

Meddelelse fra Kommissionen om godkendelse og registrering af køretøjer, som tidligere har været indregistreret i en anden medlemsstat

(88/C 281/08)

I. Indledning

Formålet med denne meddelelse er at præcisere de principper i fællesskabsretten, som gælder for vilkårene for godkendelse og registrering i medlemsstaterne af køretøjer, der er indført fra de øvrige medlemsstater. I meddelelsen beskrives de rettigheder, som de privatpersoner, der importerer et køretøj, som tidligere har været indregistreret i en anden medlemsstat, nyder som følge af fællesskabsrettens umiddelbare anvendelighed, samt de proceduremæssige garantier, som de med rette kan forvente i denne forbindelse. De principper, der er udledt i denne meddelelse, kan imidlertid ikke tilsidesætte de begrænsninger for direkte eller indirekte import af køretøjer fra tredjelande, som gælder i visse medlemsstater.

II. Generelle bemærkninger

Hvert år anmelder tusinder af borgere i Fællesskabet et køretøj, som tidligere har været indregistreret i en anden medlemsstat, til registrering i den medlemsstat, hvor de bor.

Det kan være:

- et køretøj, der er indført i anledning af anmelderens flytning
- et brugt køretøj, der er indført fra en anden medlemsstat, enten af en sælger eller af anmelderen selv
- et køretøj fra en anden medlemsstats nybilmarked, som anmelderen har indført selv eller via en mellemmand, som regel på grund af en lavere salgspris eksklusive afgifter i den pågældende stat, hvor køretøjet er midlertidigt indregistreret med henblik på kørsel over grænsen.

Selv om der er stor forskel på de tre situationer på flere punkter, navnlig ud fra et afgiftsmæssigt synspunkt, indebærer de de samme problemer for så vidt angår vilkårene for godkendelse og registrering i indførselsmedlemsstaten. I denne meddelelse forstås ved »indført køretøj« ethvert køretøj indført fra en anden medlemsstat, hvor det tidligere har været indregistreret.

De procedurer for godkendelse og registrering af indførte køretøjer, som anvendes i medlemsstaterne, har i de seneste år været genstand for talrige klager til Kommissionen, hvori der rejses tvivl om disse procedurers forenelighed med fællesskabsretten, herunder navnlig Traktatens artikel 30 og 36 om frie varebevægelser.

Kommissionen har gentagne gange henvendt sig til de pågældende medlemsstater for at få dem til at ændre de

pågældende procedurer. Den har således kunnet udlede visse generelle principper, hvorefter den kan vurdere, om de procedurer, som medlemsstaterne anvender ved godkendelse og registrering af indførte køretøjer, er forenelige med Traktatens artikel 30 og 36.

Domstolen har i øvrigt haft lejlighed til at udtale sig om gorskellige aspekter ved disse procedurer i tre nylige afgørelser: dom af 12. juni 1986 i sag 50/85 (Schloh/Auto Contrôle Technique), dom af 11. juni 1987 i sag 406/85 (Goffette og Gilliard) og dom af 17. juni 1987 i sag 154/85 (Kommissionen/Italien). Disse domme har i store træk bekræftet de principper, som Kommissionen selv havde udledt, og tilført vigtige præciseringer om visse særlige aspekter ved problemet.

Kommissionen er herefter i stand til, som den havde forpligtet sig til i hvidbogen om gennemførelse af det interne marked (punkt 155 og 156), at gøre rede for de principper, der gælder for anvendelsen af Traktatens artikel 30 og 36 på de procedurer for standardtypegodkendelse og registrering af importerede køretøjer, som medlemsstaterne har indført.

Denne meddelelse skal således ses på baggrund af den målsætning om transparens i fællesskabsretten, der er fastsat i hvidbogen. Den vedrører et vigtigt aspekt for Fællesskabets borgere i forbindelse med gennemførelsen af det indre marked inden 1992. Det er nemlig vigtigt, som Domstolen anfører i sin dom af 5. maj 1982 i sag 47/81 (Gaston Schul), at fordelene ved fællesmarkedet, som tager sigte på at fjerne alle hindringer for handelen mellem medlemsstaterne med henblik på en sammen-smeltning af de nationale hjemmemarkeder, hvorved der opnås vilkår, som ligger så tæt som muligt på et ægte indre marked, sikres ikke blot for erhvervskredse, men også for private, der kommer i den situation, at de skal foretage en økonomisk transaktion i et andet land.

Det har i denne forbindelse forekommet hensigtsmæssigt at supplere denne meddelelse med visse oplysninger om spørgsmål, som selv om de ikke har juridisk tilknytning til emnet, så dog uvægerligt er af interesse for private, som indfører et køretøj, der tidligere har været indregistreret i en anden medlemsstat.

I øvrigt skal det påpeges, at flere medlemsstater har begrænset importen af køretøjer fra tredjelande, især fra Japan. Sådanne begrænsninger, som ville være ugyldige, hvis de ikke også gjaldt for køretøjer fra de øvrige medlemsstater, kan ikke tilsidesættes ved hjælp af de principper, der er udledt i denne meddelelse.

III. Spørgsmålet om procedurerne for godkendelse og registrering af indførte køretøjer er forenelige med fællesskabsretten

Godkendelse og registrering i én medlemsstat af et køretøj, som tidligere har været registreret i en anden medlemsstat, rejser to problemer, som der må skelnes mellem:

- det første vedrører kontrol af køretøjets tekniske egenskaber og den hermed forbundne dokumentation (afsnit A)
- det andet vedrører kontrol af køretøjets stand på indførelstidspunktet (afsnit B).

Endvidere skal anmelderen have visse proceduremæssige garantier, hvis registrering nægtes (afsnit C).

A. Kontrol af køretøjets tekniske egenskaber og den hermed forbundne dokumentation (standardtypegodkendelse)

Motordrevne køretøjer skal generelt være i besiddelse af visse tekniske egenskaber, som er fastsat i bindende forskrifter. For øjeblikket er disse forskrifter i stort omfang, men ikke fuldstændig, harmoniseret på fællesskabsplan.

Hovedhjørnestenen i harmoniseringen er Rådets direktiv 70/156/EØF (EFT nr. L 42 af 23. 2. 1970), hvori der fastsættes en EF-standardtypegodkendelsesprocedure, den såkaldte »EØF-standardtypegodkendelse«, der anvendes efter anmodning fra fabrikanten eller dennes befuldmægtigede. Når den er helt klar, vil EØF-standardtypegodkendelsen markere afslutningen på den procedure, hvorved en medlemsstat konstaterer, at et køretøj er i overensstemmelse med de tekniske forskrifter i de særdirektiver, der er anført på EØF-standardtypegodkendelseskemaet (et eksempel herpå er vist i bilag II til direktiv 70/156/EØF). På denne måde kan køretøjer, som opfylder de harmoniserede tekniske forskrifter, frit omsættes i hele Fællesskabet med en typeattest, som er udstedt af den fabrikant eller befuldmægtigede, som har ansøgt om »EØF-standardtypegodkendelse«.

Så længe de tre sidste særdirektiver (om dæk, mål og vægt samt sikkerhedsruder) endnu ikke er vedtaget, kan fabrikanterne kun opnå en »national godkendelse« af deres type, hvori der imidlertid indgår elementer fra EØF-standardtypegodkendelsen (delvise EØF-standardtypegodkendelser), i et efter omstændighederne større eller mindre omfang. Der må i denne forbindelse tages hensyn til særdirektivernes »valgfrie« karakter, der giver medlemsstaterne mulighed for at opretholde eller vedtage nationale forskrifter ved siden af de harmoniserede forskrifter, og — i givet fald — fabrikanterne for at vælge, om deres køretøjstyper skal opfylde de harmoniserede eller de nationale forskrifter.

Et køretøj, som på tidspunktet for anmeldelsen til registrering i én medlemsstat allerede er registreret i en anden medlemsstat, har således i princippet i denne

anden medlemsstat været underkastet en kontrol af de tekniske egenskaber. Denne kontrol, som er gennemført som led i en national godkendelse, har vedrørt overholdelsen af gældende, harmoniserede eller nationale, tekniske forskrifter. Resultatet af denne kontrol attesteres ved en tilsvarende typeattest udstedt af fabrikanten eller dennes befuldmægtigede.

Som Domstolen imidlertid anførte i sin dom af 11. juni 1987 i sag 406/85 (Goffette og Gilliard) er en medlemsstats indførelse af en ordning for standardtypegodkendelse af køretøjer indført fra en anden medlemsstat ikke i sig selv uforenelig med Traktatens artikel 30 og 36, når visse betingelser er opfyldt. Selv om medlemsstaterne, så længe der ikke er sket en fuldstændig harmonisering på fællesskabsplan, har ret til at påberåbe sig artikel 36 med henblik på vedtagelse af bestemmelser og fastsættelse af kontrolforanstaltninger af hensyn til færdselsikkerheden, skal det dog ske under overholdelse af nævnte bestemmelse, således som de er blevet fortolket af Domstolen. I denne forbindelse fortjener to aspekter ved ordningerne for standardtypegodkendelse og registrering af indførte køretøjer særlig opmærksomhed:

- det ene er et grundlæggende problem, idet det vedrører spørgsmålet om, hvilke tekniske forskrifter det indførte køretøj skal opfylde
- det andet er et bevisproblem, som vedrører dokumenterne vedrørende køretøjets tekniske egenskaber.

1. Tekniske forskrifter, som det indførte køretøj skal opfylde

Medlemsstaterne kan ikke betinge indregistreringen af et køretøj indført fra en anden medlemsstat, hvor den tidligere er blevet standardtypegodkendt og indregistreret, af, at det er i overensstemmelse med en type, der er godkendt på deres territorium, eller som nøje svarer til de på deres territorium gældende forskrifter.

Som Domstolen anførte i sin dom af 28. januar 1986 i sag 188/84 (Kommissionen/Frankrig), er det imod proportionalitetsprincippet i nationale bestemmelser at kræve, at de indførte produkter til punkt og prikke opfylder bestemmelserne eller de foreskrevne tekniske egenskaber for sådanne produkter fremstillet i den pågældende medlemsstat, når de indførte produkter udviser samme sikkerhedsniveau for brugerne. Endvidere påhviler det ifølge Domstolens faste retspraksis de nationale myndigheder, som påberåber sig Traktatens artikel 36, i hvert enkelt tilfælde at påvise, at en foranstaltning, som hindrer samhandelen mellem medlemsstaterne, er nødvendig for effektivt at

beskytte en interesse, som er omhandlet i denne bestemmelse, herunder navnlig at indførslen af det pågældende produkt udgør en alvorlig fare for menneskers liv og sundhed.

I det foreliggende tilfælde kan man vanskeligt forsvare, at kun den omstændighed, at et køretøj er blevet standardtypegodkendt i en anden medlemsstat og eventuelt, men ikke nødvendigvis, udviser visse tekniske træk, som er forskellige fra dem, der er foreskrevet i lovgivningen i indførselsmedlemsstaten, eller dem, der gælder for den tilsvarende type, som er standardtypegodkendt i denne stat, udgør en alvorlig fare for menneskers liv og sundhed.

Følgelig kan medlemsstaterne ikke afslå standardtypegodkendelse og registrering af et køretøj, som tidligere er blevet standardtypegodkendt og indregistreret i en anden medlemsstat, af årsager, som er forbundet med køretøjets tekniske egenskaber, og hvad sikkerhedsmæssige årsager angår skal de præciseres og begrundes. Den omstændighed, at et køretøj, der er standardtypegodkendt og indregistreret i en anden medlemsstat, ikke svarer til en type, der er standardtypegodkendt i indførselsmedlemsstaten, eller har andre tekniske træk end dem, der er foreskrevet i denne stats lovgivning, er ikke i sig selv tilstrækkelig begrundelse for i medfør af EØF-Traktatens artikel 36 at nægte standardtypegodkendelse og registrering af det pågældende køretøj.

2. Dokumenter vedrørende køretøjets tekniske egenskaber

Domstolen fastslog i ovennævnte dom i sag 406/85, at »EØF-Traktatens artikler 30 og 36 skal fortolkes således, at en i en medlemsstat gældende godkendelsesordning for køretøjer importeret fra en anden medlemsstat, hvor de allerede er godkendt, på fællesskabsrettens nuværende udviklingsstrin kun er forenelige med Traktaten, såfremt

- kontrolforanstaltningerne ikke indebærer urimelige omkostninger eller frister, og myndighederne sikrer, at betingelserne fuldt ud overholdes, når fabrikanten eller dennes repræsentanter har fået til opgave at udføre den nødvendige kontrol
- det er muligt for importøren at undgå kontrolforanstaltningerne ved at fremlægge dokumenter udfærdiget i eksportmedlemsstaten, for så vidt dokumenterne indeholder de nødvendige oplysninger på grundlag af en allerede udført kontrol.«

a) Alternativ

Heraf følger, at med hensyn til den dokumentation for køretøjets tekniske egenskaber, som anmelderen har pligt til at forelægge til støtte for sin ansøgning, skal medlemsstaterne tilbyde valget mellem:

- forelæggelse af et dokument udstedt af fabrikanten eller dennes repræsentant i indførselsmedlemsstaten, som sammenligner køretøjet med den type, der ligger nærmest ved en, der er godkendt i denne stat, og

- forelæggelse af dokumenter (typeattest og hertil knyttede dokumenter, registreringsattest) udstedt i udførselsmedlemsstaten, for så vidt som de indeholder de fornødne oplysninger.

I begge tilfælde skal desuden visse, i det følgende anførte betingelser være opfyldt.

b) Mellemkomst ved fabrikanten eller dennes befuldmægtigede

Hvor medlemsstaterne delegerer visse offentligt-lige funktioner til fabrikanter eller deres befuldmægtigede, såsom udstedelse af de fornødne dokumenter til standardtypegodkendelse og indregistrering af et indført køretøj, skal de sørge for, at disse personer udøver de pågældende funktioner på en måde, der er forenelig med kravet om varers frie bevægelighed inden for Fællesskabet. Navnlig bør fabrikanterne eller deres befuldmægtigede udstede de dokumenter, som de bliver anmodet om,

- uden forevisning af køretøjet, da deres mellemkomst kun vedrører køretøjets tekniske egenskaber på tidspunktet for den første ibrugtagning og ikke køretøjets fysiske tilstand på indførselstidspunktet
- uden at kræve forevisning af handelsdokumenterne vedrørende køretøjet (købsfaktura, moms kvittering osv.)
- mod et rimeligt beløb og inden for en rimelig frist: efter Kommissionens opfattelse bør prisen under ingen omstændigheder overstige 100 ECU, og fristen bør ikke overskride tre uger.

c) Anerkendelse af dokumenter udstedt i udførselsmedlemsstaten

For så vidt som dokumenter udstedt i udførselsmedlemsstaten indeholder de oplysninger, der er nødvendige for registreringen i indførselsmedlemsstaten, skal denne acceptere disse dokumenter i den form og efter de regler, der gælder i den medlemsstat, hvor de er udstedt. Navnlig kan medlemsstaterne ikke gøre anerkendelsen af dokumenter udstedt i andre medlemsstater afhængig af yderligere bekræftelse eller attestering af dokumenternes ægthed eller af, om de har en bestemt form, fastsat af indførselsmedlemsstaten (jf. Domstolens dom af 17. juni 1987 i sag 154/85 — Kommissionen/Italien).

B. Kontrol af køretøjets stand (syn)

I Rådets direktiv 77/143/EØF (EFT nr. L 47 af 18. 2. 1977) er der fastsat forskellige bestemmelser om harmonisering af teknisk kontrol med motordrevne køretøjer. Dette direktiv gælder dog kun for visse køretøjsklasser og omfatter for øjeblikket ikke biler (jf. dog forslaget til direktiv i denne retning, EFT nr. C 133 af 31. 5. 1986, s. 3). På fællesskabsrettens nuværende udviklingstrin er det derfor medlemsstaternes opgave at fastsætte bestemmelser for syn af køretøjer, som ikke er omfattet af ovennævnte direktiv, under hensyn til Traktatens bestemmelser.

Som domstolen anførte i dom af 12. juni 1986 i sag 50/85 (Schloh/Auto Contrôle Technique) udgør tekniske eftersyn formaliteter, som gør det vanskeligere og mere bekosteligt at indregistrere indførte køretøjer, og de har derfor karakter af foranstaltninger med tilsvarende virkninger som en kvantitativ indførselsrestriktion efter Traktatens artikel 30. Sådanne formaliteter kan dog begrundes med artikel 36 i hensynet til menneskers liv og sundhed, når det dels fastslås, at det pågældende tekniske eftersyn er nødvendigt for at nå det omhandlede mål, og dels, at det hverken udgør et middel til vilkårlig forskelsbehandling eller en skjult begrænsning af samhandelen mellem medlemsstaterne.

Med hensyn til den første betingelse har Domstolen anført, at et teknisk eftersyn kan betragtes som nødvendigt for beskyttelsen af menneskers liv og sundhed, når det pågældende køretøj tidligere har været bragt i færdslen (i praksis: om det tidligere har været indregistreret i udførselsmedlemsstaten, om end midlertidigt). I så fald kan det tekniske eftersyn være et middel til at konstatere, om køretøjet har været udsat for et uheld eller er blevet ændret, og om det befinder sig i en god vedligeholdelsesstand.

Med hensyn til den anden betingelse har Domstolen fremhævet, at teknisk eftersyn af indførte køretøjer ikke kan begrundes i artikel 36, hvis det viser sig, at kontrollen ikke gennemføres på køretøjer af national oprindelse under samme registreringsvilkår. Et sådant forhold ville nemlig vise, at den betvistede foranstaltning ikke er reelt inspireret af et ønske om at beskytte menneskers liv og sundhed, men at den i virkeligheden er en vilkårlig forskelsbehandling i samhandelen mellem medlemsstaterne.

Heraf følger, at medlemsstaterne på fællesskabsrettens nuværende stadium med henblik på registrering kun kan kontrollere den fysiske tilstand af et køretøj, som tidligere har været registreret i en anden medlemsstat, når en

sådan kontrol ligeledes foretages på samme vilkår ved ændret registrering af et køretøj, der tidligere har været registreret på statens eget territorium.

C. Proceduremæssige garantier for anmelderen

Kommissionen har ved talrige lejligheder konstateret, at uanset begrundelsen for nægtet indregistrering af et køretøj, som tidligere har været registreret i en anden medlemsstat, meddeles denne begrundelse ikke tydeligt til anmelderen. Anmelderens manglende kendskab til det nøjagtige problem i forbindelse med køretøjets registrering, og dermed hans manglende muligheder for at afhjælpe problemet, udgør en vanskelighed for anmelderen, der er mindst lige så alvorlig som løsningen på det pågældende problem.

Kommissionen henholder sig i denne forbindelse til artikel 14 i direktiv 70/156/EØF, hvori det fastsættes, at »enhver afgørelse truffet i medfør af de til gennemførelse af dette direktiv givne regler, hvorved standardtypegodkendelse nægtes eller tilbagekaldes, registrering nægtes, eller hvorved der udstedes salg- eller benyttelsesforbud, skal nøje begrundes. Den skal meddeles vedkommende med oplysning om de i medlemsstaterne gældende retsmidler og fristerne for disses anvendelse.«

Denne artikel er blandt de generelle bestemmelser i direktiv 70/156/EØF, hvor ikrafttrædelsen ikke påvirkes af forsinkelsen med iværksættelsen af EØF-standardtypegodkendelsen. Kommissionen er derfor af den opfattelse, at enhver ansøger om registrering skal sikres de proceduremæssige garantier, der er fastsat i denne artikel, uanset hvilken juridisk begrundelse, der er tale om.

IV. Eksempler

For at præcisere, hvorledes ovennævnte principper skal anvendes i praksis, anføres en række eksempler.

1. Hr. X, der er bosiddende i medlemsstat A, tager til medlemsstat B for der at købe et nyt køretøj. Hos en forhandler, der er etableret i B, bestiller han et køretøj, som er beregnet til markedet i medlemsstat A. Han får derfor leveret køretøjet med en attest for overensstemmelse med en type, der er godkendt i medlemsstat A. I dette tilfælde skal myndighederne i medlemsstat A foretage indregistrering på samme betingelser, som hvis køretøjet var indkøbt hos en forhandler, der er etableret i medlemsstat A.
2. Hr. Y, der er bosiddende i medlemsstat A, køber i medlemsstat B et nyt køretøj, som er beregnet til markedet i medlemsstat B (dvs. i overensstemmelse med en type, som er godkendt i medlemsstat B). Køretøjet indregistreres midlertidigt i B (på »grænseplade«) og indføres i A. Hr. Y henvender sig til køretøjsfabrikantens befuldmægtigede i medlemsstat A og anmoder denne om en typeattest eller et tilsvarende dokument. Fabrikantens befuldmægtigede konstaterer,

at køretøjet svarer til en type, der er godkendt i A, dog med undtagelse af enkelte detaljer: køretøjet er bl. a. udstyret med en trevejskatalysator som er i overensstemmelse med de nye europæiske normer, mens tilsvarende køretøjer, som markedsføres i A, ikke er udstyret med en sådan anordning. Fabrikantens befuldmægtigede udsteder derfor et dokument, hvor det attesteres, at køretøjet svarer til en type, der er godkendt i A, med forbehold af de få punkter, som han anfører. Hr. Y fremlægger dette dokument sammen med sin indregistreringsansøgning. Da de punkter, som er anført af fabrikantens befuldmægtigede, ikke rejser sikkerhedsmæssige problemer, skal køretøjet omgående indregistreres.

3. Hr. Z skifter bopæl fra medlemsstat B til medlemsstat A. Han ansøger derfor om indregistrering i A af sit personlige køretøj, som har været indregistreret i B i tre år. Han vedlægger indregistreringsansøgningen de dokumenter, som han er i besiddelse af: typeattest udstedt i B (og eventuelt det beskrivende dokument, som der henvises til) samt indregistreringsattest fra B. Myndighederne i medlemsstat A konstaterer, at det pågældende køretøj adskiller sig fra den nærmeste godkendte type i A: forskellig motorstørrelse (1 100 cc i stedet for 1 000 cc), fire døre i stedet for to, højere gearing. Disse forskelle indebærer ingen sikkerhedsmæssige problemer og kan derfor ikke forsinke indregistreringen. Til gengæld viser det sig, at køretøjet ikke er forsynet med en tågebaglygte, mens denne anordning er obligatorisk i medlemsstat A. Dette meddeles til hr. Z, som lader en sådan baglygte montere. Køretøjet fremstilles på ny til indregistrering og skal nu indregistreres omgående.

V. Forskellige spørgsmål i forbindelse med indførsel af et køretøj, som tidligere har været registreret i en anden medlemsstat

A. I hvilken medlemsstat skal man indregistrere et køretøj?

De afgiftsmæssige ordninger, der gælder for køretøjer, varierer stadig betydeligt fra den ene medlemsstat til den anden. Det kan derfor ikke overlades til den enkelte frit at vælge, i hvilken medlemsstat han vil indregistrere sit køretøj, da alle køretøjer ellers ville blive registreret i den medlemsstat, hvor afgiftsniveauet er lavest.

Principielt skal enhver person indregistrere sit køretøj i den medlemsstat, hvor han har sit sædvanlige opholdssted. Er køretøjet erhvervet eller indført i overensstemmelse med de almindelige beskatningsregler, der gælder på markedet i denne medlemsstat, vil den midlertidigt kunne indføres i de øvrige medlemsstater med fritagelse for de afgifter, der anvendes i disse stater, på de betingelser, der er fastsat i Rådets direktiv 83/182/EØF (EFT nr. L 105 af 23. 4. 1983, s. 59).

I dette direktiv defineres det »sædvanlige opholdssted« som »det sted, hvor en person sædvanligvis opholder sig, det vil sige mindst 185 dage pr. kalenderår, på grund af et privat og erhvervsmæssigt tilhørsforhold eller — hvis der er tale om en person uden erhvervsmæssige tilhørsforhold — på grund af et privat tilhørsforhold hidrø-

rende fra snævre bånd mellem den pågældende og det sted, hvor vedkommende bor«. Der er endvidere fastsat nærmere regler for personer, som ikke har erhvervsmæssigt og privat tilhørsforhold til samme sted.

En medlemsstat, som indrømmer afgiftsfritagelse ved midlertidig indførsel af et køretøj, kan naturligvis ikke kræve, at dette køretøj registreres på dens område.

B. Hvilke afgifter skal der pålægges ved indførsel af et køretøj?

Svaret på dette spørgsmål må naturligvis afhænge af omstændighederne ved indførslen af køretøjet.

Indføres køretøjet i anledning af, at dets ejer skifter sædvanligt opholdssted, indrømmes der ifølge fællesskabsretten afgiftsfritagelse for køretøjet, forudsat at køretøjet er erhvervet i overensstemmelse med de almindelige beskatningsregler, der gælder på hjemmemarkedet i en anden medlemsstat, og rent faktisk har været benyttet af den pågældende i denne stat i mindst seks måneder (jf. Rådets direktiv 83/183/EØF, EFT nr. L 105 af 23. 4. 1983, s. 64).

Er køretøjet blevet erhvervet i udførselsmedlemsstaten med henblik på indførsel og registrering i en anden medlemsstat, fritages det normalt fra afgifter i udførselsmedlemsstaten, og vil derfor blive beskattet ved indførsel til indførselsmedlemsstaten (jf. Rådets sjette direktiv 77/388/EØF, EFT nr. L 145 af 13. 6. 1977, s. 1.). I så fald kan køretøjet selvfølgelig kun registreres midlertidigt i udførselsmedlemsstaten (grænsenummerplader m.m.).

I alle andre tilfælde, og navnlig hvis køretøjet er købt som brugt, skal der ved enhver afgift, som pålægges køretøjet i indførselsmedlemsstaten, tages hensyn til den moms, der allerede er erlagt for køretøjet i udførselsmedlemsstaten, for at undgå enhver form for dobbeltbeskatning (jf. Kommissionens meddelelse om Domstolens afgørelser af 5. maj 1982 og 21. maj 1985 (Gaston Schul-sagen) om en privatpersons indførsel af brugte genstande købt af en privatperson i en anden medlemsstat (EFT nr. C 13 af 21. 1. 1986)).

En af Kommissionens højt prioriterede målsætninger er en indbyrdes tilnærmelse af momsatskerne gennem en reduktion af forskellen mellem de satser, der anvendes i medlemsstaterne (jf. forslag, EFT nr. C 250 af 18. 9. 1987, s. 3).

C. Hvor længe gælder en midlertidig registrering?

Det er den medlemsstat, der udsteder en midlertidig registreringsattest (på grænseplader m.m.), som må fastsætte gyldighedsperioden for denne registrering, som derfor er forskellig fra medlemsstat til medlemsstat og efter hvilken form for registrering, der er tale om.

Kommissionen er i øvrigt af den opfattelse, at myndighederne i indførselsmedlemsstaten ikke kan forfølge en overskridelse af gyldighedsperioden for en midlertidig registrering, når de selv er skyld i, at den endelige registrering bliver forsinket.

D. Er et indført køretøj omfattet af fabrikantens garanti?

Virksomhederne i de enkelte fabrikanters salgsnet påtager sig normalt at yde garanti, gratis service og service i forbindelse med tilbagekaldelsesaktioner i et omfang, der mindst svarer til det af fabrikanten fastsatte, og dette uanset hvor i Fællesskabet køretøjet er købt (jf. Kommissionens forordning (EØF) nr. 123/85, EFT nr. L 15 af 18. 1. 1985, s. 16) mod forelæggelse af garanti-bevis undertegnet af et medlem af det officielle salgsnet.

E. Hvad gør man, hvis der opstår vanskeligheder i forbindelse med indførslen eller indregistreringen?

Enhver, som konstaterer, at principperne i denne meddelelse ikke er fulgt, eller som kommer ud for vanskelig-

heder i forbindelse med indførsel eller registrering af et køretøj fra en anden medlemsstat, er velkommen til at henvende sig til Kommissionen, enten

— direkte til Kommissionens Generalsekretariat, Rue de la Loi 200, B-1049 Bruxelles

— eller via et af Kommissionens informationskontorer på en af nedenstående adresser.

Endvidere er det muligt at forelægge principperne i denne meddelelse for enhver national domstol, som får forelagt en sag vedrørende standardtypegodkendelse eller indregistrering af et indført køretøj. Artikel 30 og 36 er nemlig blandt de bestemmelser i Traktaten, som finder umiddelbar anvendelse, og som indebærer rettigheder for borgerne, som de nationale domstole skal beskytte.

Presse- og informationskontorer

Belgien

Bruxelles/Brussel

Rue Archimède 73, 1040 Bruxelles
Archimedestraat 73, 1040 Brussel
Tlf. 235 11 11
Telex 26657 COMINF B
Telefax 235 01 66

Danmark

København

Højbrohus
Østergade 61
Postbox 144
1004 København K
Tlf. 01 14 41 40
Telex 16402 COMEUR DK
Telefax 11 12 03

Det Forenede Kongerige

London

8, Storey's Gate
London SW1 P 3 AT
Tlf. 222 81 22
Telex 23208 EURUK G
Telefax 222 09 00

Belfast (Afdeling af kontoret i London)

Windsor House
9/15 Bedford Street
Belfast BT2 7EG
Tlf. 24 07 08
Telex 74117 CECBEL G
Telefax 24 82 41

Cardiff (Afdeling af kontoret i London)

4 Cathedral Road
Cardiff CF1 9SG
Tlf. 37 16 31
Telex 497727 EUROPA G
Telefax 39 54 89

Edinburgh (Afdeling af kontoret i London)

7 Alva Street
Edinburgh EH2 4PH
Tlf. 225 20 58
Telex 727420 EUEDING
Telefax 26 41 05

Frankrig

Paris

61, rue des Belles-Feuilles
75782 Paris Cedex 16
Tlf. 45 01 58 85
Telex Paris 611019 F COMEUR
Telefax 47 27 26 07

Marseille (Afdeling af kontoret i Paris)

C.M.C.I./Bureau 320
2, rue Henri Barbusse
F-13241 Marseille Cedex 01
Tlf. 91 46 00
Telex 402538 EURMA
Telefax 90 98 07

Grækenland*Aθήνα*

2, Vassilissis Sofias
PO BOX 11002
Athina 10674
Tlf. 724 39 82/3 linjer
Telex 219324 ECAT GR
Telefax 722 37 15

Irland*Dublin*

39 Molesworth Street
Dublin 2
Tlf. 71 22 44
Telex 93827 EUCO EI
Telefax 71 26 57

Italien*Roma*

Via Poli 29
00187 Roma
Tlf. 678 97 22
Telex 610184 EUROMA I
Telefax 679 16 58

Milano (Afdeling af kontoret i Rom)

Corso Magenta 61
20123 Milano
Tlf. 80 15 05/6/7/8
Telex 316002 EURMIL I
Telefax 481 85 43

Luxembourg*Luxembourg*

Bâtiment Jean Monnet
Rue Alcide De Gasperi
2920 Luxembourg
Tlf. 430 11
Telex 3423/3446/3476 COMEUR LU
Telefax 43 01 44 33

Nederlandene*Den Haag*

Lange Voorhout 29
Den Haag
Tlf. 46 93 26
Telex 31094 EURCO NL
Telefax 64 66 19

Portugal*Lisboa*

Centro Europeu Jean Monnet
Rua do Salitre 56
1200 Lisboa
Tlf. 154 11 44
Telex 0404/18810 COMEUR P
Telefax 155 43 97

Schweiz*Genève*

Case postale 195
37-39 rue de Vermont
1211 Genève 20
Tlf. 34 97 50
Telex 28261 og 28262 ECOM CH
Telefax 34 23 31

Spanien*Madrid*

Calle de Serrano 41
5ª planta
Madrid 1
Tlf. 435 17 00/435 15 28
Telex 46818 OIPE E
Telefax 276 03 87

Tyskland*Bonn*

Zitelmannstraße 22
5300 Bonn
Tlf. 23 80 41
Telex 886648 EUROP D
Telefax 23 80 48

Berlin (Afdeling af kontoret i Bonn)

Kurfürstendamm 102
1000 Berlin 31
Tlf. 892 40 28
Telex 184015 EUROP D
Telefax 892 20 59

München (Afdeling af kontoret i Bonn)

Erhardtstraße 27
8000 München
Tlf. 202 10 11
Telex 5218135
Telefax 202 10 15