

Yttrande från Europeiska ekonomiska och sociala kommittén om "Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om förenklad överföring av motorfordon registrerade i en annan medlemsstat på den inre marknaden"

COM(2012) 164 final – 2012/0082 (COD)

(2012/C 299/16)

Huvudföredragande: **Miklós PÁSZTOR**

Rådet och Europaparlamentet beslutade den 24 april 2012 respektive den 18 april 2012 att i enlighet med artikel 114 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt rådfråga Europeiska ekonomiska och sociala kommittén om

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

COM(2012) 164 final – 2012/0082 (COD).

Den 24 april 2012 gav kommitténs presidium facksektionen för inre marknaden, produktion och konsumtion i uppdrag att utarbeta ett yttrande i ärendet.

Med tanke på ärendets brådskande karaktär utnämnde kommittén vid sin 482:a plenarsession den 11–12 juli 2012 (sammanträdet den 12 juli) **Miklós PÁSZTOR** till huvudföredragande och antog följande yttrande med enhällighet.

1. Rekommendationer

1.1 Europeiska ekonomiska och sociala kommittén (EESK) är införstådd med kommissionens syfte och stöder tanken att genom en förordning skapa regler för registrering av motorfordon som redan är registrerade i en annan medlemsstat. Detta är i linje med både subsidiaritetsprincipen och kraven från ett medborgarnas Europa. Samtidigt är kommittén besviken över att det inte har gått att införa en enhetlig EU-registrering, vilket var den ursprungliga tanken. Kommittén anser att detta kommer att bli ofrånkomligt på lång sikt.

1.2. EESK förväntar sig att resultatet av antagandet av denna förordning blir att registrering av fordon i ett annat land blir lika enkelt som omregistrering i samma land, utan ytterligare avgifter eller onödiga kontroller och dokument. Om informationen är komplett och giltig får andra länder inte kräva ytterligare administrativa, ineffektiva och kostsamma förfaranden, t.ex. trafiksäkerhetsprovning. Kostnaden för registrering över gränser bör dessutom inte överskrida kostnaden för en inhemsk registrering.

1.3 För EESK är det ett stort framsteg att förordningen inte kräver att vanliga medborgare själva ska inhämta uppgifter. Vi hoppas att kravet att de behöriga myndigheterna ska utbyta information får effekter på samarbetet inom andra och mer betydelsefulla områden, och därigenom i praktiken stöder europeiska värden och gemensamma intressen.

1.4 EESK uppskattar att kommissionen inför en bestämmelse om utvärdering i efterhand i själva förordningen. Kommittén uppmanar dock kommissionen att tidigarelägga översynstidpunkten, och ändra perioden från fyra till två år.

2. Kommissionens förslag till förordning

2.1 Kommissionen har gjort en stor insats i sin strävan att genom en förordning förenkla överföring av motorfordon som är registrerade i en medlemsstat till en annan. Hittills har lagsiftning om samordning av form och innehåll i registreringsbevis för fordon bara funnits i form av ett direktiv (1999/37/EG). Andra harmoniseringsåtgärder – som är önskvärda med tanke på den inre marknaden – har tagit formen av förklarande regler och därför bara haft begränsad inverkan på medlemsstatsnivå.

2.2 Vid utarbetandet av förslaget till förordning har kommissionen inte bara varit tvungen att beakta ovannämnda faktorer, utan också lagstiftningen om skydd av personuppgifter⁽¹⁾ och om förebyggande av gränsöverskridande brottslighet⁽²⁾.

2.3 Med hänsyn till den inre marknads behov ingår därför följande i förordningen:

— Harmonisering av bestämmelserna om motorfordon som är registrerade i en medlemsstat, men regelbundet används i en annan, inklusive motorcyklar och mopeder⁽³⁾. Förordningens tillämpningsområde omfattar inte motorfordon som är registrerade i ett tredjeland.

⁽¹⁾ Direktiv 95/46/EG (EUT L 281, 23.11.1995, s. 31–50) och förordning nr 45/2001/EG (EUT L 8, 12.1.2001, s. 1–22).

⁽²⁾ Rådets beslut 2004/919/EG (EUT L 389, 30.12.2004, s. 28).

⁽³⁾ Direktiv 2002/24/EG (EGT L 124, 9.5.2002, s. 1–44).

- Registrering krävs endast för en vistelse som överstiger sex månader. Detta är förenat med en ändring av hemvist, dvs. huvudsaklig plats för affärsintressen eller personliga band.
- Förbud mot krav på fysiska kontroller (trafiksäkerhetsprovningar), förutom i särskilda fall. En fysisk kontroll får bara ske om registreringsuppgifterna är ofullständiga eller motsägelsefulla, eller i fall av misstanke om brott, en allvarlig skada eller ett ägarbyte. I annat fall ska den trafiksäkerhetsprovning som gjorts i ursprungslandet betraktas som giltig.
- Bestämmelser för ett enhetligt tillvägagångssätt på den inre marknaden för tillfälliga och yrkesmässiga registreringar.
- Harmonisering av gränsöverskridande handel och överföring av ägande av begagnade bilar, undantaget tredjeländer.

2.4 Enligt förslaget till förordning ska myndigheterna inhämta tidigare registreringsuppgifter från myndigheterna i den andra berörda medlemsstaten. Vid detta förfarande kan man använda sig av den senaste tekniska utvecklingen på informationsområdet.

- För att garantera en smidig överföring av information krävs enligt förordningen att de nationella myndigheterna använder mjukvara som myndigheter i andra medlemsstater kan få tillgång till, samtidigt som otillåten tillgång ska förhindras genom användning av krypterade xml-filer. Information måste utbytas i realtid på en onlineplattform. Kostnaderna för utveckling av mjukvaran ska bäras av berörd medlemsstat.
- Kommissionen åtar sig att skapa en offentlig databas med de nationella myndigheternas kontaktuppgifter.
- Kommissionen ska också garantera kontinuerlig utveckling av IT-systemet genom en rättslig möjlighet till delegering.

2.5 I förslaget till förordning ingår strikta villkor för när man kan bli nekad registrering. Ansökande har sedan en månad på sig att överklaga beslutet.

2.6 Kommissionen ska enligt förslaget till förordning efter fyra år se över vilka effekter den fått.

3. Allmänna kommentarer

3.1 EESK är införstådd med kommissionens syfte och stöder tanken att man genom en förordning ska fastställa regler för registrering av motorfordon som redan är registrerade i en annan medlemsstat. Detta är i linje med både subsidiaritetsprincipen och kraven på ett medborgarnas Europa. Man har också

tagit hänsyn till praktisk erfarenhet av byråkratiska system, som till sin natur tenderar att ge företräde till konventioner och bekvämlighet vid hanteringen av smärre ärenden, i stället för att försöka anpassa sig till strategiska mål.

3.2 Kommittén är dock besviken över att det inte har gått att införa en enhetlig EU-lagstiftning, vilket var den ursprungliga tanken. Kommittén anser att detta kommer att bli ofrånkomligt på lång sikt.

3.3 EESK anser att en enhetlig registrering inte underminerar medlemsstaternas intäktstbehov eftersom registreringsavgifterna kan tas ut inom systemet. Samtidigt är en enhetlig registrering mer insynsvänlig och lättare att spåra.

3.4 EESK anser att förslaget till förordning på ett lämpligt sätt tar itu med de grundläggande problemen och inför lämpliga förfarandebestämmelser i syfte att fastställa och övervinna potentiella hot mot kunder och myndigheter. Kommissionen har sålunda valt en balanserad syn på riskhantering i stället för överdriven byråkratisk nit.

3.5 I textförslaget tar kommissionen på ett lämpligt sätt upp hur man ska förhindra gränsöverskridande brottslighet och beaktar samtidigt de intressen som finns på andrahandsmarknaden för motorfordon.

3.6 EESK förväntar sig att resultatet av denna förordning blir att registrering av fordon i ett annat land blir lika enkelt som omregistrering i samma land, utan ytterligare avgifter eller onödiga kontroller och dokument. Om informationen är komplett och giltig får andra länder inte kräva ytterligare administrativa, ineffektiva och kostsamma förfaranden, t.ex. trafiksäkerhetsprovningar. Kostnaden för registrering över gränser bör desutom inte överskrida kostnaden för en inhemsk registrering.

3.7 För EESK är det ett stort framsteg att förordningen inte kräver att vanliga medborgare själva ska inhämta uppgifter. Vi hoppas att kravet att de behöriga myndigheterna ska utbyta information får effekter på samarbetet inom andra och mer betydelsefulla områden, och därigenom i praktiken stöder europeiska värden och gemensamma intressen.

3.8 På längre sikt är det inte rimligt att behålla den tillfälliga och yrkesmässiga registreringen. Den senare är främst en tillfällig lösning. Samtidigt är det motsägelsefullt att fordon som inte uppfyller kraven har ett begränsat godkännande och i vissa fall till och med får köras längre sträckor från ett land till ett annat. Sådana fordon bör i stället transporteras, eller så kan de få ett tillfälligt godkännande om de tekniskt sett är i tillräckligt gott skick. Det förefaller dessutom vara en god idé att förbjuda att fordon med tillfällig registrering får transportera gods och passagerare.

3.9 EESK välkomnar besparingen på 1,5 miljarder euro för enskilda personer och företag. Kommittén noterar också att den årliga kostnaden för förordningen på 1,5 miljoner euro endast får minimal påverkan på EU-budgeten. Samtidigt bör det påpekas att förordningen även ska finansieras via nationella budgetar, och att det för tydlighetens skull vore en god idé att redovisa den uppskattade totalkostnaden.

3.10 EESK instämmer i att kommissionen bör delegeras befogenhet i frågor som rör teknik och datauppgifter som ingår i driften av systemet på EU-nivå, vilket också anges i förslaget till förordning.

3.11 EESK rekommenderar att de beslutsfattande institutionerna – Europaparlamentet, rådet och kommissionen – överväger att tillåta att vissa eller alla av en kunds initialkostnader för registrering beaktas när kunden omregistrerar ett fordon, förutom vid omregistrering på grund av ägarbyte.

3.12 EESK värdesätter att kommissionen har för avsikt att införa en utvärdering i efterhand i förordningen. Kommittén uppmanar dock kommissionen att tidigarelägga översynstidpunkten, och ändra perioden från fyra till två år.

4. Särskilda kommentarer

4.1 EESK anser att förslaget till förordning i sin nuvarande form uppfyller förväntningarna, både i detalj och som helhet.

4.2 EESK stöder strävan att basera registreringsförfarandena på typgodkännandet för hela fordon, enligt systemet med intyg om överensstämmelse. Även om dessa uppgifter är mer detaljerade än de som krävs enligt bilaga 1, så är de internationellt accepterade och registreringsförfarandena i ett flertal medlemsstater är redan baserade på dem.

4.3 Förutom de tekniska data som tillverkarna tillhandahåller bör man även inkludera realvärden baserade på de senaste officiella kontrollerna, t.ex. vad gäller förorenande utsläpp.

Bryssel den 12 juli 2012

Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs
ordförande
Staffan NILSSON
