

Datum
2013-05-14Dnr/Beteckning
TSV 2013-1386Ert datum
2013-04-15Er beteckning
N2013/2017/TERegeringskansliet
Näringsdepartementet
att: Björn Stafbom
103 33 Stockholm

Remiss angående Förslag till förordning om förenklad överföring av motorfordon registrerade i en annan medlemsstat på den inre marknaden (KOM (2012) 164).

Sammanfattning

Transportstyrelsen välkomnar förslaget till harmoniserade bestämmelser angående överföring av fordon från en medlemsstat till en annan.

Transportstyrelsen välkomnar också det digitala utbytet av information mellan medlemsstaterna som föreslås. Vidare anser styrelsen att det är väsentligt att underlätta den inre marknaden och att minska de administrativa bördorna för företagen, enskilda och myndigheterna.

Enligt uppgift från kommissionen kommer ett nytt förslag inom några dagar.

Transportstyrelsens synpunkter

Transportstyrelsen lämnar synpunkter för respektive artikel men inledningsvis lämnas en allmän synpunkt. Transportstyrelsen har utgått ifrån den engelska versionen som är daterad den 7 mars 2013, eftersom det är den senaste versionen av förslaget.

Allmänt

Vid ett EReg-möte i Amsterdam den 17 april 2013 har kommissionen utlovat ett nytt förslag till reglering senast vid utgången av april månad 2013. EReg är en sammanslutning av fordonsregistreringsmyndigheterna inom EU. Avsikten är sedan att förhandlingarna ska återupptas vid ett möte i rådsarbetsgruppen i månadsskiftet maj/juni 2013.

Transportstyrelsen föreslår att formen för reglering bör vara som direktiv istället för som förordning. I de nyligen påbörjade förhandlingarna har det också varit den svenska positionen, enligt upprättad instruktion. Det finns

ett flertal medlemsstater som har samma uppfattning. Anledningen är att ett direktiv ger större valfrihet hur innehållet ska implementeras än om formen är en förordning. Möjligen kan förordningsreglering accepteras under förutsättning att förslaget preciseras och ändras i tillräcklig utsträckning.

Vissa centrala frågor är av betydelse i sammanhanget. Det handlar främst om

- vilka kontroller som får eller behöver genomföras,
- i vilka fall en fysisk kontroll får genomföras,
- i vilka fall en ansökan om registrering eller tillfällig registrering får avslås samt
- vilken kompetens som dels krävs för att avgöra om ytterligare kontroller ska ske och dels vilken kompetens som krävs för att genomföra sådana kontroller.

Regleringen av var ett fordon ska vara registrerat i förhållande till ägarens/innehavarens bosättningsort är också av central betydelse eftersom den artikeln påverkar skattebestämmelser. Även arbetsfördelningen mellan Transportstyrelsen och besiktningsföretagen, eller annan part som tar emot ansökan om registrering i Sverige, kan komma att påverkas vid implementeringen av förslaget i svensk rätt.

Vad beträffar faktapromemorian kan också Transportstyrelsens föreskrifter TSFS 2010:87 och TSFS 2010:84 och Vägverkets föreskrifter VVFS 2007:490 komma att påverkas av förslaget.

Transportstyrelsen redovisar nedan synpunkterna artikel för artikel.

Artikel 2 – Definitioner

Transportstyrelsen anser att artikeln har fått en tydligare utformning efter senaste omarbetningen av förslaget.

Artikel 3 – Plats för registrering av motorfordon som tidigare varit registrerade i en annan medlemsstat

Transportstyrelsen anser att punkten 1 bör ersättas med följande text:

”1. The vehicle shall be registered in another Member State where the owner has his normal residence or his place of business or where the vehicle is normally based.”

SE har i förhandlingar framfört den preliminära synpunkten men har meddelat att SE vill granska den skrivningen mer djupgående och har bett att få återkomma med en slutlig uppfattning i frågan.

Enligt kommissionen är frågan i denna artikel fortfarande öppen och det kan konstateras att ett stort antal medlemsstater är oroliga av nuvarande lydelse i förslaget. SE har också framfört en oro av konsekvenserna och framfört en granskningsreservation.

Artikel 4 – Registrering av fordon registrerade i en annan medlemsstat

Transportstyrelsen anser att 6 månader är för lång tid innan fordonet ska registreras i den nya medlemsstaten i samband med flyttning från en medlemsstat till en annan.

Transportstyrelsen anser att 30 dagar borde kunna gälla i båda de situationer som nämns i artikeln. Möjligen skulle tiden kunna vara längre än 30 dagar men styrelsen förstår sammanhanget med att trafikförsäkringen enligt femte motorfordonsförsäkringsdirektivet har en giltighet av 30 dagar.

Det kan också konstateras att ju längre tid som gäller för ett brukande utan registrering i landet så kan det innebära större problem med vägkontroller och övervakning. Det är svårigheter för polisen att ha kunskap om hur länge ett fordon har brukats och om det är tillåtet eller inte.

Transportstyrelsen anser att punkten 2 om ”evidence” (bevis) alternativt ”official proof” (officiellt intyg/bevis) strider mot artikel 5 i direktivet 1999/37/EG som tydligt anger att ett fordon alltid ska åtföljas av del I av registreringsbeviset.

Transportstyrelsen anser att det bör klargöras vad som menas med ”fysiska kontroller”. Det ska finnas en skillnad mellan tekniska inspektioner/trafiksäkerhetskontroller/identifiering. Identifiering av ett fordon ska alltid vara möjligt, annars kan inte medlemsstaterna kontrollera om ett fordon är skadat etc. I punkt 4 bör möjligheter att utföra fysiska kontroller av ett fordon inte begränsas till de i förslaget angivna skälen.

Transportstyrelsen anser att det ska vara möjligt att genomföra en kontroll av fordonets identitet och en jämförelse mellan den fysiska identiteten på fordonet och den identitet som finns på aktuellt registreringsdokument. Detta även om det inte sker vid ett ägarbyte inom Sverige.

Transportstyrelsen anser att den svenska modellen med ursprungskontroll bör vara tillämpbar även i ett EU-perspektiv. Den modellen innebär kontroll mot europeiska register såsom Interpol, SIS, Eucaris och det nationella efterlysningsystemet. Kontrollen innebär också kontroll av äktheten hos inlämnade dokument. I samband med teknisk identifiering hos ett besiktningsföretag jämförs fordonets fysiska identitet med identiteten på registreringsdokumentet. I samband med registreringen sker sedan också automatiserad kontroll av om fordonet är anmält stulet.

Det kan självklart ifrågasättas om medlemsstaternas möjligheter att få genomföra fysiska kontroller mot bakgrund av att fordonet inte har godkänts enligt harmoniserade regler strider mot principen om ömsesidigt erkännande.

Artikel 5 – Avslag på ansökan om registrering av ett fordon registrerat i en annan medlemsstat

Transportstyrelsen föreslår att ”får” ska bytas ut mot ”ska” i artikelns första mening. Om det endast står får så kan det innebära att vissa medlemsstater väljer att inte avslå trots att det finns skäl till det och då finns det risk av att stulna fordon kommer i omlopp på ett negativt sätt.

Begreppen ”allvarligt skadat” eller ”förstört” bör definieras så att samtliga medlemsstater har samma innebörd i de olika begreppen.

Transportstyrelsen föreslår att punkten 2 stryks eftersom det redan finns sådana bestämmelser i den nationella lagstiftningen.

Vidare anser Transportstyrelsen att det kan vara lämpligare och tydligare om artikeln delades upp i två artiklar, en som avser stulna fordon och en som avser skadade fordon.

Artikel 6 – Tillfällig registrering för överföring till en annan medlemsstat

Transportstyrelsen anser att artikeln bör tydliggöras. Avser bestämmelsen begagnade fordon eller nya fordon eller både ock. Avser bestämmelsen att den tillfälliga registreringen ska utfärdas i ursprungslandet eller i det land dit fordonet förs för att registreras eller är det möjligt att utfärda en sådan registrering i båda länderna,

Transportstyrelsen anser också att registreringsskyltar för en tillfällig registrering också bör harmoniseras framförallt för att underlätta polisens vägkontroller. På registreringsskylten ska då också framgå den tillfälliga registreringens giltighetstid, dvs när den går ut.

Transportstyrelsen kan också konstatera att i Sverige finns det fyra former av tillfällig registrering:

- Import av fordon för stadigvarande bruk här i landet
- Import av fordon för tillfälligt bruk här i landet
- Export av nya fordon
- Export av begagnade fordon

Den harmonisering som avses i förslaget är endast den förstnämnda situationen, vilket innebär att de tre övriga situationerna inte är berörda.

I förslaget föreslås en giltighet av 30 dagar och den skulle möjligen kunna vara något längre. Styrelsen förstår samtidigt att det kan vara lämpligt med en giltighet som har en koppling till giltighetstiden av trafikförsäkringen enligt femte motorfordonsförsäkringsdirektivet.

I senaste förhandlingen har SE också framfört en granskningsreservation.

Artikel 7 – Utbyte av uppgifter om fordonsregistrering

Transportstyrelsen föreslår att Eucaris ska användas som teknisk plattform för utbyte av information enligt dessa bestämmelser. Transportstyrelsen föreslår att det ska komma i uttryck i denna artikel men också i bilaga 2 i dessa bestämmelser. Se också synpunkten under bilaga 2 längre fram i detta remissvar. Det har också varit den svenska positionen i enlighet med upprättad instruktion för rådsarbetsgruppsmöten.

Transportstyrelsen föreslår att följande text bör införas i punkten 3.
”Information som hämtas i enlighet med detta/denna direktiv/förordning och som lagras i det nationella registret i en medlemsstat, informationen ska behandlas i enlighet med den nationella lagstiftningen.” Förslag till engelsk text kan vara ”After information retrieved in accordance with this Directive/Regulation is stored in the national register of a Member State, the information is dealt with according to national legislation.”

Transportstyrelsen föreslår också att artikelns innehåll noggrant analyseras så inte innehållet innebär problem med den svenska grundlagen och offentlighetsprincipen.

Artikel 8 – Yrkesmässig fordonsregistrering

Transportstyrelsen anser att både registreringsskyltar och registreringsbevis bör vara harmoniserade för att underlätta polisens vägkontroller.

I övrigt är det senaste förslaget till lydelse av denna artikel mer flexibelt än det tidigare förslaget.

Artikel 9 – Nationella kontaktpunkter

Transportstyrelsen anser att det är viktigt att medlemsstaterna och kommissionen håller listan om kontaktpunkterna uppdaterat. När det gäller förteckningen enligt direktiv 1999/37/EG så är det under vissa perioder problem med uppdateringen och flera medlemsstater har inaktuella uppgifter. Det är också önskvärt om det kan framgå om en medlemsstat endast kan utse en kontaktpunkt eller om de kan vara flera.

Artikel 10 – Delegerade akter

Transportstyrelsen anser att artikeln har en bättre utformning efter den senaste omarbetningen i förslaget. Artikeln ger endast kommissionen möjlighet att anta en delegerad akt av innehållet bilaga 1. Enligt Transportstyrelsens uppfattning kan det vara rimligt att ändringar kan ske genom en delegerad akt som då är relaterade till den tekniska utvecklingen.

Artikel 14 – Ikraftträdandet och tillämpningen

Transportstyrelsen föreslår att bestämmelserna ska tillämpas tidigast två år efter ikraftträdandet. Helst skulle det vara behövligt med en implementeringstid av tre år.

Bilaga 1

Transportstyrelsen har analyserat uppgifterna i bilaga 1 i förhållande till de uppgifter som finns i vägtrafikregistret. De flesta uppgifterna finns i vägtrafikregistret men för följande uppgifter finns det vissa frågetecken. Tekniska uppgifter bör vara harmoniserade med uppgifterna i ramdirektiven för motorfordon och släpvagnar som dras av dessa samt för två- och trehjuliga motorfordon.

4. Registration certificate identification number(s)

Vissa länder har ett förtryckt numrerat dokument medan i Sverige redovisas ett kontrollnummer som också är unikt för aktuellt dokument. Det som redovisas i Sverige skulle möjligen kunna inrymmas i beskrivningen. I annat fall så vore det på sin plats med en definition av vad som avses.

16. Number of axles

Finns inte för M1-fordon (personbilar).

28. Engine: rated speed (in min -1)

Uppgiften finns i vägtrafikregistret men skrivs inte ut på registreringsbeviset.

29. Engine: Identification number

Registreras för MC och Moped som omfattas av EU-typgodkännandet och som registreras med stöd av ett CoC.

30. Power/weight ratio (in kW/kg) (only for motorcycles)

Uppgiften finns inte i vägtrafikregistret.

38. Exhaust emissions: CO (in g/km or g/kWh)

Finns i vägtrafikregistret men skrivs inte ut på registreringsbeviset.

39. Exhaust emissions: HC (in g/km or g/kWh)

Finns i vägtrafikregistret men skrivs in ut på registreringsbeviset.

40. Exhaust emissions: NOx (in g/km or g/kWh)

Finns i vägtrafikregistret men skrivs inte ut på registreringsbeviset.

41. Exhaust emission: HC + NOx (in g/km)

Finns i vägtrafikregistret men skrivs inte ut på registreringsbeviset.

42: Exhaust emission: particulates for diesel (in g/km or g/kWh)

Finns i vägtrafikregistret men skrivs inte ut på registreringsbeviset.

43. Exhaust emission: corrected absorption coefficient for diesel (in min -1)

Finns i vägtrafikregistret men skrivs inte ut på registreringsbeviset.

54. Reason for destruction

Bör finnas en beskrivning från respektive land om vilka orsaker som används och en definition av innebörden av respektive orsak.

56. Stolen registration certificate and/or plates (Yes/No)

I Sverige registreras för närvarande inte stulna registreringsbevis. När det gäller stulna registreringsskyltar så är det svårt att veta om de är stulna eller har förkommit. Även om de är förkomna så kan de vara anmälda till polisen som stulna.

57. Inactive registration

Respektive land bör meddela till kommissionen vilka egenskaper som de levererar till denna uppgift. Det kan vara svårt att få en enhetlighet i egenskaperna men det är värdefullt med en lista över aktuella begrepp.

Bilaga 2

Transportstyrelsen föreslår att Eucaris ska användas som teknisk plattform för att utbyta information om fordon mellan medlemsstaterna. Eucaris är ett väl fungerande system och ett bra system för att utbyta information. Eucaris är ett system som har använts länge av ett flertal medlemsstater för att utbyta information om fordon och körkort. Under senare år har Eucaris också använts och används för utbyte av information, bl a enligt Prümrådsbeslutet och enligt CBE-direktivet (utbyte om åtta olika trafikförseelser).

Detta ärende har beslutats av chefen för GD-stab, Jacob Gramenius. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog direktören Anders Larsson, handläggaren Pasi Paavola, utredaren Louise Hagström och områdeexperten för fordon Kjell-Åke Sjödin de två sistnämnda som föredragande.

Jacob Gramenius