/eller kræver, at indehaveren af dokumentet fører en logbog over al kørsel på prøvenummerplader. Men i praksis viser det sig, at de fleste "erhvervmæssige registreringer" ikke anerkendes af andre medlemsstater, sædvanligvis i mangel af en formel registreringsattest, hvorfor de fleste professionelle distributører og forhandlere afstår fra at bruge erhvervmæssige registreringer uden for deres nationale område. Formålet med artikel 8 er at afskaffe disse hindringer for samhandelen med brugte motorkøretøjer inden for EU gennem en fælles ordning, hvorved "erhvervmæssige registreringer" til fordel for fabrikanter, samlefabrikker, distributører og forhandlere, der er etableret i en

¹² EUT L 263 af 7.10.2009, s. 11.

¹³ KOM(2010) 744 af 16.12.2010.

medlemsstat, anerkendes i de øvrige medlemsstater. Artikel 8 giver Kommissionen beføjelse til at vedtage gennemførelsesretsakter om fastlæggelse af formatet og modellen for den erhvervsmæssige registreringsattest for køretøjer.

Artikel 9 pålægger medlemsstaterne at underrette Kommissionen om navn og kontaktadresse på de køretøjsregistreringsmyndigheder, der er ansvarlige for forvaltningen af officielle registre over køretøjer på deres område og for anvendelsen af denne forordning. Kommissionen vil derefter offentliggøre en liste over køretøjsregistreringsmyndigheder og enhver ajourføring af denne liste på sit websted. Desuden pålægger artikel 9 køretøjsregistreringsmyndighederne at sikre, at oplysningerne om indregistrering af køretøjer i den relevante myndigheds medlemsstat og navnet og kontaktoplysningerne om myndigheden er nemt tilgængelige for offentligheden.

Artikel 10 og 11 delegerer beføjelser til Kommissionen til at vedtage ændringerne til bilag I og II på baggrund af den tekniske udvikling, navnlig for at tage hensyn til relevante ændringer af direktiv 1999/37/EF eller ændringer af andre EU-retsakter, som er direkte relevante for ajourføringen af bilag I og II. Disse artikler giver ligeledes Kommissionen beføjelse til at fastsætte de betingelser, der skal opfyldes af virksomheder, som anvender erhvervsmæssige registreringsattester, med henblik på opfyldelse af kravene til godt omdømme og passende erhvervskompetence, og til at fastsætte gyldighedsperioden for erhvervsmæssige registreringsattester:

- Bilag I bør svare til indholdet af den harmoniserede registreringsattest, der er fastsat i direktiv 1999/37/EF for så vidt angår oplysninger om motorkøretøjet. Da der hverken kræves personoplysninger om indehaveren af den tidligere registreringsattest eller personoplysninger om enhver anden person, der er anført på attesten (f.eks. ejeren, brugeren osv.), med henblik på en ny registrering af køretøjet, er disse data ikke medtaget i bilag I, selv om de er en del af de obligatoriske oplysninger, der er fastsat i den harmoniserede registreringsattest i direktiv 1999/37/EF. Men eventuelle fremtidige ændringer til f.eks. indholdet af den typeattest, der skal danne grundlag for den første registrering, kan ikke udelukkes. Sådanne ændringer kan f.eks. skyldes en ændring af Europa-Parlamentets og Rådets rammedirektiv 2007/46/EF af 5. september 2007 om fastlæggelse af en ramme for godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer. Delegationen af beføjelser bør gøre det muligt for Kommissionen at tilpasse bilag I til disse ændringer.
- I bilag II henvises udtrykkeligt til softwareprogrammet, der sandsynligvis vil kræve flere fremtidige tekniske ajourføringer for at afspejle den teknologiske udvikling på informationsteknologiområdet. Delegationen af beføjelser bør gøre det muligt for Kommissionen at tilpasse bilag II i overensstemmelse hermed.
- Delegationen af beføjelser bør ligeledes give Kommissionen beføjelse til at fastsætte de betingelser, der skal opfyldes af virksomheder, der anvender erhvervsmæssige registreringsattester, med henblik på opfyldelse af kravene til godt omdømme og passende erhvervskompetence, jf. artikel 8, stk. 1, litra c). Det bør endvidere give Kommissionen mulighed for at fastsætte gyldighedsperioden for erhvervsmæssige registreringsattester.

Artikel 12 fastsætter udvalgsproceduren for gennemførelsen af artikel 7 og 8, dvs. gennemførelsesretsakterne for de fælles procedurer og specifikationer vedrørende det i artikel 7 omhandlede softwareprogram, herunder dataudvekslingsformatet, de tekniske procedurer for elektronisk søgning i og adgang til de nationale elektroniske registre, adgangsprocedurer og sikkerhedsmekanismer, samt gennemførelsesretsakterne om fastlæggelse af formatet og modellen for den erhvervmæssige registreringsattest for køretøjer. Disse gennemførelsesretsakter vil være af generel karakter, således at undersøgelsesproceduren finder anvendelse i overensstemmelse med artikel 2, stk. 2, litra a), i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser¹⁴.

Artikel 13 fastsætter bestemmelser om evaluering af denne forordning, hvilket bør resultere i en rapport til Europa-Parlamentet og Rådet fire år efter forordningens ikrafttræden. Evalueringen bør identificere eventuelle problemer og mangler i forordningen og kunne være udgangspunktet for yderligere foranstaltninger, herunder et eventuelt forslag om at ændre forordningen med henblik på en yderligere administrativ forenkling for borgere og virksomheder og en bedre integration af det indre marked for brugte motorkøretøjer.

Artikel 14 fastsætter, at forordningen finder anvendelse et år efter dens ikrafttræden.

4. VIRKNINGER FOR BUDGETTET

Forslagets budgetmæssige virkninger er anført i finansieringsoversigten til forslaget. Forslaget medfører kun anvendelse af administrationsbevillinger. Det medfører ikke anvendelse af aktionsbevillinger.

¹⁴ EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13.

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

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —
under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 114,
under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,
efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,
under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg¹⁵,
efter høring af Den Europæiske Tilsynsførende for Databeskyttelse,
efter den almindelige lovgivningsprocedure, og
ud fra følgende betragtninger:

- (1) Alle medlemsstater har et system til registrering af motorkøretøjer, der udgør en administrativ tilladelse til ibrugtagning af et køretøj, hvilket omfatter identificering af køretøjet og tildeling af et registreringsnummer. Men mange af de nationale regler om registrering af køretøjer er modstridende, komplekse og besværlige. Derfor skaber problemerne med køretøjsregistrering barrierer i det indre marked og vanskeligheder i forbindelse med den frie bevægelighed i EU for motorkøretøjer, der er registreret i en anden medlemsstat.
- (2) I rapporten om unionsborgerskab 2010 "Afskaffelse af hindringerne for unionsborgernes rettigheder"¹⁶ blev problemer med registrering af køretøjer identificeret som en af de største hindringer, borgerne i deres dagligdag støder på, når de ønsker at udnytte deres rettigheder i henhold til EU-lovgivningen. I denne rapport understregede Kommissionen behovet for at fjerne denne hindring ved at forenkle de formaliteter og betingelser, der skal opfyldes for at få køretøjer, der har været indregistreret i en anden medlemsstat, omregistreret.

¹⁵ EUT C af ..., s. .

¹⁶ KOM(2010) 603 af 27.10.2010.

- (3) Rådets direktiv 1999/37/EF af 29. april 1999 om registreringsdokumenter for motorkøretøjer¹⁷ harmoniserer registreringsattestens form og indhold for at lette forståelsen og dermed bidrage til den frie bevægelighed ved kørsel med et køretøj i andre medlemsstater end den, det er registreret i. I medfør af nævnte direktiv skal en registreringsattest, der er udstedt af en medlemsstat, anerkendes af de øvrige medlemsstater med henblik på identificering af et køretøj, der færdes i international trafik, eller med henblik på en ny registrering af køretøjet i en anden medlemsstat. Direktiv 1999/37/EF indeholder imidlertid ikke nogen bestemmelser om, hvilken medlemsstat der har ansvaret for registrering, eller om de gældende formaliteter og procedurer. For at fjerne hindringerne for den frie bevægelighed for motorkøretøjer i det indre marked er det derfor nødvendigt at fastsætte særskilte harmoniserede regler om fastsættelse af, hvilken medlemsstat motorkøretøjer skal registreres i, og om forenklede procedurer for omregistrering af motorkøretøjer, der er indregistreret i en anden medlemsstat.
- (4) Ifølge de nationale bestemmelser i medlemsstaterne er virksomheder og borgere ofte forpligtet til at registrere et motorkøretøj i den medlemsstat, de er etableret i, når køretøjet er registreret af en tredjeperson, som er etableret i en af anden medlemsstat, også når køretøjet ikke anvendes i det væsentlige varigt i en medlemsstat, hvor der kræves registrering, og det ikke er hensigten at benytte det på denne måde. Det er derfor nødvendigt at fastslå, i hvilken medlemsstat et motorkøretøj bør registreres, når indehaveren af køretøjet er etableret eller har bopæl i en anden medlemsstat end den medlemsstat, hvor ejeren er etableret eller bosiddende. Under disse omstændigheder er det hensigtsmæssigt, at medlemsstaterne gensidigt anerkender den gyldige registrering i en anden medlemsstat.
- (5) Registrering af motorkøretøjer, der er indregistreret i en anden medlemsstat, hæmmes af omstændelige registreringsformaliteter i medlemsstaterne, navnlig af forpligtelsen til at fremstille disse køretøjer til supplerende syn for at vurdere deres generelle stand før registrering eller for at identificere dem. Det er derfor nødvendigt at begrænse disse formaliteter for at sikre den frie bevægelighed for motorkøretøjer og mindske den administrative byrde for borgere, virksomheder og registreringsmyndigheder. Navnlig for borgere eller virksomheder, der erhverver et motorkøretøj, som er indregistreret i en anden medlemsstat, er det hensigtsmæssigt at indføre en forenklet registreringsprocedure, der omfatter anerkendelse af dokumenter og attester for eftersyn af køretøjer, udstedt i en anden medlemsstat, og organisering af det administrative samarbejde mellem de kompetente myndigheder om udveksling af manglende data.
- (6) Denne forordning bør tage højde for Rådets afgørelse 2004/919/EF af 22. december 2004 om bekæmpelse af grænseoverskridende køretøjskriminalitet¹⁸, der har til formål at opnå bedre samarbejde i EU med henblik på forebyggelse og bekæmpelse af grænseoverskridende køretøjskriminalitet. I henhold til nævnte afgørelse skal hver enkelt medlemsstat sikre, at dens kompetente myndigheder træffer de fornødne foranstaltninger til at forhindre misbrug og tyveri af registreringsdokumenter for motorkøretøjer. Denne forordning bør derfor give medlemsstaterne mulighed for at nægte registrering af et motorkøretøj, som er indregistreret i en anden medlemsstat, i

¹⁷ EFT L 138 af 1.6.1999, s. 57.

¹⁸ EUT L 389 af 30.12.2004, s. 28.

tilfælde af køretøjskriminalitet, herunder misbrug og tyveri af registreringsdokumenter for motorkøretøjer.

- (7) Denne forordning bør fortsætte arbejdet med administrativ forenkling for borgere, virksomheder og registreringsmyndigheder, især gennem elektronisk udveksling af oplysninger fra køretøjsregistre. Det er derfor nødvendigt for den administrative forenkling af registreringsformaliteterne, at medlemsstaterne yder hinanden adgang til deres oplysninger i køretøjsregistre med henblik på at forbedre informationsudvekslingen og fremskynde registreringsprocedurerne.
- (8) Behandling af personoplysninger i medfør af denne forordning er omfattet af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 95/46/EF af 24. oktober 1995 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger¹⁹. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 45/2001 af 18. december 2000 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger i fællesskabsinstitutionerne og -organerne og om fri udveksling af sådanne oplysninger²⁰ finder anvendelse på Kommissionens behandling af personoplysninger i forbindelse med nærværende forordning.
- (9) Overførsel af et motorkøretøj, som er indregistreret i en medlemsstat, til en anden medlemsstat med henblik på registrering i denne anden medlemsstat, kræver en let tilgængelig, midlertidig registrering med henblik på at sikre trafiksikkerheden og fremsendelsen af pålidelige oplysninger fra køretøjsregistre ad elektronisk vej. Det er derfor nødvendigt at indføre en ordning, hvorved motorkøretøjer kan registreres midlertidigt.
- (10) Overførsel af motorkøretøjer til en anden medlemsstat udført af virksomheder, der forhandler motorkøretøjer eller leverer prøvnings- eller reparations- og vedligeholdelsesydelser for motorkøretøjer, finder normalt sted med nationale erhvervsmæssige registreringsnumre. Disse erhvervsmæssige registreringsnumre anerkendes ofte ikke i andre medlemsstater, således at der lægges hindringer i vejen for erhvervsmæssig handel med brugte motorkøretøjer på tværs af grænserne, navnlig i grænseregionerne. Det er derfor nødvendigt at indføre en ordning, hvorved virksomheder, der forhandler motorkøretøjer eller leverer prøvnings-, reparations- og vedligeholdelsesydelser for motorkøretøjer, kan overføre disse køretøjer til en anden medlemsstat med et erhvervsmæssigt registreringsnummer.
- (11) Målene for denne forordning, nemlig at mindske registreringsformaliteterne med henblik på at sikre den frie bevægelighed for motorkøretøjer, der er indregistreret i en anden medlemsstat, og mindske den administrative byrde for borgere, virksomheder og registreringsmyndigheder, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne på grund af de modstridende nationale regler og kan derfor på grund af dens omfang og virkninger bedre nås på EU-plan; EU kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.

¹⁹ EFT L 281 af 23.11.1995, s. 31.

²⁰ EFT L 8 af 12.1.2001, s. 1.

- (12) Nærværende forordning overholder de grundlæggende rettigheder og de principper, der er fastlagt ved Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder.
- (13) Med henblik på at opfylde målsætningen om informationsudveksling mellem medlemsstaterne ved hjælp af interoperable midler bør Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, for så vidt angår ændringer af bilag I og II i denne forordning på baggrund af den tekniske udvikling, navnlig for at tage hensyn til relevante ændringer af direktiv 1999/37/EF eller ændringer af andre EU-retsakter, som er direkte relevante for ajourføringen af bilag I og II til denne forordning, for så vidt angår de betingelser, der skal opfyldes af virksomheder, der anvender erhvervsmæssige registreringsattester, med henblik på opfyldelse af kravene til godt omdømme og passende erhvervskompetence, og for så vidt angår gyldighedsperioden for erhvervsmæssige registreringsattester. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau. Kommissionen bør i forbindelse med forberedelsen og udarbejdelsen af delegerede retsakter sørge for samtidig, rettidig og hensigtsmæssig fremsendelse af relevante dokumenter til Europa-Parlamentet og Rådet.
- (14) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forordning bør gennemførelsesbeføjelser overdrages til Kommissionen med henblik på at fastlægge fælles procedurer og specifikationer for softwareprogrammet, der er nødvendige for elektronisk udveksling af oplysninger fra køretøjsregistre, herunder dataudvekslingsformatet, de tekniske procedurer for elektronisk søgning i og adgang til de nationale elektroniske registre, adgangsprocedurer og sikkerhedsmekanismer, samt fastlægge formatet og modellen for den erhvervsmæssige registreringsattest. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser²¹ –

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1
Anvendelsesområde

1. Denne forordning finder anvendelse på følgende køretøjer:
- a) ethvert motorkøretøj eller påhængskøretøj som omhandlet i artikel 3 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF²²
 - b) ethvert to- og trehjulet motordrevet køretøj, også med tvillinghjul, som er bestemt til brug på vej, som omhandlet i artikel 1 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/24/EF²³.

²¹ EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13.

²² EUT L 263 af 9.10.2007, s. 1.

²³ EFT L 124 af 9.5.2002, s. 1.

2. Denne forordning finder ikke anvendelse på registrering af motorkøretøjer, der er indregistreret i et tredjeland.
3. Denne forordning berører ikke medlemsstaternes ret til at undtage motorkøretøjer fra registreringspligten i henhold til direktiv 1999/37/EF.

Artikel 2 *Definitioner*

I denne forordning forstås ved:

- 1) "registrering": administrativ tilladelse til ibrugtagning af et køretøj i vejtrafik, som omfatter identificering af køretøjet og tildeling af et serienummer, kaldet registreringsnummeret
- 2) "køretøj indregistreret i en anden medlemsstat": et køretøj med en gyldig registreringsattest, som er udstedt af en anden medlemsstat
- 3) "indehaver af en registreringsattest": den person, i hvis navn et køretøj er indregistreret i en medlemsstat
- 4) "erhvervsmæssig køretøjsregistrering": administrativ tilladelse til ibrugtagning af køretøjer i vejtrafik, som omfatter identificering af køretøjerne og tildeling af et serienummer, kaldet det erhvervsmæssige registreringsnummer, der kan anvendes af forskellige køretøjer.

Artikel 3 *Registreringssted for køretøjer, der er indregistreret i en anden medlemsstat*

1. En medlemsstat kan kun kræve registrering på sit område af et køretøj, der er indregistreret i en anden medlemsstat, hvis indehaveren af registreringsattesten har sin sædvanlige bopæl på dens område.
2. Den medlemsstat, hvor indehaveren af registreringsattesten har sædvanlig bopæl, er en af følgende:
 - a) for et selskab, en forening eller anden juridisk person, den medlemsstat, hvor den centrale administration er beliggende
 - b) for et selskabs eller en forenings filial, agentur eller lignende virksomhed, den medlemsstat, hvor filialen, agenturet eller den lignende virksomhed er beliggende
 - c) for en fysisk person, der handler som led i sin erhvervsmæssige virksomhed, den medlemsstat, hvor den pågældende har sin hovedvirksomhed
 - d) for andre fysiske personer:
 - i) det sted, hvor en person sædvanligvis opholder sig, dvs. i mindst 185 dage inden for et kalenderår, som følge af sin personlige eller

erhvervsmæssige tilknytning, eller, når der er tale om en person uden erhvervsmæssig 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 erhvervsmæssigt og privat tilhørsforhold til samme sted, 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 nr. 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.

Artikel 4

Registreringsprocedure for køretøjer, der er indregistreret i en anden medlemsstat

1. Hvis indehaveren af registreringsattesten flytter sin sædvanlige bopæl til en anden medlemsstat, skal han anmode om registrering af et køretøj, der er indregistreret i en anden medlemsstat, inden for en frist på seks måneder efter sin ankomst.

I den periode, der er nævnt i første afsnit, skal køretøjets brug ikke begrænses.

2. Anmodningen om ny registrering af et køretøj, der er indregistreret i en anden medlemsstat, skal indgives til en køretøjsregistreringsmyndighed og omfatte de relevante dele af registreringsattesten i overensstemmelse med artikel 5, stk. 2, i direktiv 1999/37/EF eller et andet bevis på forudgående registrering i en anden medlemsstat.
3. Efter modtagelsen af anmodningen om registrering af et køretøj, der er indregistreret i en anden medlemsstat, skal køretøjsregistreringsmyndigheden straks indsamle oplysninger om dataelementerne i bilag I direkte fra køretøjsregistreringsmyndigheden i den medlemsstat, hvor køretøjet er indregistreret, i overensstemmelse med artikel 7, og overføre dataene til sit eget register.
4. Køretøjsregistreringsmyndighederne kan kun foretage fysisk kontrol af et køretøj, der er indregistreret i en anden medlemsstat, forud for dets registrering i følgende tilfælde:
 - a) hvis de oplysninger, som ansøgeren indgiver ved registreringen, ikke kan findes i det centrale register i den medlemsstat, hvor køretøjet formodes at være blevet indregistreret
 - b) hvis de oplysninger, som ansøgeren indgiver ved registreringen, er forskellige fra oplysningerne i køretøjsregistret i den medlemsstat, hvor køretøjet er indregistreret
 - c) hvis køretøjsregistreringsmyndighederne har rimelig grund til at antage, at de tekniske betingelser, i henhold til hvilke køretøjet blev godkendt i medfør af

artikel 23 eller 24 i direktiv 2007/46/EF eller i medfør af artikel 15 i direktiv 2002/24/EF, ikke svarer til deres egne

- d) hvis teknisk kontrol er påkrævet i tilfælde af ejerskifte eller alvorligt beskadigede køretøjer.
5. Efter registrering af et køretøj, der er indregistreret i en anden medlemsstat, skal den pågældende køretøjsregistreringsmyndighed straks indberette dette til køretøjsregistreringsmyndigheden i den medlemsstat, hvor køretøjet sidst var indregistreret, i overensstemmelse med artikel 7.

Artikel 5

Afslag om registrering af et køretøj, der er indregistreret i en anden medlemsstat

1. Køretøjsregistreringsmyndigheder kan afvise at registrere et køretøj, der er indregistreret i en anden medlemsstat, i følgende tilfælde:
- a) når betingelserne i artikel 4, stk. 2, ikke er opfyldt
 - b) hvis afgifter eller gebyrer for registrering i den pågældende medlemsstat, som nævnt i artikel 4, ikke er betalt
 - c) hvis kravene i forbindelse med den fysiske kontrol, der er omhandlet i artikel 4, stk. 4, ikke blev opfyldt
 - d) hvis oplysningerne indsamlet i henhold til artikel 7 viser følgende:
 - i) køretøjet er alvorligt beskadiget, stjålet eller destrueret
 - ii) køretøjets registreringsdokumenter er stjålet, medmindre indehaveren af registreringsattesten klart kan dokumentere at være køretøjets ejer
 - iii) datoen for den næste obligatoriske synsattest er overskredet.
2. Enhver beslutning truffet af en køretøjsregistreringsmyndighed om at nægte registrering af et køretøj, der er indregistreret i en anden medlemsstat, skal være behørigt begrundet. Den pågældende person kan inden for en frist på en måned fra modtagelsen af den negative beslutning anmode den kompetente køretøjsregistreringsmyndighed om at tage beslutningen op til fornyet vurdering. Anmodningen skal indeholde grundene til en sådan fornyet vurdering. Senest en måned efter modtagelsen af anmodningen skal den kompetente køretøjsregistreringsmyndighed bekræfte eller ændre sin beslutning.

Artikel 6

Midlertidig registrering med henblik på overførsel til en anden medlemsstat

1. Enhver person, der har købt et køretøj i en anden medlemsstat, hvor køretøjet ikke har nogen registreringsattest, kan anmode køretøjsregistreringsmyndigheden om at udstede en midlertidig registreringsattest for køretøjet med henblik på overførsel til

en anden medlemsstat. Den midlertidige registreringsattest gælder for en periode på 30 dage.

2. Efter modtagelsen af anmodningen om midlertidig registreringsattest, som omhandlet i stk. 1, skal køretøjsregistreringsmyndigheden straks indsamle oplysninger om de dataelementer, som er nævnt i bilag I, direkte fra køretøjsregistreringsmyndigheden i den medlemsstat, hvor køretøjet er registreret, i overensstemmelse med artikel 7, og overføre dataene til sit eget register.
3. Køretøjsregistreringsmyndighederne kan afvise at udstede en midlertidig registreringsattest som nævnt i stk. 1 i følgende tilfælde:
 - a) hvis afgifter eller gebyrer for midlertidig registrering i den pågældende medlemsstat ikke er betalt
 - b) hvis de oplysninger, der indsamles i overensstemmelse med artikel 7, eller oplysningerne i de nationale officielle køretøjsregistre indikerer et af følgende forhold:
 - i) køretøjet er alvorligt beskadiget, stjålet eller destrueret
 - ii) køretøjets registreringsdokumenter er stjålet, medmindre indehaveren af registreringsattesten klart kan dokumentere at være køretøjets ejer
 - iii) datoen for den næste obligatoriske synsattest er overskredet.

Artikel 7

Informationsudveksling vedrørende oplysninger fra køretøjsregistre

1. Med henblik på registrering af et køretøj, der er indregistreret i en anden medlemsstat, skal køretøjsregistreringsmyndighederne give køretøjsregistreringsmyndighederne i de øvrige medlemsstater adgang til de oplysninger, der opbevares i de officielle køretøjsregistre vedrørende dataelementerne anført i bilag I.
2. Som omhandlet i stk. 1 skal køretøjsregistreringsmyndighederne anvende softwareprogrammet som fastsat i bilag II.

Kun køretøjsregistreringsmyndighederne har direkte adgang til de lagrede data, som kan hentes gennem softwareprogrammet. Køretøjsregistreringsmyndighederne træffer de nødvendige foranstaltninger for at undgå følgende:

- a) at uautoriserede personer opnår adgang til databehandlingsudstyret
- b) at oplysninger læses, kopieres, ændres eller slettes af uautoriserede personer
- c) uautoriseret søgning eller videregivelse af oplysninger
- d) uautoriseret læsning eller kopiering af oplysninger under fremsendelsen.

3. Behandlingen af personoplysninger hos køretøjsregistreringsmyndighederne i medlemsstaterne foregår i overensstemmelse med direktiv 95/46/EF og under tilsyn af den i artikel 28 i dette direktiv omhandlede offentlige, uafhængige myndighed i medlemsstaten.

Køretøjsregistreringsmyndighederne for køretøjer må kun anvende de oplysninger, der er fremsendt i overensstemmelse med denne forordning, til registrering af et køretøj, der er indregistreret i en anden medlemsstat.

Ved udveksling af oplysninger mellem køretøjsregistreringsmyndighederne i overensstemmelse med denne forordning underrettes den registreringsmyndighed, der leverer oplysningerne, på begæring om anvendelsen af de videregivne oplysninger og de opfølgende foranstaltninger.

Den køretøjsregistreringsmyndighed, der leverer oplysningerne, tager hensyn til nøjagtigheden af de oplysninger, der skal videregives, og hvorvidt de er nødvendige og forholdsmæssigt afpasset i forhold til de formål, hvortil de er givet. Den skal overholde de relevante bestemmelser om beskyttelse af personoplysninger.

Hvis det står klart, at der er meddelt urigtige oplysninger eller oplysninger, som ikke burde have været har tilvejebragt, underrettes den køretøjsregistreringsmyndighed, der modtager oplysningerne, straks. Den køretøjsregistreringsmyndighed, der modtager oplysningerne, retter eller sletter efterfølgende de oplysninger, der er modtaget.

4. Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter for at fastsætte fælles procedurer og specifikationer for det i stk. 2 omhandlede softwareprogram, herunder dataudvekslingsformatet, de tekniske procedurer for elektronisk søgning i og adgang til de nationale elektroniske registre, adgangsprocedurer og sikkerhedsmekanismer. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 12, stk. 2.

Artikel 8

Erhvervsmæssig køretøjsregistrering

1. En køretøjsregistreringsmyndighed kan udstede en eller flere attester for erhvervsmæssig køretøjsregistrering til enhver virksomhed, der opfylder følgende kriterier:
 - a) virksomheden er etableret på registreringsmyndighedens område
 - b) virksomheden forhandler køretøjer eller leverer reparations-, vedligeholdelses- eller prøvningsydelser i forbindelse med køretøjer
 - c) virksomheden har et godt omdømme og har den nødvendige tekniske kompetence.
2. Køretøjsregistreringsmyndighederne sikrer sig, at de oplysninger om køretøjet, der er nævnt i bilag I, er opført i deres register for hver erhvervsmæssig køretøjsregistrering.

3. Køretøjer med en erhvervmæssig registreringsattest må kun anvendes, hvis køretøjet ikke udgør en direkte og umiddelbar risiko for trafiksikkerheden. Disse køretøjer må ikke anvendes til erhvervmæssig transport af personer eller gods.
4. Medlemsstaterne kan ikke af grunde, der vedrører køretøjets registrering, hindre den frie bevægelighed for køretøjer med en erhvervmæssig registreringsattest.
5. Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter med henblik på at fastlægge formatet og modellen for den erhvervmæssige registreringsattest.

Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 12, stk. 2.

Artikel 9

Køretøjsregistreringsmyndigheder

1. Medlemsstaterne underretter Kommissionen om kontaktoplysningerne på de køretøjsregistreringsmyndigheder, der er ansvarlige for forvaltningen af officielle registre over køretøjer på deres område og for anvendelsen af denne forordning.

Kommissionen offentliggør en liste over køretøjsregistreringmyndigheder og enhver ajourføring af denne liste på sit websted.

2. Køretøjsregistreringsmyndighederne skal sikre, at følgende oplysninger er nemt tilgængelige for offentligheden:
 - a) oplysninger om registreringen af køretøjer i den relevante myndigheds medlemsstat
 - b) navn og kontaktoplysninger på myndigheden, således at den kan kontaktes direkte.

Artikel 10

Delegerede retsakter

Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 11 om:

- 1) ændringer af bilag I og II til denne forordning på baggrund af den tekniske udvikling, navnlig for at tage hensyn til relevante ændringer af direktiv 1999/37/EF eller ændringer af andre EU-retsakter, som er direkte relevante for ajourføringen af bilag I og II til denne forordning
- 2) de betingelser, som skal opfyldes af virksomheder med henblik på opfyldelse af kravene i artikel 8, stk. 1), litra c)
- 3) gyldighedsperioden for erhvervmæssige registreringsattester, jf. artikel 8, stk. 1.

Artikel 11
Udøvelse af de delegerede beføjelser

1. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter på de i denne artikel fastlagte betingelser.
2. De delegerede beføjelser i artikel 10 tillægges Kommissionen for en ubegrænset periode fra datoen for denne forordnings ikrafttræden.
3. Den i artikel 10 omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning fra dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i Den Europæiske Unions Tidende eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.
4. Så snart Kommissionen har vedtaget en delegeret retsakt, giver den samtidigt Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.
5. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 10 træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for den frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har informeret Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Denne frist forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.

Artikel 12
Udvalgsprocedure

1. Kommissionen bistås af et udvalg. Dette udvalg er et udvalg som defineret i forordning (EU) nr. 182/2011.
2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011.
3. Når udvalgets udtalelse indhentes efter en skriftlig procedure, afsluttes proceduren uden noget resultat, hvis formanden for udvalget træffer beslutning herom, eller et simpelt flertal af udvalgsmedlemmerne anmoder herom, inden for tidsfristen for afgivelse af udtalelsen.

Artikel 13
Evalueringsprocedure

Kommissionen forelægger en evalueringsrapport om denne forordning for Europa-Parlamentet og Rådet senest [fire år efter denne forordnings ikrafttræden]. Kommissionen kan om fornødent fremsætte passende forslag med henblik på ændring af denne forordning og tilpasning af andre EU-retsakter, især under hensyntagen til mulighederne for yderligere administrativ forenkling for borgere og virksomheder.

Artikel 14
Ikrafttræden og anvendelse

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Den anvendes fra den [*dato indsættes: et år efter denne forordnings ikrafttræden*].

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 4.4.2012.

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand

BILAG I

Datasæt til elektronisk søgning af oplysninger i køretøjsregistre som omhandlet i artikel 7, stk. 1

Element	Harmoniserede koder direktiv 1999/37/EF
1. Registreringsland	--
2. Registreringsnummer	(A)
3. Dato for køretøjets første registrering	(B)
4. Registreringsattestens identifikationsnummer(numre)	--
5. Myndighed, der har udstedt registreringsattesten	--
6. Køretøj: mærke	(D.1)
7. Køretøj: type - variant (hvis denne oplysning foreligger) - version (hvis denne oplysning foreligger)	(D.2)
8. Køretøj: handelsbetegnelse(r)	(D.3)
9. Køretøjets identifikationsnummer (VIN)	(E)
10. Masse: teknisk tilladt totalmasse undtagen for motorcykler	(F.1)
11. Masse: tilladt totalmasse af det ibrugtagne køretøj i den registrerende medlemsstat	(F.2)
12. Masse af det ibrugtagne køretøj med karosseri, inklusive koblingsanordning, hvis der er tale om trækkende køretøjer i andre klasser end M1	(G)
13. Registreringens gyldighed, hvis den er tidsbegrænset	(H)
14. Dato for den registrering, som attesten vedrører	(I)
15. Typegodkendelsesnummer (hvis denne oplysning foreligger)	(K)
16. Antal aksler	(L)
17. Akselafstand (i mm)	(M)
18. Fordelingen af den teknisk tilladte totalmasse på akslerne for køretøjer med en	(N.1)

Element	Harmoniserede koder direktiv 1999/37/EF
totalmasse på over 3500 kg: aksel 1 (i kg)	
19. Fordelingen af den teknisk tilladte totalmasse på akslerne for køretøjer med en totalmasse på over 3500 kg: aksel 2 (i kg), hvor det er relevant	(N.2)
20. Fordelingen af den teknisk tilladte totalmasse på akslerne for køretøjer med en totalmasse på over 3500 kg: aksel 3 (i kg), hvor det er relevant	(N.3)
21. Fordelingen af den teknisk tilladte totalmasse på akslerne for køretøjer med en totalmasse på over 3500 kg: aksel 4 (i kg), hvor det er relevant	(N.4)
22. Fordelingen af den teknisk tilladte totalmasse på akslerne for køretøjer med en totalmasse på over 3500 kg: aksel 5 (i kg), hvor det er relevant	(N.5)
23. Teknisk tilladt masse af påhængskøretøj: bremsset påhængskøretøj (i kg)	(O.1)
24. Teknisk tilladt masse af påhængskøretøj: ikke-bremsset påhængskøretøj (i kg)	(O.2)
25. Motor: slagvolumen (i cm ³)	(P.1)
26. Motor: største nettoeffekt (i kW) (hvis denne oplysning foreligger)	(P.2)
27. Motor: brændstoftype eller drivmiddel	(P.3)
28. Motor: største omdrejningstal (i min ⁻¹)	(P.4)
29. Motorens identifikationsnummer	(P.5)
30. Effekt/vægt-forhold (i kW/kg) (udelukkende for motorcykler)	(Q)
31. Køretøjets farve	(R)
32. Antal pladser: antal siddepladser inklusive førerens plads	(S.1)
33. Antal pladser: antal ståpladser (hvor det er relevant)	(S.2)
34. Maksimal hastighed (i km/h)	(T)
35. Lydtrykniveau: standmåling (i dB(A))	(U.1)
36. Lydtrykniveau: motoromdrejningstal (i min ⁻¹)	(U.2)
37. Lydtrykniveau: kørselsmåling (i dB(A))	(U.3)
38. Udstødning: CO (i g/km eller g/kWh)	(V.1)
39. Udstødning: HC (i g/km eller g/kWh)	(V.2)

Element	Harmoniserede koder direktiv 1999/37/EF
40. Udstødning: NOx (i g/km eller g/kWh)	(V.3)
41. Udstødning: HC + NOx (i g/km)	(V.4)
42. Udstødning: partikler for dieselmotorer (i g/km eller g/kWh)	(V.5)
43. Udstødning: korrigeret absorptionskoefficient for dieselmotorer (i m-1)	(V.6)
44. Udstødning: CO2 (i g/km)	(V.7)
45. Udstødning: samlet brændstofforbrug (i l pr. 100 km)	(V.8)
46. Udstødning: angivelse af miljøklasse ved EF-typegodkendelse: oplysning om gældende version i medfør af direktiv 70/220/EØF eller direktiv 88/77/EØF	(V.9)
47. Brændstofbeholderens (-beholdernes) rumindhold (i l).	(W)
48. Dato for seneste syn	--
49. Dato for næste syn	--
50. Kilometerstand (hvis denne oplysning foreligger)	--
51. Er køretøjet skrottet (ja/nej)	--
52. Dato for udstedelse af skrotningsattest ²⁴	--
53. Virksomhed eller foretagende, der udsteder skrotningsattesten	--
54. Årsag til skrotning	--
55. Er køretøjet stjålet (ja/nej)	--
56. Er registreringsattest og/eller plader stjålet (ja/nej)	--
57. Inaktiv registrering	--
58. Suspenderet registrering	--
59. Ændring af registreringsnummer	--
60. Teknisk kontrol påkrævet efter uheld med alvorlige skader	--

²⁴ Som omhandlet i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/53/EF af 18. september 2000 om udrangerede køretøjer (EFT L 269 af 21.10.2000, s. 34) med senere ændringer.

Element	Harmonise- rede koder direktiv 1999/37/EF
61. Yderligere kontrol påkrævet efter ændring af et af numrene 9 til 47	

BILAG II

Anvendelse af softwareprogrammet som omhandlet i artikel 7

1. Udvekslingen af oplysninger skal finde sted ved hjælp af interoperable elektroniske midler uden udveksling af data, der involverer andre databaser. Denne udveksling af oplysninger skal foregå på en omkostningseffektiv og sikker måde, der ligeledes sikrer en effektiv beskyttelse af de oplysninger, der overføres, i det omfang det er muligt med de eksisterende softwareprogrammer.
2. I denne forordning skal softwareprogrammet muliggøre online-realtidsudveksling og/eller udveksling af serier af oplysninger. Gennem udveksling af serier af oplysninger kan der udveksles flere anmodninger og svar ved hjælp af en enkelt meddelelse.
3. Hver medlemsstat afholder sine egne omkostninger i forbindelse med forvaltning, anvendelse og vedligeholdelse af det i stk. 1 nævnte softwareprogram.
4. Registreringsmyndighederne henter ved hjælp af de elektroniske procedurer som omhandlet i punkt 1 og 2 oplysninger om de dataelementer, som er omhandlet i bilag I, i de elektroniske køretøjsregistre i en eller flere andre medlemsstater.
5. Softwareprogrammet skal give mulighed for sikker kommunikation med de øvrige medlemsstater og kommunikerer til medlemsstaternes back-end legacy-systemer via XML. Medlemsstaterne udveksler meddelelser ved at sende dem direkte til modtageren.
7. XML-meddelelser, der sendes over nettet, skal være krypteret.

FINANSIERINGSOVERSIGT TIL FORSLAGET

1. FORSLAGETS/INITIATIVETS RAMME

- 1.1. Forslagets/initiativets betegnelse
- 1.2. Berørt(e) politikområde(r) i ABM/ABB-strukturen
- 1.3. Forslagets/initiativets art
- 1.4. Mål
- 1.5. Forslagets/initiativets begrundelse
- 1.6. Varighed og finansielle virkninger
- 1.7. Påtænkt(e) forvaltningsmetode(r)

2. FORVALTNINGSFORANSTALTNINGER

- 2.1. Bestemmelser om tilsyn og rapportering
- 2.2. Forvaltnings- og kontrolsystem
- 2.3. Foranstaltninger til forebyggelse af svig og uregelmæssigheder

3. FORSLAGETS/INITIATIVETS ANSLÅEDE FINANSIELLE VIRKNINGER

- 3.1. Berørt(e) udgiftspost(er) i budgettet og udgiftsområde(r) i den flerårige finansielle ramme
- 3.2. Anslåede virkninger for udgifterne
 - 3.2.1. Sammenfatning af den anslåede virkning for udgifterne
 - 3.2.2. Anslåede virkninger for aktionsbevillingerne
 - 3.2.3. Anslåede virkninger for administrationsbevillingerne
 - 3.2.4. Forenelighed med indeværende flerårige finansielle ramme
 - 3.2.5. Tredjeparts bidrag til finansieringen
- 3.3. Anslåede virkninger for indtægterne

FINANSIERINGSOVERSIGT TIL FORSLAGET

1. FORSLAGETS/INITIATIVETS RAMME

1.1. Forslagets/initiativets betegnelse

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

1.2. Berørt(e) politikområde(r) inden for ABM/ABB-strukturen²⁵

Afsnit 02 – Erhvervspolitik – Kapitel 02 03: Det indre marked for varer og sektorpolitikker

1.3. Forslagets/initiativets art

Forslaget/initiativet drejer sig om **en ny foranstaltning**

1.4. Mål

1.4.1. *Det eller de af Kommissionens flerårige strategiske mål, som forslaget/initiativet vedrører*

1a. Konkurrenceevne for vækst og beskæftigelse

1.4.2. *Specifikke mål og berørte ABM/ABB-aktiviteter*

Specifikt mål nr. 1: Kontinuerlig overvågning af de opnåede resultater på det indre marked og fremsættelse af nye lovgivningsmæssige eller ikke-lovgivningsmæssige aktioner, når dette er hensigtsmæssigt.

1.4.3. *Forventede resultater og virkninger*

Det angives, hvilke virkninger forslaget/initiativet forventes at have for modtagerne/målgruppen.

Det forventede resultat af dette initiativ er en forbedring af det indre markeds funktion gennem fjernelse af administrative barrierer i forbindelse med omregistreringsproceduren for motorkøretøjer, som på nuværende tidspunkt hindrer den frie bevægelighed for motorkøretøjer. Dette forslag bør harmonisere, ensrette og forenkle procedurerne for omregistrering af motorkøretøjer, der er registreret i en anden medlemsstat, for borgere, arbejdstagere, arbejdsgivere, biludlejnings- og leasingfirmaer og registreringsmyndigheder. Dette forslag bør også mindske de administrative byrder for alle berørte aktører uden at hindre trafiksikkerheden eller forebyggelsen af lovovertrædelser og svig.

Dette forslag vil have konsekvenser for borgere, der flytter fra et land til et andet, eller personer med feriebolig i en anden medlemsstat, og personer, der bor i en medlemsstat og anvender et motorkøretøj, der er indregistreret af deres arbejdsgiver i en anden medlemsstat. Borgerne er også den vigtigste kundegruppe på EU's marked for brugte motorkøretøjer. Brugtvognsforhandlere er også direkte berørt af dette forslag på samme måde som leasingselskaber og biludlejningsfirmaer. Endelig vil dette forslag have

²⁵ ABM: Activity Based Management (aktivitetsbaseret ledelse) – ABB: Activity Based Budgeting (aktivitetsbaseret budgetlægning).

konsekvenser for registreringsmyndighederne for motorkøretøjer. De specifikke indvirkninger er angivet mere detaljeret i den vedlagte konsekvensanalyse.

1.4.4. Virknings- og resultatindikatorer

Angiv indikatorerne til kontrol af forslaget/initiativets gennemførelse.

- Antal klager
- Antal SOLVIT-sager
- Antal retssager
- Antal anmodninger til de europæiske forbrugercentre
- Antal om- og afregistreringer
- Offentlig høring, navnlig om administrative byrder
- Undersøgelse, der specielt er rettet mod denne sektor
- Undersøgelse, der specielt er rettet mod de nationale registreringsmyndigheder
- Eucaris-statistikker.

1.5. Forslagets/initiativets begrundelse

1.5.1. Behov, der skal opfyldes på kort eller lang sigt

Det generelle formål med dette initiativ er at forbedre det indre markeds funktion gennem fjernelse af de administrative barrierer i forbindelse med omregistreringsproceduren for motorkøretøjer, som på nuværende tidspunkt hindrer den frie bevægelighed for motorkøretøjer.

1.5.2. Merværdien ved en indsats fra EU's side

De grænseoverskridende aspekter af indregistrering af biler skaber fortsat problemer i det indre marked. Eksempelvis er der siden 2000 blevet afsagt 17 domme og kendelser af EU-Domstolen vedrørende barrierer for den frie bevægelighed for varer, tjenesteydelser og personer, der skyldes bilregistreringsforhold. Forskellene i de administrative regler på nationalt plan for så vidt angår omregistrering af motorkøretøjer, der er registreret i en anden medlemsstat, hæmmer den frie bevægelighed for disse køretøjer inden for EU. Derfor har EU ret til at handle på grundlag af artikel 114 i TEUF for at sikre et velfungerende indre marked for brugte motorkøretøjer, der er købt i en anden medlemsstat, for borgere, der overfører et motorkøretøj til en anden bopælsmedlemsstat, for borgere, der anvender et motorkøretøj, der er indregistreret i beskæftigelsesmedlemsstaten, samt for biludlejningsfirmaer (og i mindre omfang leasingvirksomheder), der som følge af registreringskrav gældende for dem eller deres kunder støder på hindringer for grænseoverskridende anvendelse af disse køretøjer. Med henblik på at overholde nærhedsprincippet berører forslaget imidlertid ikke omregistreringer inden for samme medlemsstat eller overførsel af et motorkøretøj inden for samme medlemsstat.

1.5.3. Erfaringer fra lignende foranstaltninger

Ud over at indlede overtrædelsesprocedurer har Kommissionen offentliggjort fortolkningsmeddelelser, der sammenfatter EU-lovgivningen på området. EU-lovgivningen og Domstolens retspraksis på området er imidlertid under konstant udvikling, således at de fleste fortolkningsmeddelelser om indregistrering af biler ret hurtigt forældes, herunder den meddelelse, der blev offentliggjort i 2007. Desuden er en fortolkningsmeddelelse ikke-bindende og har hidtil ikke fungeret som en effektiv vejledning eller restriktiv ramme for medlemsstaterne. Selv om Kommissionen allerede har udsendt disse forskellige

fortolkningsmeddelelser, kan det ikke hævdes, at de har reduceret antallet af problemer væsentligt. De nationale indregistreringsmyndigheder har – eller bør have – kendskab til den seneste fortolkningsmeddelelse, men anvender normalt national ret i tilfælde af uoverensstemmelse mellem de nationale regler og fortolkningsmeddelelsen. Der er ingen tegn på, at borgere og virksomheder har kendskab til meddelelsen, og det forekommer urealistisk at forvente, at meddelelsen, som opridses de vigtigste elementer af EU-lovgivningen og Domstolens retspraksis, vil være specielt nyttig for dem i tilfælde af en konflikt.

1.5.4. Sammenhæng med andre relevante instrumenter og eventuel synergivirkning

Dette initiativ er helt i tråd med andre relevante instrumenter, navnlig direktiv 1999/37/EF af 29. april 1999 om registreringsdokumenter for motorkøretøjer, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/53/EF af 18. september 2000 om udrangerede køretøjer, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/103/EF af 16. september 2009 om ansvarsforsikring af motorkøretøjer og kontrollen med forsikringspligtens overholdelse, Rådets afgørelse 2004/919/EF af 22. december 2004 om bekæmpelse af grænseoverskridende køretøjskriminalitet, Rådets afgørelse 2008/615/RIA af 23. juni 2008 om intensivering af det grænseoverskridende samarbejde, navnlig om bekæmpelse af terrorisme og grænseoverskridende kriminalitet, og Rådets afgørelse 2008/616/RIA af 23. juni 2008 om gennemførelse af afgørelse 2008/615/RIA om intensivering af det grænseoverskridende samarbejde, navnlig om bekæmpelse af terrorisme og grænseoverskridende kriminalitet.

1.6. Varighed og finansielle virkninger

Forslag/initiativ af **ubegrænset varighed**

1.7. Påtænkt(e) forvaltningsmetode(r)

Direkte central forvaltning ved Kommissionen

2. FORVALTNINGSFORANSTALTNINGER

2.1. Bestemmelser om kontrol og rapportering

Hyppighed og betingelser angives.

Artikel 13 i dette forslag fastsætter bestemmelser om evaluering af denne forordning, hvilket bør resultere i en rapport til Europa-Parlamentet og Rådet fire år efter forordningens ikrafttræden. Evalueringen bør identificere eventuelle problemer og mangler i forordningen og kunne være udgangspunktet for yderligere foranstaltninger, herunder et eventuelt forslag om at ændre forordningen, med henblik på en yderligere administrativ forenkling for borgere og virksomheder og en bedre integration af det indre marked for brugte motorkøretøjer.

2.2. Forvaltnings- og kontrolsystem

2.2.1. *Konstaterede risici*

Der er ikke konstateret finansielle risici.

2.2.2. *Påtænkt(e) kontrolmetode(r)*

De påtænkte kontrolmetoder er fastlagt i finansforordningen og forordning (EF, Euratom) nr. 2342/2002.

2.3. Foranstaltninger til forebyggelse af svig og uregelmæssigheder

Angiv eksisterende og påtænkte forebyggelses- og beskyttelsesforanstaltninger.

Kommissionen skal sikre, at EU's finansielle interesser beskyttes ved anvendelse af forebyggende foranstaltninger mod svig, korruption og andre ulovlige aktiviteter, ved effektiv kontrol og ved inddrivelse af uretmæssigt udbetalte beløb og, hvis der konstateres uregelmæssigheder, ved hjælp af effektive, forholdsmæssige og afskrækkende sanktioner i overensstemmelse med forordning (EF, Euratom) nr. 2988/95, (Euratom, EF) nr. 2185/96 og (EF) nr. 1073/1999.

3. FORSLAGETS/INITIATIVETS ANSLÅEDE FINANSIELLE VIRKNINGER

3.1. Berørt(e) udgiftspost(er) i budgettet og udgiftsområde(r) i den flerårige finansielle ramme

- Eksisterende udgiftsposter i budgettet

I samme rækkefølge som udgiftsområderne i den flerårige finansielle ramme og budgetposterne.

Udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme	Budgetpost	Udgiftens art	Bidrag			
	Nummer [Betegnelse...]	OB/IOB ⁽²⁶⁾	fra EFTA-lande ²⁷	fra kandidatlande ²⁸	fra tredje-lande	artikel 18, stk. 1, litra aa), i finansforordningen
1a. Konkurrenceevne for vækst og beskæftigelse	[XX.YY.YY.YY]	OB/IOB	JA	NEJ	NEJ	NEJ

²⁶ OB = opdeltte bevillinger / IOB = ikke-opdeltte bevillinger.

²⁷ EFTA: Den Europæiske Frihandelssammenslutning.

²⁸ Kandidatlande og i givet fald potentielle kandidatlande fra Vestbalkan.

3.2. Anslåede virkninger for udgifterne

3.2.1. Sammenfatning af den anslåede virkning for udgifterne

i mio. EUR (tre decimaler)

Udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme:		Nummer	1a. Konkurrenceevne for vækst og beskæftigelse					
GD: ENTR			2014	2015	2016	2017	2018	I ALT
• Aktionsbevillinger			0	0	0	0	0	0
Bevillinger I ALT til GD ENTR	Forpligtelser	=1+1a +3	0	0	0	0	0	0
	Betalinger	=2+2a +3	0	0	0	0	0	0
Udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme:		5	"Administration"					
GD ENTR			2014	2015	2016	2017	2018	I ALT
• Menneskelige ressourcer			0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	1,0
• Andre administrationsudgifter			0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,5
I ALT GD ENTR		Bevillinger	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	1,5
Bevillinger I ALT under UDGFITSOMRÅDE 5 i den flerårige finansielle ramme		(Forpligtelser i alt = betalinger i alt)	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	1,5
Bevillinger I ALT under UDGFITSOMRÅDE 1-5 i den flerårige finansielle ramme		Forpligtelser	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	1,5
		Betalinger	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	1,5

3.2.2. Anslåede virkninger for aktionsbevillingerne

Forslaget/initiativet medfører ikke anvendelse af aktionsbevillinger.

3.2.3. Anslåede virkninger for administrationsbevillingerne

3.2.3.1. Resumé

Forslaget/initiativet medfører anvendelse af administrationsbevillinger som anført herunder:

i mio. EUR (tre decimaler)

	2014	2015	2016	2017	2018	I ALT
UDGIFTSOMRÅDE 5 i den flerårige finansielle ramme						
Menneskelige ressourcer	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	1,0
Andre administrationsudgifter	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,5
Subtotal UDGIFTSOMRÅDE 5 i den flerårige finansielle ramme	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	1,5

Uden for UDGIFTSOMRÅDE 5²⁹ i den flerårige finansielle ramme						
Menneskelige ressourcer	0	0	0	0	0	0
Andre administrationsudgifter	0	0	0	0	0	0
Subtotal uden for UDGIFTSOMRÅDE 5 i den flerårige finansielle ramme	0	0	0	0	0	0

I ALT	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	1,5
--------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------

²⁹ Teknisk og/eller administrativ bistand og udgifter til støtte for gennemførelsen af EU's programmer og/eller aktioner (tidligere BA-poster), indirekte forskning, direkte forskning.

3.2.3.2. Anslået behov for menneskelige ressourcer

Forslaget/initiativet medfører anvendelse af menneskelige ressourcer som anført herunder:

Overslag angives i hele tal (eller med højst en decimal)

	2014	2015	2016	2017	2018
• Stillinger i stillingsfortegnelsen (tjenestemænd og midlertidigt ansatte)					
02 01 01 01 (i hovedsædet og i Kommissionens repræsentationskontorer)	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
	FTÆ = 1,5	FTÆ = 1,5	FTÆ = 1,5	FTÆ = 1,5	FTÆ = 1,5
XX 01 01 02 (i delegationer)	0	0	0	0	0
XX 01 05 01 (indirekte forskning)	0	0	0	0	0
10 01 05 01 (direkte forskning)	0	0	0	0	0
• Eksternt personale (i fuldtidsækvivalenter: FTÆ)³⁰					
XX 01 02 01 (KA, V, UNE under den samlede bevillingsramme)	0	0	0	0	0
XX 01 02 02 (KA, V, UED, LA og UNE i delegationerne)	0	0	0	0	0
XX 01 04 yy³¹	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0
XX 01 05 02 (KA, V, UNE - indirekte forskning)	0	0	0	0	0
10 01 05 02 (KA, V, UNE – direkte forskning)	0	0	0	0	0
Andre budgetposter (skal angives)	0	0	0	0	0
I ALT	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
	FTÆ = 1,5	FTÆ = 1,5	FTÆ = 1,5	FTÆ = 1,5	FTÆ = 1,5

Personalebehovet vil blive dækket ved hjælp af det personale, som GD'et allerede har afsat til aktionen, og/eller interne rokader i GD'et, eventuelt suppleret med yderligere bevillinger, som tildeles det ansvarlige GD i forbindelse med den årlige tildelingsprocedure under hensyntagen til de budgetmæssige begrænsninger.

Opgavebeskrivelse:

Tjenestemænd og midlertidigt ansatte	Forvalte gennemførelsen af forordningen, bl.a. gennem udarbejdelse af gennemførelsesbestemmelser og eventuelt de delegerede retsakter og iværksættelse af evalueringen.
--------------------------------------	---

³⁰ KA = kontraktansatte, V = vikarer, UED = unge eksperter ved delegationerne, LA = lokalt ansatte, UNE = udstationerede nationale eksperter.

³¹ Delloft for eksternt personale under aktionsbevillingerne (tidligere BA-poster).

3.2.4. *Forenelighed med indeværende flerårige finansielle ramme*

Forslaget/initiativet er foreneligt med indeværende flerårige finansielle ramme.

3.2.5. *Tredjemands bidrag til finansieringen*

Forslaget indeholder ikke bestemmelser om samfinansiering med tredjemand.

3.3. Anslåede virkninger for indtægterne

Forslaget har ingen finansielle virkninger for indtægterne.