

Fortolkende meddelelse fra Kommissionen om registrering af motorkøretøjer fra en anden medlemsstat

(EØS-relevant tekst)

(2007/C 68/04)

1. INDLEDNING

Det er i dag langt lettere end for et par år siden at købe et motorkøretøj i en anden medlemsstat og at indføre et motorkøretøj, der er registreret i en anden medlemsstat. Det skyldes frem for alt tre forhold.

- a) De forskellige nationale typegodkendelsessystemer er blevet erstattet af EF-typegodkendelsessystemet ⁽¹⁾, som har været lovpligtigt for de fleste personbiler og motorcykler siden hhv. januar 1998 og juni 2003. Disse motorkøretøjsklasser må kun markedsføres, hvis de overholder alle relevante EF-typegodkendelsesdirektiver, og medlemsstaterne kan ikke nægte registrering eller forbyde salg eller ibrugtagning af de pågældende køretøjer. Europa-Parlamentet og Rådet har i øjeblikket et forslag til et nyt rammedirektiv ⁽²⁾ til behandling. Når det er vedtaget, bliver EF-typegodkendelsen også lovpligtig for erhvervskøretøjer (busser og lastvogne). En ensartet EF-typegodkendelse i hele EU gør det hurtigere og lettere at opnå registrering i alle medlemsstaterne.
- b) Den nye forordning om gruppefritagelse for anvendelse af konkurrencereglerne på salg og service af motorkøretøjer ⁽³⁾ gør det endnu lettere for forbrugerne at udnytte det indre marked i praksis, dvs. at drage fuld fordel af prisforskellene mellem de enkelte medlemsstater. Forbrugerne kan nu f.eks. frit benytte sig af formidlere eller agenter til at købe et motorkøretøj i en medlemsstat efter eget valg. Forhandlerne har større frihed til at drive virksomhed uden for deres etableringsland og sælge køretøjer til forbrugere i andre medlemsstater (dvs. både såkaldt aktivt salg og passivt salg, hvor forbrugerne selv henvender sig hos forhandleren).
- c) Det Europæiske Fællesskab har indført en harmoniseret registreringsattest for motorkøretøjer ⁽⁴⁾. Denne skal først og fremmest lette den frie bevægelighed for køretøjer, der er registreret i en medlemsstat, ved kørsel i andre medlemsstater og ny ibrugtagning af køretøjer, der tidligere har været registreret i en anden medlemsstat.

Alligevel er der stadig mange borgere og virksomheder, der ikke køber et motorkøretøj i en anden medlemsstat, fordi de frygter unødigt papirarbejde og ekstra omkostninger i deres hjemland. Desuden giver de vanskeligheder, der er forbundet med at indføre motorkøretøjer i andre medlemsstater, stadig anledning til klager, især på grund af tunge typegodkendelses- og registreringsprocedurer. Hele 20 % af de verserende traktatbrudssager angående EF-traktatens artikel 28-30 og 7 % af Solvit-sagerne vedrører i øjeblikket registrering af motorkøretøjer ⁽⁵⁾.

Denne meddelelse skal give et bredt og ajourført overblik over de fællesskabsretlige principper, der gælder for registrering af et motorkøretøj i en anden medlemsstat end den medlemsstat, hvor det er købt, og for indførsel af et motorkøretøj, der er registreret i en anden medlemsstat. Der tages i denne forbindelse hensyn til den seneste udvikling i EU-lovgivningen og i EF-Domstolens praksis. Der gives dog ikke en oversigt over

⁽¹⁾ Rådets direktiv 70/156/EØF af 6. februar 1970 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om godkendelse af motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil. Senest ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/40/EF (EUT L 161 af 14.6.2006, s. 12).

⁽²⁾ Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer, KOM(2003) 418. Ændret ved KOM(2004) 738.

⁽³⁾ Kommissionens forordning (EF) nr. 1400/2002 af 31. juli 2002 om anvendelse af traktatens artikel 81, stk. 3, på kategorier af vertikale aftaler og samordnet praksis inden for motorkøretøjsbranchen (EFT L 203 af 1.8.2002, s. 30). Ændret ved tiltrædelsesakten af 2003.

⁽⁴⁾ Rådets direktiv 1999/37/EF af 29. april 1999 om registreringsdokumenter for motorkøretøjer (EFT L 138 af 1.6.1999, s. 57). Senest ændret ved direktiv 2006/103/EF (EUT L 363 af 20.12.2006, s. 344).

⁽⁵⁾ http://europa.eu.int/solvit/site/statistics/index_da.htm

de fællesskabsretlige principper, der gælder for registreringsafgifter og vægtafgifter ⁽¹⁾, som i øjeblikket er omfattet af EF-traktatens artikel 25 eller 90 ⁽²⁾.

Meddelelsen erstatter Kommissionens fortolkende meddelelse om typegodkendelse og indregistrering af køretøjer, som tidligere har været indregistreret i en anden medlemsstat ⁽³⁾. Det bør dog bemærkes, at det alene er EF-Domstolen, der har kompetence til at afgøre spørgsmål om fortolkningen af fællesskabsretten.

Meddelelsen er af særlig interesse for de af medlemsstaternes myndigheder, som typegodkender og registrerer motorkøretøjer, og vil gøre det lettere for dem at gennemføre fællesskabsretten korrekt. Kommissionen planlægger at udarbejde en forbrugervejledning om indførsel og registrering af køretøjer i EU.

Kommissionen vil også fremover nøje overvåge, at de fællesskabsretlige principper for registrering og indførsel af motorkøretøjer gennemføres korrekt.

2. TERMINOLOGI

Meddelelsen omhandler den første registrering af motorkøretøjer og registrering af motorkøretøjer, som tidligere har været registreret i en anden medlemsstat, uanset om der er tale om nye eller brugte køretøjer.

I denne meddelelse forstås ved »Motorkøretøj«:

- ethvert motordrevet færdigopbygget eller delvis opbygget køretøj, som er bestemt til kørsel på vej, har mindst fire hjul og har en konstruktivt bestemt største hastighed på over 25 km/h, samt påhængskøretøjer dertil, undtagen skinnekøretøjer, landbrugs- og skovbrugstraktorer, selvkørende arbejdsredskaber og tunge erhvervskøretøjer ⁽⁴⁾, eller
- ethvert to- og trehjulet motordrevet køretøj, også med tvillinghjul, som er bestemt til brug på vej ⁽⁵⁾.

Et motorkøretøj er »tidligere registreret i en anden medlemsstat«, når det har opnået en administrativ tilladelse til ibrugtagning, som omfatter identificering af køretøjet og tildeling af et registreringsnummer. Denne meddelelse omhandler derfor også køretøjer på midlertidige nummerplader og køretøjer på prøvenummerplader.

Det er uden betydning, hvor længe et køretøj har været registreret i en medlemsstat, før det indføres i en anden medlemsstat.

3. REGISTRERING AF ET MOTORKØRETØJ I BOPÆLSMEDLEMSSTATEN

3.1. Hvad betragtes som bopælsmedlemsstat ved registreringen?

Ifølge EF-Domstolen er registreringen et naturligt led i beskatningsbeføjelsen i forbindelse med motorkøretøjer. Registreringen letter kontrollen både for registreringsmedlemsstaten og for de andre medlemsstater, fordi registreringen i en medlemsstat er bevis for, at der er betalt motorkøretøjsafgifter i dette land ⁽⁶⁾.

⁽¹⁾ De gældende fællesskabsretlige principper for registreringsafgifter og vægtafgifter er beskrevet i en orientering fra Kommissionen om den europæiske borgers rettigheder og pligter ved beskattning af overførsel af biler i EU samt deres grænseoverskridende anvendelse, offentliggjort på http://ec.europa.eu/taxation_customs/taxation/other_taxes/passenger_car/index_en.htm

⁽²⁾ Kommissionen har vedtaget et forslag om afgifter på personbiler (KOM(2005) 261 af 5.7.2006). Forslaget går ud på gradvist at afskaffe registreringsafgiften i løbet af en overgangsperiode på 5-10 år og at indføre en ordning for tilbagebetaling af residualafgiften, når en personbil, der er registreret i én medlemsstat, permanent indføres i en anden medlemsstat med henblik på registrering.

⁽³⁾ EFT C 143 af 15.5.1996, s. 4.

⁽⁴⁾ Se artikel 1 i direktiv 70/156/EØF.

⁽⁵⁾ Det vil sige enhver motorcykel, der er omfattet af 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/EØF (artikel 1) (EFT L 124 af 9.5.2002, s. 1). Senest ændret ved Kommissionens direktiv 2005/30/EF (EUT L 106 af 27.4.2005, s. 17).

⁽⁶⁾ EF-Domstolens dom af 21. marts 2002, Cura Anlagen GmbH mod Auto Service Leasing GmbH (ASL), sag C-451/99, Sml. I, s. 3193 (<http://curia.europa.eu/da/content/juris/index.htm>).

Ejeren af et køretøj skal registrere sit køretøj i den medlemsstat, hvor han har sit sædvanlige opholdssted. Artikel 7 i direktiv 83/182/EØF ⁽¹⁾ og artikel 6 i direktiv 83/183/EØF ⁽²⁾ fastsætter nøje, hvordan det sædvanlige opholdssted bestemmes, når en person midlertidigt eller permanent opholder sig og anvender et køretøj i en anden medlemsstat end sit hjemland. Ifølge EF-Domstolens praksis kan det kvantitative kriterium, der er fastsat i nævnte artikler (dvs. at man skal opholde sig over 185 dage pr. kalenderår det pågældende sted), dog ikke gøres gældende som hovedkriterium, hvis der er andre afgørende faktorer.

Når en person har både et privat og et erhvervs-mæssigt tilhørsforhold til to medlemsstater, er det sædvanlige opholdssted, som skal fastlægges på grundlag af en samlet vurdering under hensyn til alle relevante faktiske omstændigheder, ifølge EF-Domstolen det sted, hvor den pågældende har oprettet det varige midtpunkt for sine interesser, og hvis en sådan samlet vurdering ikke danner grundlag for at foretage denne lokalisering, skal det private tilhørsforhold have forrang ⁽³⁾.

3.2. De enkelte skridt ved registrering af et motorkøretøj

Medlemsstaternes gældende retsfor skrifter omfatter (højest) tre etaper for registreringen af et motorkøretøj i bestemmelsesmedlemsstaten:

- **Godkendelse af motorkøretøjets tekniske egenskaber:** Der er i mange tilfælde tale om EF-typegodkendelsen. Nogle motorkøretøjsklasser er dog stadig omfattet af de nationale godkendelsesprocedurer.
- **Teknisk eftersyn af brugte køretøjer:** Det kontrolleres af hensyn til menneskers sundhed og liv, at motorkøretøjet er i god stand på registreringstidspunktet.
- **Registrering af motorkøretøjer:** Der gives en administrativ tilladelse til ibrugtagning, som omfatter identificering af køretøjet og tildeling af et registreringsnummer.

3.3. Godkendelse af motorkøretøjets tekniske karakteristika

3.3.1. EF-typegodkendelse

Alle seriefremstillede personbiler, der er blevet godkendt siden 1996, motorcykler, der er blevet godkendt siden maj 2003, og traktorer, der er blevet godkendt siden 2005, er generelt blevet underkastet EF-typegodkendelse. Ved denne procedure fastslår en medlemsstat, at en køretøjstype opfylder alle gældende europæiske sikkerheds- og miljøbeskyttelseskrav. EF-typegodkendelsen er gyldig i alle medlemsstaterne.

Når fabrikanten af motorkøretøjet i overensstemmelse med direktiv 70/156/EØF indgiver sin **ansøgning om EF-typegodkendelse** til en medlemsstats godkendende myndighed, som udsteder EF-typegodkendelse til køretøjet, hvis det opfylder alle kravene i de relevante direktiver ⁽⁴⁾, sender den godkendende myndighed i dette land de godkendende myndigheder i de øvrige medlemsstater en kopi af typegodkendelsesattesten for hver køretøjstype, for hvilken den har udstedt, nægtet eller inddraget typegodkendelse.

Som indehaver af EF-typegodkendelsen udsteder fabrikanten en **EF-typeattest**, som viser, at køretøjet er produceret i overensstemmelse med den godkendte køretøjstype. EF-typeattesten skal følge hvert nyt EF-typegodkendt køretøj. Fabrikanten er ifølge EU's konkurrenceregler desuden forpligtet til at udstede EF-typeattester uden forskelsbehandling og inden for en rimelig frist uanset køretøjets bestemmelsessted og/eller oprindelse (dvs. uanset om køretøjet er bestemt til en forbruger eller forhandler i en anden medlemsstat).

⁽¹⁾ Rådets direktiv 83/182/EØF af 28. marts 1983 om afgiftsfritagelse inden for Fællesskabet ved midlertidig indførsel af visse transportmidler (EFT L 105 af 23.4.1983, s. 59). Senest ændret ved direktiv 2006/98/EF (EUT L 363 af 20.12.2006, s. 129).

⁽²⁾ Rådets direktiv 83/183/EØF af 28. marts 1983 om afgiftsfritagelse ved privatpersoners endelige indførsel af personlige ejendele fra en medlemsstat (EFT L 105 af 23.4.1983, s. 64). Senest ændret ved direktiv 92/12/EØF (EFT L 76 af 23.3.1992, s. 1).

⁽³⁾ EF-Domstolens dom af 12. juli 2001 i sag C-262/99, Paraskevas Louloudakis mod Elliniko Dimosio, Sml I, s. 5547.

⁽⁴⁾ De gældende direktiver er anført i bilag IV, del I, til direktiv 70/156/EØF.

Medlemsstaterne må, for så vidt angår konstruktion og funktion, kun tillade registrering, salg eller ibrugtagning af nye EF-typegodkendte køretøjer, hvis de ledsages af en gyldig EF-typeattest.

EU-lovgivningen indeholder intet krav om, at typeattesten skal følge køretøjet efter registreringen. I de fleste medlemsstater opbevares EF-typeattesten hos myndighederne, når køretøjet er blevet registreret.

Der må ikke stilles krav om, at nye køretøjer, der er EF-typegodkendte, og som har en gyldig typeattest, skal have godkendt deres tekniske egenskaber på ny, eller at de skal opfylde yderligere tekniske krav, for så vidt angår konstruktion og funktion, medmindre de tydeligvis er blevet ændret, efter at de forlod fabrikantens fabrik. Nationale bestemmelser, der fastslår, at motorkøretøjer, som har en gyldig EF-typegodkendelsesattest, ikke kan registreres, medmindre der fremlægges en national attest, der viser, at de opfylder de nationale krav, f.eks. de nationale udstødningsnormer, er derfor ikke tilladt ⁽¹⁾.

3.3.2. National godkendelse

Efter den nugældende fællesskabsret findes der ingen EF-typegodkendelse for følgende motorkøretøjsklasser:

- erhvervskøretøjer (busser og lastvogne) og påhængskøretøjer
- køretøjer produceret i små serier
- køretøjer med individuel godkendelse.

For et nyt motorkøretøj, der ikke er EF-typegodkendt, kan bestemmelsesmedlemsstaten kræve, at det skal godkendes nationalt, før det kan registreres. Godkendes det nationalt, udstedes der en national typeattest, som bl.a. anvendes ved registrering af motorkøretøjet.

Den nationale godkendelse kan enten være en national typegodkendelse eller en national individuel godkendelse:

- **Den nationale typegodkendelse**, herunder typegodkendelsen af små serier, skal sikre, at køretøjstypen opfylder de tekniske krav, der gælder i den pågældende medlemsstat. Godkendes køretøjet, udsteder fabrikanten en national typeattest, som viser, at det er produceret i overensstemmelse med den godkendte køretøjstype.
- **Den nationale individuelle godkendelse** attesterer, at et bestemt køretøj (uanset om det er unikt eller ej) opfylder de relevante nationale krav. Proceduren anvendes bl.a. ved køretøjer, der indføres på individuelt grundlag fra tredjelande, og som ikke opfylder EU's typegodkendelseskrav, og ved unikke køretøjer.

Procedurene for national typegodkendelse og individuel godkendelse af motorkøretøjer, som skal tages i brug eller registreres for første gang i EU, er normalt ikke omfattet af fællesskabsretten.

De nationale godkendelsesprocedurer for motorkøretøjer, der allerede har opnået en national godkendelse i en medlemsstat, eller som allerede har været registreret i en anden medlemsstat, skal være i overensstemmelse med EF-traktatens artikel 28 og 30. Ifølge EF-Domstolens praksis udgør forekomsten af sådanne nationale procedurer ikke i sig selv nødvendigvis en overtrædelse af de nævnte artikler.

De pågældende godkendelser skal dog mindst opfylde følgende procedurekrav for at være i overensstemmelse med EF-traktatens artikel 28 og 30 ⁽²⁾:

- a) De nationale godkendelsesprocedurer skal i alt fald bygge på **objektive kriterier, der ikke er udtryk for forskelsbehandling, og på kendte forhold**, således at de lægger en ramme for de nationale myndigheders skønsudøvelse, der dermed ikke anvendes vilkårligt.

⁽¹⁾ EF-Domstolens dom af 29. maj 1997 i sag C-329/95, forvaltningsretssag anlagt af VAG Sverige AB, Sml. I, s. 2675.

⁽²⁾ EF-Domstolens dom af 22. januar 2002 i sag C-390/99, Canal Satélite Digital SL mod Administración General del Estado, med deltagelse af Distribuidora de Televisión Digital SA (DTS), Sml. I, s. 607.

- b) Procedurerne **må ikke gå ud på at gentage en kontrol**, der allerede er blevet udført inden for rammerne af andre procedurer, enten i samme medlemsstat eller i en anden medlemsstat. Det følger heraf, at de nationale myndigheder ikke har ret til at kræve tekniske prøver, når de samme prøver allerede er foretaget i en anden medlemsstat, og når resultaterne heraf står til rådighed for disse myndigheder eller på disses begæring kan stilles til deres rådighed. Det kræver en aktiv adfærd hos det nationale organ, hvor der er indgivet en ansøgning om godkendelse af et motorkøretøj eller om anerkendelse i denne forbindelse af ækvivalensen af en typeattest fra et godkendelsesorgan i en anden medlemsstat. En sådan adfærd kræves desuden i givet fald også hos sidstnævnte organ, og det påhviler herved medlemsstaterne at sikre, at de kompetente godkendelsesorganer samarbejder med hinanden for at lette de procedurer, som skal følges, for at få adgang til importmedlemsstatens nationale marked ⁽¹⁾.
- c) Proceduren skal være let tilgængelig og kunne afsluttes inden for en rimelig frist, og resultatet af proceduren skal, hvis det bliver et afslag, kunne indbringes for domstolene. Proceduren skal være udtrykkeligt fastsat i en generel retsakt, der er bindende for de nationale myndigheder. En national godkendelsesprocedure er desuden ikke i tråd med de grundlæggende principper om frie varebevægelser, hvis varigheden og de uforholdsmæssigt store omkostninger, som den medfører, afholder motorkøretøjets ejer fra at ansøge om godkendelse af køretøjet.

Bestemmelsesmedlemsstaten må ikke i sine tekniske forskrifter stille unødige krav om, at motorkøretøjet skal ændres. Det forhold, at motorkøretøjet allerede var registreret i en anden medlemsstat, indebærer, at denne medlemsstats kompetente myndigheder mente, at køretøjet opfyldte de tekniske krav, der stilles i det pågældende land. De kompetente nationale myndigheder kan derfor kun nægte at godkende et motorkøretøj, som allerede er godkendt i en anden medlemsstat, uanset om køretøjet allerede var registreret eller ej, hvis det frembyder en reel risiko for folkesundheden. Ifølge EF-Domstolens praksis skal medlemsstaterne ved udøvelsen af deres skønsbeføjelse vedrørende beskyttelsen af folkesundheden overholde proportionalitetsprincippet. De midler, medlemsstaterne vælger, skal således begrænses til det reelt nødvendige for at sikre beskyttelsen af folkesundheden eller for at opfylde uomgængeligt nødvendige hensyn til f.eks. færdselsikkerheden. De skal stå i rimeligt forhold til det mål, der forfølges, hvilket ikke kunne være nået ved foranstaltninger, der i mindre omfang begrænser samhandelen inden for Fællesskabet ⁽²⁾. Da EF-traktatens artikel 30 er en undtagelse, der skal fortolkes indskrænkende ⁽³⁾, fra reglen om frie varebevægelser inden for Fællesskabet, **påhviler det de nationale myndigheder, der påberåber sig den, i hvert enkelt tilfælde at godtgøre, at deres bestemmelser er nødvendige for effektivt at beskytte de hensyn, der er nævnt i EF-traktatens artikel 30**, og navnlig, at godkendelsen af det pågældende køretøj frembyder en reel fare for folkesundheden.

Det kan vanskeligt forsvares, at allerede det forhold, at et køretøj er blevet godkendt efter reglerne i en anden medlemsstat og eventuelt (men ikke nødvendigvis) udviser visse tekniske egenskaber, som er forskellige fra dem, der er foreskrevet i lovgivningen i bestemmelsesmedlemsstaten, eller dem, der gælder for den tilsvarende typegodkendelse i dette land, frembyder en alvorlig fare for menneskers liv og sundhed eller for miljøet.

Det indebærer i praksis, at de kompetente myndigheder i bestemmelsesmedlemsstaten skal træffe følgende foranstaltninger:

- a) De tekniske egenskaber af et motorkøretøj, der tidligere har været godkendt og registreret i en anden medlemsstat, bør først vurderes ud fra bestemmelsesmedlemsstatens tekniske forskrifter. Denne vurdering skal dog ikke ske ud fra de forskrifter, der gælder i dag, men ud fra dem, der var gældende (i bestemmelsesmedlemsstaten), da køretøjet blev godkendt i oprindelsesmedlemsstaten.
- b) De kompetente myndigheder skal tage hensyn til de prøver, der er udført — og de attester, der er udstedt — af de kompetente myndigheder i andre medlemsstater og af fabrikanten ⁽⁴⁾. Der kan kun kræves supplerende prøver, hvis disse er nødvendige for at give de kompetente myndigheder oplysninger, som mangler på attesterne.
- c) På grundlag heraf afgør de kompetente myndigheder, på hvilke punkter motorkøretøjet ikke var i overensstemmelse med de tekniske forskrifter, der var gældende i bestemmelsesmedlemsstaten, da det blev godkendt første gang i EU.

⁽¹⁾ EF-Domstolens dom af 10. november 2005 i sag C-432/03, Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber mod Den Portugisiske Republik, Sml. I, s. 9665.

⁽²⁾ EF-Domstolens dom af 5. februar 2004, Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber mod Den Franske Republik, sag C-24/00, Sml. I, s. 1277.

⁽³⁾ EF-Domstolens dom af 5. februar 2004 i sag C-95/01, straffesag mod John Greenham og Léonard Abel, Sml. I, s. 1333.

⁽⁴⁾ EF-Domstolens dom af 16. oktober 2003 i sag C-455/01, Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber mod den Italienske Republik, Sml. I, s. 12023

- d) De kompetente myndigheder kan herefter kun anvende nationale tekniske forskrifter, som er i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet i lyset af et af de i EF-traktatens artikel 30 omhandlede eller af EF-Domstolen anerkendte tvingende hensyn. Det bør understreges, at det, hvis der anvendes tekniske forskrifter, som ikke er i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, på det pågældende køretøj, ville være i strid med fællesskabsretten, som går forud for national ret.

3.4. Teknisk eftersyn af brugte køretøjer

Formålet med det tekniske eftersyn er at kontrollere, at **motorkøretøjet er i god stand på registrerings-tidspunktet**. Har et motorkøretøj kørt på offentlig vej siden det seneste tekniske eftersyn, kan dette dog begrunde, at det underkastes et teknisk eftersyn, når det registreres i en anden medlemsstat.

Ifølge EF-Domstolens praksis ⁽¹⁾ kan medlemsstaterne derfor kræve, at **motorkøretøjer, som tidligere har været registreret i samme eller en anden medlemsstat, underkastes et teknisk eftersyn** inden registreringen, forudsat at en sådan kontrol er tvungen ved ethvert ejerskifte af alle tilsvarende køretøjer eller ved enhver ændring af indehaveren af registreringsattesten, uanset om køretøjet har været registreret i samme eller en anden medlemsstat. Det tekniske eftersyn, der foretages inden registreringen, **skal mindst opfylde de samme procedurekrav som godkendelsen af motorkøretøjets tekniske egenskaber**, dvs.:

- a) Det skal bygge på **objektive kriterier, der ikke er udtryk for forskelsbehandling, og på kendte forhold**, således at de lægger en ramme for de nationale myndigheders skønsudøvelse, der dermed ikke anvendes vilkårligt.
- b) Det tekniske eftersyn **må ikke gå ud på at gentage en kontrol**, der allerede er blevet udført inden for rammerne af andre procedurer, enten i samme medlemsstat eller i en anden medlemsstat. Når et køretøj har gennemgået et teknisk eftersyn i en medlemsstat, kræver det ligebehandlingsprincip og princip om gensidig anerkendelse, der er fastsat i artikel 3, stk. 2, i Rådets direktiv 96/96/EF ⁽²⁾, at alle de øvrige medlemsstater skal anerkende den attest, der er udstedt i denne anledning, uden at dette forhindrer dem i at kræve supplerende prøver med henblik på registreringen på deres område, hvis disse prøver ikke allerede er omfattet af den nævnte attest ⁽³⁾.
- c) Kommissionen mener, at proceduren for teknisk eftersyn skal være let tilgængelig og kunne afsluttes inden for en rimelig frist. Det kan udgøre en hindring for samhandelen mellem medlemsstaterne at begrænse det tekniske eftersyn for importerede køretøjer til bestemte og særligt udpegede kontrolstationer.

3.5. Registrering af motorkøretøjer

Med registreringen af motorkøretøjet tillader medlemsstaten, at det tages i brug, hvilket omfatter identificering af køretøjet og tildeling af et registreringsnummer.

3.5.1. Første registrering af motorkøretøjer

For nye EF-typegodkendte motorkøretøjer, som er købt i en anden medlemsstat, skal registreringsmedlemsstaten — foruden bestemte personoplysninger vedrørende den person eller det organ, der ansøger om registrering under den harmoniserede fællesskabskode C ⁽⁴⁾ — have **EF-typeattesten** ⁽⁵⁾.

For køretøjer, der ikke er EF-typegodkendte, kan medlemsstaterne bede om at få forelagt de relevante nationale typegodkendelsesattester eller nationale individuelle godkendelsesattester (se afsnit 3.3.2).

⁽¹⁾ EF-Domstolens dom af 12. juni 1986 i sag C 50/85, Bernhard Schloh mod Auto contrôle technique SPRL, Sml. I, s. 1855, præmis 14-16, og EF-Domstolens dom af 21. marts 2002 i sag C-451/99, Cura Anlagen GmbH mod Auto Service Leasing GmbH (ASL), præmis 62-64.

⁽²⁾ EFT L 46 af 17.2.1997, s. 1. Senest ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1882/2003 (EUT L 284 af 31.10.2003, s. 1).

⁽³⁾ Sag C-451/99.

⁽⁴⁾ Som anført i bilag I og II til direktiv 1999/37/EF.

⁽⁵⁾ Artikel 7, stk. 1, i direktiv 70/156/EØF.

Kommissionen mener, at medlemsstaterne på registreringstidspunktet har ret til at kontrollere, om der er betalt korrekt moms.

Når en *forhandler* i en anden medlemsstat sælger et motorkøretøj, skal han udstede en faktura. For så vidt angår moms, er der to muligheder:

- a) Motorkøretøjet er »nyt«, når levering enten foretages inden for seks måneder efter første ibrugtagning, eller hvis køretøjet har tilbagelagt højst 6 000 km. Momsen betales i den medlemsstat, som køretøjet sendes til, jf. artikel 2 i Rådets direktiv 2006/112/EF af 28. november 2006 om det fælles merværdiafgiftssystem ⁽¹⁾ (momsdirektivet). Levering af nye køretøjer er fritaget i den oprindelsesmedlemsstat, hvor forhandleren er etableret (momsdirektivets artikel 138, stk. 2, litra a)). Ifølge nævnte bestemmelse skal man for at opnå en sådan fritagelse godtgøre, at det nye køretøj af sælgeren, af erhververen eller for disses regning forsendes eller transporteres til erhververen til steder uden for oprindelsesmedlemsstatens område, men inden for Fællesskabet.
- b) Motorkøretøjet er ikke »nyt«: Når en privatperson køber et køretøj i en anden medlemsstat og selv transporterer det (eller lader det transportere) til den medlemsstat, hvor han er bosat, betales momssatsen på salgsstedet i oprindelsesmedlemsstaten (oprindelseslandsprincippet). Det vil sige, at momsen betales i den medlemsstat, hvor forhandleren er etableret. Har forhandleren købt køretøjet af den første køber, som bl.a. ikke har fratrukket den moms, der er indeholdt i køretøjets købspris, finder særordningen for brugte genstande (»fortjenstmargenordningen«) anvendelse (momsdirektivets artikel 312f.).

Når en *privatperson* sælger sit motorkøretøj, kan det i momsforstand være:

- a) »nyt« (se definitionen af et nyt køretøj i punkt a) ovenfor): I dette tilfælde betales der moms i den medlemsstat, som køretøjet sendes til (momsdirektivets artikel 2). For at undgå dobbeltbeskatning har den privatperson, der har solgt det »nye« køretøj, ret til at fratække eller få tilbagebetalt den moms, der er indeholdt i købsprisen i oprindelsesmedlemsstaten, op til et beløb, der højst må svare til den afgift, som skulle have været betalt, hvis leveringen var afgiftspligtig i oprindelsesmedlemsstaten (momsdirektivets artikel 172)
- b) ikke »nyt«: Transaktionen er ikke momspligtig. Der betales ingen moms.

Kommissionen mener, at de nationale myndigheder på registreringstidspunktet også har ret til at kræve **bevis for forsikringsdækning**.

3.5.2. Motorkøretøjer, der tidligere har været registreret i en anden medlemsstat

For motorkøretøjer, som tidligere har været registreret i en anden medlemsstat, kan registreringsmedlemsstaten alene bede om at få forelagt følgende dokumenter:

- a) **Originalen eller en kopi af den ikke-harmoniserede registreringsattest fra en anden medlemsstat:** Mange køretøjer, der er registreret før 2004, har stadig den ikke-harmoniserede registreringsattest. Der er ikke noget krav i fællesskabsretten om, at originalen eller en kopi af en sådan attest, som er udstedt i en anden medlemsstat, skal sendes til de nationale registreringsmyndigheder i bestemmelsesmedlemsstaten. Kommissionen mener dog, at national ret kan kræve, at køber skal aflevere en kopi af den registreringsattest, der er udstedt i oprindelsesmedlemsstaten, før køretøjet registreres, for at undgå, at den administrative kontrol gennemføres to gange, eller for at begrænse køretøjskriminalitet.
- b) **Den harmoniserede registreringsattest:** Den harmoniserede registreringsattest, der er udstedt af en medlemsstat, skal anerkendes af de øvrige medlemsstater med henblik på en ny registrering af køretøjet i en anden medlemsstat ⁽²⁾. Når en køber erhverver et motorkøretøj, der har den harmoniserede registreringsattest, får han i alle tilfælde udleveret del I af den tidligere registreringsattest og desuden del II, hvis en sådan er udstedt. Del I af den tidligere registreringsattest samt del II (hvis en sådan er udstedt) skal afleveres til registreringsmyndighederne i bestemmelsesmedlemsstaten, så disse myndigheder kan inddrage den eller de dele af den gamle registreringsattest. De skal inden for en frist på to måneder underrette myndighederne i den medlemsstat, der har udstedt den inddragne attest, herom. De skal

⁽¹⁾ EUT L 347 af 11.12.2006, s. 1. Senest ændret ved direktiv 2007/133/EF (EUT L 57 af 24.2.2007, s. 12).

⁽²⁾ Artikel 4 i direktiv 1999/37/EF.

desuden sende den attest, der er blevet inddraget, til de pågældende myndigheder, hvis disse anmoder herom senest seks måneder efter inddragelsen. Hvis registreringsattesten består af del I og II ⁽¹⁾, og del II mangler, kan de kompetente myndigheder i den medlemsstat, hvor der er anmodet om ny registrering, undtagelsesvis beslutte at registrere køretøjet på ny, men først efter at de fra de kompetente myndigheder i den medlemsstat, hvor køretøjet tidligere var registreret, har modtaget en skriftlig eller elektronisk bekræftelse på, at ansøgeren har ret til på ny at registrere køretøjet i en anden medlemsstat ⁽²⁾.

c) EF-typeattest eller national typeattest:

- De nationale myndigheder kan ikke kræve en EF-typeattest for køretøjer, der tidligere var registreret i en anden medlemsstat, hvis køretøjets tidligere registreringsattest er fuldt ud i overensstemmelse med modellen i direktiv 1999/37/EF. Ifølge direktivets artikel 4 skal registreringsattester, der udstedes af en medlemsstat, anerkendes af de øvrige medlemsstater med henblik på en ny registrering af køretøjet i disse lande.
- De nationale myndigheder kan dog kræve en EF-typeattest for køretøjer, der tidligere var registreret i en anden medlemsstat, hvis de ikke ud fra den ikke-harmoniserede registreringsattest, der er udstedt af den anden medlemsstat, er i stand til at identificere motorkøretøjet tilstrækkelig præcist.
- Hvis motorkøretøjet ikke har en EF-typeattest, kan de nationale myndigheder kræve en national typeattest.

d) Bevis på, at der er betalt moms, hvis køretøjet er nyt i momsforstand (se afsnit 3.5.1.).

e) Forsikringsbevis.

f) **Synsattest**, hvis der kræves et teknisk eftersyn ved enhver ny registrering af motorkøretøjer, der tidligere har været registreret i samme eller en anden medlemsstat.

4. INDFØRSEL AF ET MOTORKØRETØJ, SOM ER REGISTRERET I EN ANDEN MEDLEMSSTAT

Et motorkøretøj kan naturligvis transporteres til en anden medlemsstat på en påhængsvogn eller en lastvogn. Mange motorkøretøjer køres dog til bestemmelsesmedlemsstaten.

Hovedreglen i de fleste medlemsstater er, at et motorkøretøj ikke må færdes på offentlig vej uden synligt registreringsnummer. Køretøjet kører typisk på nummerplader fra oprindelses- eller bestemmelsesmedlemsstaten.

Køretøjet skal desuden have en gyldig ansvarsforsikring ⁽³⁾, og det anbefales føreren at medbringe det grønne kort, dvs. det internationale forsikringsbevis ⁽⁴⁾. Siden den multilaterale overenskomst ⁽⁵⁾ er blevet undertegnet af alle medlemsstater (og Andorra, Kroatien, Liechtenstein, Norge og Schweiz), betragtes køretøjets nummerplader dog som bevis på, at man har et gyldigt forsikringsbevis. Det betyder, at motorkøretøjer på nummerplader fra et af de pågældende lande kan køre frit i hele området, uden at det ved grænsen bliver kontrolleret, at køretøjet har en lovpligtig ansvarsforsikring.

⁽¹⁾ Ifølge betragtning 7 til direktiv 1999/37/EF benytter medlemsstaterne en registreringsattest, som består af enten en enkelt del eller to særskilte dele, og »begge disse systemer bør foreløbig bestå«. Ifølge direktivets artikel 3, stk. 1, består registreringsattesten derfor enten af en enkelt del, jf. bilag I, eller af to dele, jf. bilag I og II. Henvisningen til del II gælder kun for medlemsstater, som anvender ordningen med en registreringsattest i to særskilte dele (del I og II).

⁽²⁾ Artikel 5, stk. 2, i direktiv 1999/37/EF.

⁽³⁾ Rådets direktiv 72/166/EØF af 24. april 1972 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om ansvarsforsikring for motorkøretøjer og kontrollen med forsikringspligtens overholdelse (EFT L 103 af 2.5.1972, s. 1). Senest ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/14/EF (EUT L 149 af 11.6.2005, s. 14).

⁽⁴⁾ Enhver fører af et køretøj kan få udstedt et grønt kort hos det forsikringselskab, der har udstedt den lovpligtige ansvarsforsikring. Kortet blev indført i 1953 under auspiciene af FN's Økonomiske Kommission for Europa og administreres af Council of Bureaux. Det grønne kort attesterer, at føreren råder over en obligatorisk ansvarsforsikring med den minimumsdækning, der er lovpligtig i de besøgte lande (yderligere oplysninger fås på <http://www.cobx.org/public/NXhomeEng-Public.htm>).

⁽⁵⁾ Overenskomsten mellem de nationale forsikringsbureauer i Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsrådes medlemsstater og andre associerede stater, undertegnet den 30. maj 2002, nævnes i bilaget til Kommissionens beslutning 2003/564/EF af 28. juli 2003 anvendelse af Rådets direktiv 72/166/EØF om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om ansvarsforsikring for motorkøretøjer og kontrollen med forsikringspligtens overholdelse, EUT L 192 af 31.7.2003, s. 23.

Der er to måder at køre et motorkøretøj lovligt til bestemmelsesmedlemsstaten på: Motorkøretøjet kan køre på prøvenummerplader eller på midlertidige nummerplader.

4.1. Motorkøretøjer på prøvenummerplader

Der findes 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 forbeholdt fabrikanter, samlefabrikker og forhandlere, for så vidt angår de motorkøretøjer, de ejer.

De fleste medlemsstater udsteder i denne forbindelse ikke en egentlig registreringsattest, som omfatter identificering af motorkøretøjet. De udsteder normalt 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.

Ifølge artikel 35, stk. 1, litra a), i Wienerkonventionen om vejtrafik ⁽¹⁾ kan de kontraherende parter ikke forbyde færdsel med motorkøretøjer, der er registreret af en anden kontraherende part, forudsat at føreren medbringer registreringsattest. Desuden skal de kontraherende parter ifølge konventionen anerkende registreringsattester udstedt af andre kontraherende parter. Konventionen indeholder dog ingen bestemmelser, som foreskriver eller tillader, at de kontraherende parter forbyder den frie bevægelighed for køretøjer, der ikke overholder konventionen.

Transitfriheden for varer i Fællesskabet ⁽²⁾ indebærer, at færdsel i Fællesskabet med motorkøretøjer på prøvenummerplader, der er udstedt i en anden medlemsstat, er omfattet af EF-traktaten ⁽³⁾, særlig artikel 28. Eventuelle hindringer skal være berettigede i henhold til EF-traktatens artikel 30 eller et af de af EF-Domstolen anerkendte tvingende hensyn.

Princippet om, at hver medlemsstat skal træffe de formålstjenlige foranstaltninger for at sikre, at erstatningsansvaret for køretøjer, der er hjemmehørende i det pågældende land, er dækket af en forsikring, gælder normalt også for køretøjer på prøvenummerplader. Der træffes inden for rammerne af disse foranstaltninger bestemmelse om, hvilke skader der dækkes samt om forsikringens nærmere vilkår. Medlemsstaterne kan dog undtage køretøjer på prøvenummerplader fra dette krav (dvs. fravige nævnte bestemmelse), hvis det pågældende land har optaget nummerpladerne på en liste, som er sendt til de øvrige medlemsstater og til Kommissionen. I dette tilfælde kan de øvrige medlemsstater kræve, at føreren af køretøjet er i besiddelse af et gyldigt grønt kort, eller at han har tegnet en grænseforsikring, der er i overensstemmelse med de krav, der stilles i det pågældende land ⁽⁴⁾. Direktiv 72/166/EØF er dog blevet ændret ved femte motorforsikringsdirektiv 2005/14/EF ⁽⁵⁾ med det resultat, at køretøjer, der er undtaget fra forsikringspligten, fordi de er forsynet med særligt kendemærke, skal behandles på samme måde som uforsikrede køretøjer. Ofre for ulykker forårsaget af sådanne køretøjer kan søge erstatning hos erstatningsorganet i det land, hvor ulykken har fundet sted. Erstatningsorganet kan herefter søge regres mod garantifonden i det land, hvor køretøjet normalt er hjemmehørende.

4.2. Motorkøretøjer på midlertidige nummerplader

Mange medlemsstater har en ordning med midlertidig registrering, så det er muligt at køre et motorkøretøj i en kort periode, indtil der er foretaget endelig registrering, eller indtil køretøjet forlader landet. Den midlertidige registrering foretages normalt i køretøjets oprindelsesmedlemsstat. Kommissionen mener dog, at grundprincippet om transitfriheden for varer og direktivet om registreringsdokumenter for motorkøretøjer indebærer, at oprindelsesmedlemsstaten også bør tillade, at der anvendes midlertidige nummerplader og attester fra bestemmelsesmedlemsstaten på dens område.

⁽¹⁾ FN's Økonomiske Kommission for Europa, 8. november 1968 (ændret).

⁽²⁾ Præmis 18 i EF-Domstolens dom af 23. oktober 2003 i sag C-115/02, Administration des douanes et droits indirects mod Rioglass SA og Transremar SL.

⁽³⁾ Se EF-Domstolens dom af 2. oktober 2003 i sag C-12/02, straffesag mod Marco Grilli.

⁽⁴⁾ Artikel 4, litra b), i Rådets direktiv 72/166/EØF.

⁽⁵⁾ Artikel 1, stk. 3, litra b), i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/14/EF af 11. maj 2005 om ændring af Rådets direktiv 72/166/EØF, 84/5/EØF, 88/357/EØF og 90/232/EØF og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/26/EF om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om ansvarsforsikring for motorkøretøjer (EUT L 149 af 11.6.2005, s. 14). Direktivet skal gennemføres af medlemsstaterne senest den 11. juni 2007.

Midlertidig registrering:

- **Den midlertidige registreringsattest adskiller sig ikke eller kun i begrænset omfang fra modellen i direktiv 1999/37/EF:** I dette tilfælde skal de øvrige medlemsstater anerkende den midlertidige registreringsattest, der er udstedt af en medlemsstat, med henblik på identificering af et køretøj, der færdes i international trafik, forudsat at føreren medbringer del I af registreringsattesten, jf. direktivets artikel 5, stk. 1 ⁽¹⁾.
- **Den midlertidige registreringsattest adskiller sig væsentligt fra modellen i direktiv 1999/37/EF:** I dette tilfælde skal de øvrige medlemsstater generelt anerkende attesten i henhold til EF-traktatens artikel 28 og 30.

Den frie bevægelighed for motorkøretøjer, der har midlertidige nummerplader og en midlertidig attest, kan kun indskrænkes af hensyn til færdselssikkerheden (f.eks. førerens køreegenskaber, overholdelsen af de nationale færdselsregler eller motorkøretøjets tekniske stand), når der er begrundet mistanke om, at køretøjet er stjålet, eller når tilsynsmyndighederne har begrundet tvivl om attestens gyldighed.

Det anbefales desuden føreren at medbringe det grønne kort, der attesterer, at man har en ansvarsforsikring med den minimumsdækning, der er lovpligtig i det land, man befinder sig i. På vejen til og indtil den endelige registrering i bestemmelsesmedlemsstaten skal køretøjet være dækket af en forsikring udstedt af et forsikringsselskab, der har ret til at drive virksomhed i køretøjets oprindelsesland. En ny regel ⁽²⁾, der skal gennemføres af medlemsstaterne senest den 11. juni 2007, bestemmer dog, at når et køretøj sendes fra én medlemsstat til en anden, betragtes den medlemsstat, hvor risikoen foreligger, som bestemmelsesmedlemsstat i tredivede dage fra det tidspunkt, hvor køber har accepteret leveringen, selv om køretøjet ikke formelt er registreret i bestemmelsesmedlemsstaten. Det giver køberen af køretøjet mulighed for at tegne en forsikring i den medlemsstat, hvor han er bosat, selv om køretøjet stadig har udenlandske nummerplader (midlertidige nummerplader fra oprindelseslandet). I praksis betyder det, at forsikringen bør tegnes i bestemmelseslandet. Forsikringen kan tegnes enten hos et forsikringsselskab, der er etableret i bestemmelsesmedlemsstaten, eller et forsikringsselskab, der er etableret i en anden medlemsstat, og som udfører tjenesteydelser i bestemmelsesmedlemsstaten i overensstemmelse med princippet om den frie udveksling af tjenesteydelser eller den frie etableringsret.

5. RETSMIDLER

Alle beslutninger truffet af de nationale myndigheder om at nægte typegodkendelse eller registrering af et motorkøretøj skal meddeles den berørte part, som samtidig skal underrettes om, hvilke retsmidler han har til rådighed i medfør af gældende ret i den pågældende medlemsstat, og hvilke tidsfrister der gælder for anvendelse af disse retsmidler ⁽³⁾.

Ud over de formelle nationale retsmidler, der står til rådighed for den person, der ansøger om registrering, kan borgere og virksomheder henvende sig til Solvit-nettet ⁽⁴⁾. Solvit-systemet er gratis at bruge.

Man kan også henvende sig direkte til Europa-Kommissionen og indgive en klage over en medlemsstat. Finder Kommissionen, at en medlemsstat ikke har overholdt sine forpligtelser i henhold til EF-traktaten, kan den indlede en traktatbrudssag mod det pågældende land i henhold til EF-traktatens artikel 226.

⁽¹⁾ Direktiv 1999/37/EF finder også anvendelse på midlertidige registreringsattester, som skal anerkendes af medlemsstaterne, jf. direktivets artikel 1, artikel 2, litra b), og artikel 4.

⁽²⁾ Den nye artikel 4a indsat i Rådets direktiv 90/232/EØF om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om ansvarsforsikring for motorkøretøjer ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/14/EF af 11. maj 2005.

⁽³⁾ Artikel 12 i direktiv 70/156/EØF.

⁽⁴⁾ <http://europa.eu.int/solvit/>