



EUROPEISKA KOMMISSIONEN

Bryssel den 4.4.2012
COM(2012) 164 final

2012/0082 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

**om förenklad överföring av motorfordon registrerade i en annan medlemsstat på den
inre marknaden**

(Text av betydelse för EES)

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

MOTIVERING

1. BAKGRUND

Trots den fortskridande integrationen på den inre marknaden kvarstår registrering av motorfordon som ett vanligt problem på den inre marknaden både för enskilda och företag. Sådana problem framhövs som ett av de 20 allvarligaste problemen med den inre marknaden i en lista som kommissionen sammanställt. I rapporten om EU-medborgarskapet 2010 *Att undanröja hindren för EU-medborgarnas möjligheter att utöva sina rättigheter*¹ utpekade kommissionen problem med fordonsregistrering som ett av de allvarligaste hindren för enskilda som praktiskt vill utöva sina rättigheter enligt EU-lagstiftningen, och tillkännagav att man ville förenkla formkraven och villkoren för fordon registrerade i andra medlemsstater (åtgärd 6 i rapporten).

Skyldigheten att i den mottagande medlemsstaten registrera ett motorfordon som tidigare varit registrerat i en annan medlemsstat har varit en källa till klagomål och rättsaker i årtal. Enskilda och företag som köpt ett fordon i ett annat land och tagit det med sig hem står vanligtvis inför komplicerade och betungande registreringsförfaranden och tidsödande krav på mer papper.

Därför skadar problem med fordonsregistrering den fria rörligheten för varor, en grundläggande frihet och en hörnsten för Europeiska unionen. Detta framhölls i strategin Europa 2020 för smart och hållbar tillväxt för alla², där det påpekades att enskilda och företag varje dag känner av att det finns hinder för verksamhet över gränserna trots att den inre marknaden existerar juridiskt.

Högnivågruppen av oberoende intressenter för administrativa bördor ställde sig i ett yttrande av den 11 mars 2011 bakom ett eventuellt initiativ från kommissionen om förenkling av villkor och formkrav vid registrering. Gruppen uppmanade också de nationella myndigheterna att införa bättre registreringsförfaranden så snart som möjligt, särskilt i fråga om ömsesidigt erkännande av dokumentation, och avhålla sig från betungande krav på ytterligare dokumentation.

Alla medlemsstater har ett system för registrering av motorfordon. Det omfattar administrativt godkännande av ibruktagande av ett fordon på väg, identifiering av fordonet och tilldelning av ett registreringsnummer. Registreringsuppgifterna används för beskattning av motorfordon. I slutet av registreringsförfarandet utfärdar medlemsstaterna ett registreringsbevis som styrker att fordonet är registrerat i en viss medlemsstat. Registreringsbeviset innehåller också namn och adress för den person som fordonet är registrerat på (registreringsbevisets innehavare, som inte nödvändigtvis är samma person som fordonets ägare).

Om fordonet är registrerat i en medlemsstat och ofta används i en annan uppstår två huvudproblem:

¹ KOM(2010) 603, 27.10.2010.

² KOM(2010) 2020, 3.3.2010.

1. Enskilda som flyttar till en annan medlemsstat, gränsgångare, biluthyrningsföretag och personer som leasar motorfordon i en annan medlemsstat är ofta skyldiga att registrera fordonet i det land de bor eller där fordonet används, fastän fordonet redan är registrerat i en annan medlemsstat. Det gäller t.ex. när innehavaren byter bostadsort och flyttar stadigvarande till en annan medlemsstat och tar fordonet med sig. Det är dock ett irritationsmoment för enskilda som bor en del av året i en medlemsstat och resten av året i en annan eller för gränspendlare som i hemlandet använder ett fordon som är registrerat på arbetsgivaren i en annan medlemsstat. I detta fall är fordonet redan registrerat i en medlemsstat, men innehavaren blir ofta tillsagd av den andra medlemsstaten att låta registrera det där. Leasingföretag har också problem med registrering, åtminstone om de är innehavare av registreringsbeviset, när fordonet används av en person från en annan medlemsstat. Slutligen brukar biluthyrningsföretag som vill flytta en del av sin fordonspark till en annan medlemsstat under kort tid för att tillgodose en säsongsbetonad efterfrågan bli skyldiga att låta registrera de fordonen i den medlemsstaten.
2. Formkraven för omregistrering av ett motorfordon som överförs från en medlemsstat till en annan är ofta betungande och tidsödande. Att överföra ett fordon för en längre tid till en annan medlemsstat innebär ofta mer byråkrati i mottagarlandet och vanligtvis också i ursprungslandet för att avföra fordonet ur registret. Den extra bördan orsakas främst av att registreringsmyndigheterna i mottagarlandet har liten eller ingen information om fordonet, utom vad som står på registreringsbeviset. Om fordonet omregistreras i samma medlemsstat kan registreringsmyndigheterna använda uppgifterna i sina nationella databaser.

2. SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSBEDÖMNINGAR

Detta förslag åtföljs av en konsekvensbedömning och en sammanfattning av den, som lades fram för kommissionens konsekvensbedömningsnämnd, Nämnden avgav ett yttrande den 16 december 2011 och slutversionen av konsekvensbedömningen ändrades i enlighet med det.

Förslaget skulle leda till mycket väsentliga administrativa förenklingar för företag, enskilda och registreringsmyndigheter. Minskningen av den administrativa bördan beräknas leda till besparingar på minst 1 445 miljoner euro per år.

Från mars till maj 2011 genomfördes ett offentligt samråd med berörda parter med hjälp av specialanpassade frågeformulär till enskilda, näringsidkare och myndigheter genom webbtjänsten Din röst i Europa. En sammanfattning av samrådet finns i bilaga 1 till konsekvensbedömningen och på webbplatsen Europa³. Samtliga kommissionens minimikrav är uppfyllda. En konferens hölls den 21 juni 2011 för att redovisa samrådets resultat och möjliggöra ytterligare debatter och meningsutbyten

³

http://ec.europa.eu/enterprise/policies/single-market-goods/free-movement-non-harmonised-sectors/car-registration/view_contributions_en.htm

mellan olika parter, särskilt för de myndigheter som ansvarar för registrering i medlemsstaterna.

3. FÖRSLAGETS RÄTTSLIGA UTFORMNING

3.1 Mål

Förslagets allmänna mål är att förbättra den inre marknadens funktion genom undanröjande av administrativa hinder för omregistrering av motorfordon, något som för närvarande hindrar den fria rörligheten för varor.

Förslagets särskilda mål är att harmonisera, anpassa och förenkla förfarandena för omregistrering av motorfordon registrerade i andra medlemsstater för enskilda, arbetstagare, arbetsgivare, biluthyrningsföretag, leasingföretag och registreringsmyndigheter. Förslaget är också avsett att minska den administrativa bördan för alla berörda aktörer utan att äventyra trafiksäkerheten eller bekämpandet av brott och bedrägerier.

Förslagets operativa mål är följande:

- Att fastställa i vilken medlemsstat ett motorfordon som överförs mellan medlemsstater ska registreras.
- Att påskynda omregistreringsförfarandena.
- Att minska de enskildas och företagens administrativa börda genom att begränsa det antal handlingar som krävs för omregistrering och genom att underlätta datautbyte mellan nationella registreringsmyndigheter.

3.2. Rättslig grund och val av regleringsform

De nuvarande problemen och skillnaderna mellan nationella administrativa föreskrifter om omregistrering av fordon registrerade i andra medlemsstater hindrar den fria rörligheten för de fordonen inom EU. Därför har EU rätt att agera på grundval av artikel 114 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, för att skydda en väl fungerande inre marknad för begagnade motorfordon köpta i en annan medlemsstat. Förslaget gynnar dessutom enskilda som överför ett fordon till ett annat boproduktionsland, enskilda som brukar ett fordon registrerat i det land där de arbetar samt biluthyrningsföretag (och i mindre omfattning leasingföretag) som på grund av registreringskrav för sig själva eller för sina kunders räkning stöter på hinder för gränsöverskridande användning av sådana fordon.

En förordning föreslås av följande skäl: En förordning är direkt tillämplig i medlemsstaterna och behöver inte införlivas i de nationella rättsordningarna. Eftersom förordningen bara är tillämplig på gränsöverskridande situationer inom EU, leder den till ökad rättssäkerhet och förenklar på den inre marknaden. En förordning är också ett effektivare sätt att organisera det elektroniska datautbytet mellan registreringsmyndigheterna. Slutligen uppstår ingen risk att medlemsstaterna hänger på extra bestämmelser om regleringsformen är en förordning.

3.3 Förslagets enskilda artiklar

I artikel 1 fastslås principen att medlemsstaterna har rätt att undanta vissa kategorier av motorfordon från registrering. Det faktum att ett motorfordon varit registrerat i en annan medlemsstat innebär inte att det måste vara registreringspliktigt i den medlemsstat dit det överförs. Här sägs också uttryckligen att motorfordon registrerade i tredjeländer inte omfattas av förordningen. Vidare ska förordningen tolkas så att den inte gäller registrering av motorfordon som varit registrerade i samma medlemsstat, dvs. att nationella regler för omregistrering av motorfordon inom samma medlemsstat fortfarande gäller och inte påverkas av förordningen. Medlemsstaterna har också kvar sin frihet att beskatta motorfordon i överensstämmelse med unionsrätten.

I artikel 2 finns definitionerna, som nära ansluter till befintliga definitioner i unionsrätten, särskilt i direktiv 1999/37/EG av den 29 april 1999 om registreringsbevis för fordon⁴. Det direktivet gäller för motorfordon enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG av den 5 september 2007 om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon (ramdirektiv)⁵ eller Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/24/EG av den 18 mars 2002 om typgodkännande av två- och trehjuliga motorfordon och om upphävande av rådets direktiv 92/61/EEG⁶, men inte jordbruks- eller skogsbrukstraktorer. Direktiv 1999/37/EG utgör dock inte någon fullständig harmonisering, enligt domstolens senaste rättspraxis⁷.

Enligt artikel 3 får en medlemsstat endast kräva att ett fordon registrerat i en annan medlemsstat ska vara registrerat i den första medlemsstaten om innehavaren av registreringsbeviset har sin normala hemvist där. I artikeln finns flera kriterier för att avgöra var den normala hemvisten är belägen. För fysiska personer som inte agerar inom ramen för näringsverksamhet är kriterierna samma som dem i artikel 7 i rådets direktiv 83/182/EEG av den 28 mars 1983 om skattebefrielser inom gemenskapen för vissa transportmedel som tillfälligt införs från en annan medlemsstat⁸. För företag avser de föreslagna kriterierna etableringsort eller verksamhetsort, vilket innebär att om ett fordon är registrerat på ett företag i den medlemsstat där det är etablerat men används av en arbetstagare bosatt i en annan medlemsstat, får denna andra medlemsstat inte kräva att fordonet ska vara registrerat där. På så sätt undviker man en bedömning från fall till fall i den medlemsstat där arbetstagaren är bosatt för att avgöra om firmabilen används främst för privata eller yrkesmässiga ändamål, och om pendlingen mellan bostaden och arbetsplatsen ska räknas som privat eller yrkesmässigt bruk.

I artikel 4 anges en tydlig, enkel regel: om innehavaren av registreringsbeviset flyttar sin normala hemvist till en annan medlemsstat ska han eller hon begära omregistrering av sitt fordon inom sex månader från flytten. Under dessa sex

⁴ EGT L 138, 1.6.1999, s. 57.

⁵ EUT L 263, 9.10.2007, s. 1.

⁶ EGT L 124, 9.5.2002, s. 1.

⁷ Domstolens dom av den 6 oktober 2011 i mål C-443/10, Philippe Bonnarde mot Agence de Services et de Paiement.

⁸ EGT L 105, 23.4.1983, s. 59.

månader får den mottagande medlemsstaten inte begränsa bruket av fordonet. Artikeln innebär också en stor förenkling av registreringsförfarandena för motorfordon registrerade i en annan medlemsstat. Här tillämpas domstolens fasta rättspraxis i fråga om fri rörlighet för varor, enligt vilken medlemsstaterna bör underlätta handeln inom EU genom att erkänna intyg utfärdade i andra medlemsstater, exempelvis intyg på att ett fordon som är registrerat där har godkänts i trafiksäkerhetsprovning. Domstolen har också uttalat att denna princip om ömsesidigt erkännande av uppgifter om registrering och trafiksäkerhetsprovningar bör kompletteras med samarbete mellan medlemsstaternas myndigheter kring uppgifter som saknas⁹. Enligt artikeln ska samarbetet ske elektroniskt, i den meningen att fordonsregistreringsmyndigheten ska hämta uppgifterna från fordonsregistret i det land där fordonet varit registrerat med hjälp av det program som avses i artikel 7 och bilaga II. Denna princip om elektroniskt förvaltningssamarbete fungerar också åt det andra hållet: när en medlemsstat registrerar ett fordon som varit registrerat i en annan medlemsstat ska registreringsmyndigheten i mottagarlandet enligt artikeln underrätta registreringsmyndigheten i det land där fordonet tidigare varit registrerat om detta. Slutligen möjliggör artikeln ytterligare kontroller av fordonet i vissa fall.

I artikel 5 anges när registreringsmyndigheten får avslå en ansökan om registrering av ett motorfordon registrerat i en annan medlemsstat. Det främsta målet med artikel 5 är att förebygga bedrägeri och trygga trafiksäkerheten, eftersom omregistrering av fordon i ett nytt land ibland används för att "tvätta" stulna fordon eller fordonshandlingar. Stulna fordon säljs ofta under ny identitet, t.ex. genom kloning (dvs. att ett stulet fordon får sina riktiga identitetsmärkningar avlägsnade och ändrade till märkningen för ett lagligt fordon i trafik, så att det stulna fordonet tar på sig det lagliga fordonets identitet och två fordon nu används med samma registreringsnummer) eller dubbelgångare (dvs. när ett stulet fordons identitet byts ut mot ett ramponerat fordons). Det kan bara förebyggas genom nära samarbete mellan registreringsmyndigheterna. Artikeln bör därför också bidra till genomförandet av följande rättsakter:

- Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/53/EG av den 18 september 2000 om uttjänta fordon¹⁰. Enligt detta direktiv ska medlemsstaterna bl.a. se till att alla uttjänta fordon överförs till auktoriserade behandlingsanläggningar. Medlemsstaterna ska också upprätta system enligt vilket uppvisande av ett skrotningsintyg är ett villkor för avregistrering av det uttjänta fordonet. Skrotningsintyget utfärdas till innehavaren eller ägaren när det uttjänta fordonet överförs till en behandlingsanläggning.
- Rådets beslut 2004/919/EG av den 22 december 2004 om bekämpande av fordonsbrottslighet med gränsöverskridande verkningar¹¹, som syftar till bättre samarbete inom EU kring förebyggande och bekämpning av gränsöverskridande fordonsbrottslighet, särskilt i fråga om sambandet mellan fordonsstölder och olaglig handel med bilar. Enligt beslutet ska alla medlemsstater se till att deras behöriga myndigheter vidtar nödvändiga

⁹ Domstolens dom av den 20 september 2007 i mål C-297/05, kommissionen mot Nederländerna.

¹⁰ EGT L 269, 21.10.2000, s. 34.

¹¹ EUT L 389, 30.12.2004, s. 28.

åtgärder för att förebygga missbruk och stöld av registreringshandlingar för fordon. De nationella fordonsregistreringsmyndigheterna ska underrättas av de brottsbekämpande myndigheterna om ett fordon som håller på att registreras har anmälts som stulet. Dessutom ska missbruk av registreringsbevis förebyggas: alla medlemsstater ska se till att de behöriga myndigheterna vidtar nödvändiga åtgärder för att infordra registreringsbeviset från fordonets ägare eller innehavare om fordonet har utsatts för allvarlig skada vid en kollision (totalhaveri). Registreringsbeviset ska också infordras om de brottsbekämpande myndigheterna märker att det har gjorts ingrepp i fordonets identitetsmärkning, t.ex. fordonets identifieringsnummer.

Meningen med artikel 6 är att underlätta handeln inom EU med begagnade fordon genom harmoniserade regler om tillfällig registrering av motorfordon. Sådana regler behövs först och främst för personer som köper ett fordon i en medlemsstat och sedan kör det till sitt hemland för att få det slutligt registrerat där. När ett fordon som redan är registrerat i en medlemsstat säljs till en person i en annan medlemsstat kommer säljaren antagligen att låta avregistrera fordonet när det säljs. Säljaren kommer knappast att låta köparen köra fordonet under säljarens registreringsnummer. Därför behövs ett system för tillfällig registrering för att få den inre marknaden för begagnade fordon att fungera bättre och överbrygga luckan mellan registreringen i den första medlemsstaten och den nya registreringen i den andra medlemsstaten. Med ett system för tillfällig registrering kan registreringsmyndigheterna också skydda kvaliteten på uppgifterna i sina register, så att de lätt kan överföras genom det dataprogram som avses i artikel 7. Enligt artikel 6 ska den tillfälliga registreringen gälla i högst 30 dagar så att den är förenlig med artikel 15 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/103/EG av den 16 september 2009 om ansvarsförsäkring för motorfordon och kontroll av att försäkringsplikten fullgörs beträffande sådan ansvarighet¹². Genom artikel 15 i direktiv 2009/103/EG regleras försäkringstäckningen av motorfordon som avsänds från en medlemsstat till en annan så att den medlemsstat där risken är belägen ska anses vara införselmedlemsstaten omedelbart efter det att köparen accepterar mottagandet av fordonet, under en tid av 30 dagar, trots att fordonet inte är formellt registrerat i införselmedlemsstaten. Om fordonet är inblandat i en olycka under denna tidsperiod och inte är försäkrat, ska organet i införselmedlemsstaten vara ersättningsskyldigt i enlighet med artikel 10 i direktiv 2009/103/EG.

I artikel 7 stadgas om elektroniskt utbyte av uppgifter mellan medlemsstaterna vid omregistrering av ett motorfordon. Enligt artikel 7 får kommissionen behörighet att anta genomförandeakter för de gemensamma förfarandena och specifikationerna för programvaran, inklusive format för datautbyte, tekniska förfaranden för slagning i och tillgång till nationella elektroniska register samt förfaranden för tillgång och säkerhet. Elektroniskt utbyte av fordonsregistreringsuppgifter mellan medlemsstaterna bör ske i enlighet med den europeiska interoperabilitetsramen (EIF)¹³.

Tanken med artikel 8 är att underlätta yrkesmässig handel inom EU med begagnade fordon genom harmoniserade regler om yrkesmässig registrering av motorfordon.

¹² EUT L 263, 7.10.2009, s. 11.

¹³ KOM(2010) 744, 16.12.2010.

För närvarande finns system för yrkesmässig registrering i de flesta medlemsstaterna, så att återförsäljare kan köra motorfordon på allmän väg under kort tid utan att vara förpliktigade att registrera dem formellt. System för yrkesmässig registrering är normalt endast öppna för tillverkare, montörer, distributörer och återförsäljare av motorfordon i deras besittning eller för provningsändamål. De flesta medlemsstater utfärdar inte några egentliga yrkesmässiga registreringsbevis där fordonet identifieras, utan tillhandahåller oftast en annan typ av handling om fastställande av sambandet mellan registreringsskyltarna och innehavaren, eller också ålägger de innehavaren att föra en loggbok över körningar med registreringsskyltarna. Erfarenheten visar dock att de flesta yrkesmässiga registreringar inte erkänns av de andra medlemsstaterna, främst eftersom ett formellt registreringsbevis saknas, så att de flesta yrkesmässiga distributörerna och återförsäljarna avhåller sig från att använda yrkesmässig registrering utanför sitt hemland. Målet med artikel 8 är att undanröja dessa hinder för handeln inom EU med begagnade motorfordon genom ett gemensamt system där yrkesmässig registrering som beviljas tillverkare, montörer, distributörer och återförsäljare etablerade i en medlemsstat erkänns i de andra medlemsstaterna. I artikel 8 ges även kommissionen befogenhet att anta genomförandeakter om fastställande av format och mall för yrkesmässigt registreringsbevis för fordon.

Enligt artikel 9 ska medlemsstaterna förse kommissionen med namn och kontaktuppgifter för de fordonsregistreringsmyndigheter som svarar för förvaltning av de officiella fordonsregistren i den medlemsstaten och för tillämpning av förordningen. Kommissionen ska sedan på sin webbplats offentliggöra en förteckning över de myndigheterna och eventuella uppdateringar av förteckningen. Dessutom ska fordonsregistreringsmyndigheterna enligt den här bestämmelsen se till att information om registrering av fordon i den aktuella medlemsstaten samt myndighetens namn och kontaktuppgifter finns lätt tillgängliga för allmänheten.

Genom artiklarna 10 och 11 delegeras befogenheter till kommissionen att ändra bilagorna I och II på grund av teknikens framåtskridande, bland annat för att ta hänsyn till ändringar av direktiv 1999/37/EG eller av andra unionsrättsakter som har direkt relevans för uppdateringen av bilagorna I och II. Vidare ges kommissionen befogenhet att fastställa de krav på gott renommé och erforderlig fackkompetens som företag ska uppfylla för att få använda yrkesmässig registrering och att fastställa giltighetstiden för yrkesmässiga registreringsbevis.

- Bilaga I bör överensstämma med innehållet i det harmoniserade registreringsbeviset i direktiv 1999/37/EG när det gäller fordonsuppgifter. Eftersom inga personuppgifter om innehavaren av det föregående registreringsbeviset eller om någon annan person som nämns på beviset (t.ex. ägaren eller användaren) behövs vid omregistrering, ingår inte dessa uppgifter i bilaga I även om de ingår i de obligatoriska uppgifterna i det harmoniserade registreringsbeviset enligt direktiv 1999/37/EG. Det kan dock inte uteslutas att ändringar kan göras av exempelvis innehållet i det intyg om överensstämmelse som tjänar som underlag för den första registreringen. Sådana ändringar kan bli följden av bl.a. ändringar av Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG av den 5 september 2007 om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon.

Genom delegeringen av befogenheter torde kommissionen kunna anpassa bilaga I till det.

- I bilaga II nämns dataprogrammet, som antagligen kommer att uppdateras flera gånger på grund av informationsteknikens utveckling. Genom delegeringen av befogenheter torde kommissionen kunna anpassa bilaga II därefter.
- Delegeringen av befogenheter är tänkt att göra det möjligt för kommissionen att föreskriva de krav på gott renommé och erforderlig fackkompetens som företag ska uppfylla för att få använda yrkesmässig registrering enligt artikel 8.1 c. Kommissionen bör också få fastställa giltighetstiden för yrkesmässiga registreringsbevis.

I artikel 12 stadgas om kommittéförfarandet för genomförande av artiklarna 7 och 8, närmare bestämt genomförandeakter om de gemensamma förfarandena och specifikationerna för det dataprogram som avses i artikel 7, inklusive format för datautbyte, tekniska förfaranden för slagning i och tillgång till nationella elektroniska register samt förfaranden för tillgång och säkerhet, samt genomförandeakter om fastställande av format och mall för yrkesmässiga registreringsbevis för fordon. Dessa genomförandeakter har allmän räckvidd och bör därför antas enligt granskningsförfarandet i artikel 2.2 a i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter¹⁴.

Artikel 13 innehåller bestämmelser om utvärdering av förordningen i form av en rapport till Europaparlamentet och rådet fyra år efter förordningens ikraftträdande. Kommissionen bör i utvärderingen påpeka eventuella problem och brister i förordningen, och eventuellt föreslå nya åtgärder såsom ändringar av förordningen för att uppnå ytterligare administrativa förenklingar för enskilda och företag eller bättre integration av den inre marknaden för begagnade motorfordon.

Enligt artikel 14 ska förordningen börja tillämpas ett år efter ikraftträdandet.

4. BUDGETKONSEKVENSER

Förslagets inverkan på budgeten redovisas i bifogad finansieringsöversikt. Förslaget kräver bara att administrativa anslag tas i anspråk, inte driftsanslag.

¹⁴ EUT L 55, 28.2.2011, s. 13.

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

om förenklad överföring av motorfordon registrerade i en annan medlemsstat på den inre marknaden

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 114,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande¹⁵,

efter att ha hört Europeiska datatillsynsmannen,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och

av följande skäl:

- (1) Alla medlemsstater har system för registrering av motorfordon, som utgör det förvaltningsrättsliga tillståndet för ibruktagande av fordon i trafik på väg, och under registreringen identifieras fordonet och förses med ett registreringsnummer. Många av de nationella reglerna för registrering av fordon står dock i strid mot varandra eller är komplicerade och betungande. Därför leder problem med fordonsregistrering till barriärer på den inre marknaden och svårigheter för den fria rörligheten i unionen för motorfordon som är registrerade i en annan medlemsstat.
- (2) Enligt rapporten om EU-medborgarskapet 2010 *Att undanröja hindren för EU-medborgarnas möjligheter att utöva sina rättigheter*¹⁶ var problem med registrering av fordon ett av de allvarligaste hindren för enskilda som praktiskt vill utöva sina rättigheter enligt unionsrätten. I rapporten betonade kommissionen att det var viktigt att avlägsna det hindret genom att förenkla formkrav och villkor för registrering av fordon som redan är registrerade i en annan medlemsstat.

¹⁵ EUT C , , s. .

¹⁶ KOM(2010) 603, 27.10.2010.

- (3) I rådets direktiv 1999/37/EG av den 29 april 1999 om registreringsbevis för fordon¹⁷ harmoniseras registreringsbevisets form och innehåll för att underlätta förståelsen av beviset och därigenom den fria rörligheten för fordon registrerade i en medlemsstat på vägarna i andra medlemsstater. Enligt det direktivet ska registreringsbevis som utfärdas av en medlemsstat erkännas av de övriga medlemsstaterna för identifieringen av fordonet i internationell trafik eller för ny registrering av fordonet i en annan medlemsstat. Direktiv 1999/37/EG innehåller dock inga bestämmelser om vilken medlemsstat som är behörig för registrering eller om tillämpliga formkrav och förfaranden. För att undanröja hindren för motorfordons fria rörlighet på den inre marknaden måste det därför föreskrivas separata harmoniserade regler om fastställande av den medlemsstat i vilken motorfordon ska registreras och om förenklade förfaranden för omregistrering av motorfordon som är registrerade i en annan medlemsstat.
- (4) Enligt nationella regler i medlemsstaterna måste ofta företag och enskilda som är etablerade eller bosatta där utverka registrering där av motorfordon som är registrerade av tredje man i en annan medlemsstat, även om fordonet inte väsentligen brukas permanent i den medlemsstat som kräver registrering och det inte föreligger någon avsikt att bruka fordonet permanent. Därför måste det fastställas i vilken medlemsstat ett motorfordon bör registreras, om det innehas av en person som är etablerad eller bosatt i en annan medlemsstat än den där ägaren är etablerad eller bosatt. I de fallen bör medlemsstaterna ömsesidigt erkänna giltiga registreringar i andra medlemsstater.
- (5) Registrering av motorfordon som är registrerade i andra medlemsstater hindras av betungande formkrav för registrering i medlemsstaterna, särskilt kraven att fordonen ska genomgå kompletterande provningar för att bedöma deras allmänna skick före registrering eller för att identifiera dem. Därför måste dessa formkrav minskas så att motorfordonens fria rörlighet garanteras och så att den administrativa bördan för enskilda, företag och registreringsmyndigheter minskar. Särskilt för medborgare eller företag som förvärvar ett motorfordon registrerat i en annan medlemsstat, bör man ombesörja ett förenklat registreringsförfarande som bygger på erkännande av handlingar och trafiksäkerhetsprovningar från andra medlemsstater och på organisation av förvaltningssamarbete mellan de behöriga myndigheterna om utbyte av uppgifter som saknas.
- (6) I denna förordning bör hänsyn tas till rådets beslut 2004/919/EG av den 22 december 2004 om bekämpande av fordonsbrottslighet med gränsöverskridande verkningar¹⁸, vars mål är att förbättra samarbetet i unionen kring förebyggande och bekämpning av gränsöverskridande fordonsbrottslighet. Enligt det beslutet ska varje medlemsstat se till att dess behöriga myndigheter vidtar de åtgärder som är nödvändiga för att förhindra missbruk och stöld av handlingar för fordonsregistrering. Därför bör medlemsstaterna enligt den här förordningen ha möjlighet att vägra registrering av ett motorfordon som är registrerat i en annan medlemsstat i händelse av fordonsbrottslighet, däribland missbruk och stöld av handlingar för fordonsregistrering.

¹⁷ EGT L 138, 1.6.1999, s. 57.

¹⁸ EUT L 389, 30.12.2004, s. 28.

- (7) Den här förordningen bör ha som mål administrativa förenklingar för enskilda, företag och registreringsmyndigheter, särskilt genom elektroniskt utbyte av uppgifter om fordonsregistrering. För den administrativa förenklingen av fordonsregistreringen måste alltså medlemsstaterna ge varandra åtkomsträttigheter till sina fordonsregistreringsuppgifter för att förbättra informationsutbytet och påskynda registreringsförfarandena.
- (8) För behandling av personuppgifter vid tillämpning av den här förordningen gäller Europaparlamentets och rådets direktiv 95/46/EG av den 24 oktober 1995 om skydd för enskilda personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter¹⁹. Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 45/2001 av den 18 december 2000 om skydd för enskilda då gemenskapsinstitutionerna och gemenskapsorganen behandlar personuppgifter och om den fria rörligheten för sådana uppgifter²⁰ är tillämplig då kommissionen behandlar personuppgifter i samband med den här förordningen.
- (9) Överföring av ett motorfordon som är registrerat i en medlemsstat till en annan medlemsstat för registrering där förutsätter en brett tillgänglig tillfällig registrering för att garantera trafiksäkerhet och elektronisk överföring av tillförlitliga uppgifter om fordonsregistrering. Därför måste ett system för tillfällig registrering av motorfordon upprättas.
- (10) Överföring av motorfordon till en annan medlemsstat utförd av företag som distribuerar motorfordon eller tillhandahåller provnings-, reparations- eller underhållstjänster för motorfordon sker normalt med nationella yrkesmässiga registreringsnummer. Dessa yrkesmässiga registreringsnummer erkänns dock ofta inte i andra medlemsstater, vilket innebär att näringsverksamheten hindras i företag som bedriver gränsöverskridande handel med begagnade motorfordon, särskilt i gränstrakter. Därför måste ett system införas som gör det möjligt för företag som distribuerar motorfordon eller tillhandahåller provnings-, reparations- och underhållstjänster för motorfordon att överföra sådana fordon till en annan medlemsstat med ett yrkesmässigt registreringsnummer.
- (11) Eftersom målen för den här förordningen, nämligen att minska formkraven vid registrering och därigenom trygga den fria rörligheten för motorfordon som är registrerade i en annan medlemsstat samt att minska den administrativa bördan för enskilda, företag och registreringsmyndigheter, inte i tillräckligt hög grad kan uppnås av medlemsstaterna på grund av motstridiga nationella regler och därför på grund av omfattningen och verkningarna bättre kan uppnås på unionsnivå, får unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går den här förordningen inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.
- (12) Denna förordning står i överensstämmelse med de grundläggande rättigheter och principer som erkänns i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna.

¹⁹ EGT L 281, 23.11.1995, s. 31.

²⁰ EGT L 8, 12.1.2001, s. 1.

- (13) För att nå målet om informationsutbyte mellan medlemsstaterna med driftskompatibla metoder bör kommissionen genom delegation i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt få behörighet att anta akter om ändring av bilagorna I och II till denna förordning på grund av teknikens framsteg, särskilt för att beakta ändringar av direktiv 1999/37/EG eller ändringar av andra unionsrättsakter av direkt betydelse för uppdatering av bilagorna I och II till den här förordningen samt för att fastställa kraven på gott renommé och fackkompetens för sådana företag som använder yrkesmässiga registreringsbevis och fastställa giltighetstiden för yrkesmässiga registreringsbevis för fordon. Det är av särskild betydelse att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå. Kommissionen bör, då den förbereder och utarbetar delegerade akter, se till att relevanta handlingar översänds samtidigt till Europaparlamentet och rådet samt att detta sker så snabbt som möjligt och på lämpligt sätt.
- (14) För att garantera enhetliga villkor för genomförandet av denna förordning bör kommissionen ges genomförandebefogenheter att föreskriva sådana gemensamma förfaranden och specifikationer för det dataprogram som krävs för elektroniskt utbyte av uppgifter om fordonsregistrering, bland annat dataformat, tekniska förfaranden för slagning i och tillgång till nationella elektroniska register, tillgångsförfaranden och säkerhetsrutiner samt format och mallar för yrkesmässiga registreringsbevis. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter²¹.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1
Tillämpningsområde

1. Denna förordning ska tillämpas på följande fordon:
 - a) Alla motorfordon och släpvagnar som avses i artikel 3 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG²².
 - b) Alla tvåhjuliga och trehjuliga motorfordon, även med tvillinghjul, avsedda att framföras på väg, som avses i artikel 1 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/24/EG²³.
2. Denna förordning ska inte tillämpas på registrering av motorfordon som är registrerade i ett tredjeland.
3. Denna förordning påverkar inte tillämpningen av medlemsstaternas rätt att undanta motorfordon från registrering i enlighet med direktiv 1999/37/EG.

²¹ EUT L 55, 28.2.2011, s. 13.

²² EUT L 263, 9.10.2007, s. 1.

²³ EGT L 124, 9.5.2002, s. 1.

Artikel 2 *Definitioner*

I denna förordning gäller följande definitioner:

1. *registrering*: administrativt godkännande för ibruktagande i vägtrafik av ett fordon, då fordonet identifieras och det tilldelas ett serienummer, kallat registreringsnummer.
2. *fordon registrerat i en annan medlemsstat*: ett fordon med ett giltigt registreringsbevis utfärdat av en annan medlemsstat.
3. *innehavare av registreringsbevis*: person i vars namn ett fordon är registrerat i en medlemsstat.
4. *yrkesmässig fordonsregistrering*: administrativt godkännande för ibruktagande i vägtrafik av ett fordon, då fordonet identifieras och det tilldelas ett serienummer, kallat yrkesmässigt registreringsnummer, som kan användas av olika fordon.

Artikel 3

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

1. En medlemsstat får bara kräva registrering på dess territorium av ett fordon som är registrerat i en annan medlemsstat om innehavaren av registreringsbeviset har sin normala hemvist på dess territorium.
2. Den medlemsstat där innehavaren av registreringsbeviset har sin normala hemvist är någon av följande:
 - a) För företag eller andra registrerade eller oregistrerade organ den medlemsstat där den centrala förvaltningen är belägen.
 - b) För ett företags eller annat organs filialer, platskontor eller andra driftställen den medlemsstat där filialen, platskontoret eller driftsstället är beläget.
 - c) För en fysisk person som är näringsidkare den medlemsstat där den huvudsakliga verksamheten är belägen.
 - d) För varje annan fysisk person:
 - i) Den plats där personen varaktigt är bosatt, dvs. bor under minst 185 dagar varje kalenderår, till följd av personlig och yrkesmässig anknytning eller till följd av stark personlig anknytning till platsen om det inte finns någon yrkesmässig.
 - ii) För en person vars yrkesanknytning finns på en annan plats än den där han eller hon har sin personliga anknytning, och som därför växelvis bor på olika platser i två eller flera medlemsstater, den plats där han eller hon har sin personliga anknytning, om han eller hon återvänder dit regelbundet.

Villkoret i led ii ska inte tillämpas när personen bor i en medlemsstat för att genomföra en uppgift av bestämd varaktighet. Vistelse för studier vid en högskola eller skola medför inte att byte av normal hemvist ska anses ha skett.

Artikel 4

Registrering av fordon registrerade i en annan medlemsstat

1. När innehavaren av ett registreringsbevis flyttar sin varaktiga bosättningsort till en annan medlemsstat får han eller hon ansöka om att ett fordon registrerat i en annan medlemsstat registreras inom sex månader efter ankomsten.

Under den tid som avses i första stycket får bruket av fordonet inte inskränkas.

2. Ansökan om registrering av ett fordon registrerat i en annan medlemsstat ska lämnas till en fordonsregistreringsmyndighet och omfatta de relevanta delarna av registreringsbeviset enligt artikel 5.2 i direktiv 1999/37/EG eller varje annat bevis på tidigare registrering i en annan medlemsstat.
3. När fordonsregistreringsmyndigheten tagit emot ansökan om registrering av ett fordon registrerat i en annan medlemsstat, ska den omedelbart inhämta uppgifter om de poster som anges i bilaga I direkt från fordonsregistreringsmyndigheten i den medlemsstat där fordonet är registrerat, i enlighet med artikel 7, och överföra uppgifterna till sitt eget register.
4. Före registrering av ett fordon registrerat i en annan medlemsstat får fordonsregistreringsmyndigheterna genomföra fysiska kontroller av fordonet endast i följande fall:
 - a) Om uppgifterna som sökanden lämnat under registreringsförfarandet inte kan återfinnas i det centrala fordonsregistret i den medlemsstat där fordonet uppges vara registrerat.
 - b) Om uppgifterna som sökanden lämnat under registreringsförfarandet skiljer sig från uppgifterna i det centrala fordonsregistret i den medlemsstat där fordonet är registrerat.
 - c) Om fordonsregistreringsmyndigheterna har rimliga skäl att tro att de tekniska bestämmelser enligt vilka fordonet har godkänts enligt artikel 23 eller 24 i direktiv 2007/46/EG eller enligt artikel 15 i direktiv 2002/24/EG inte är likvärdiga med de bestämmelserna.
 - d) Om trafiksäkerhetsprovningar ändå krävs för varje ägarförändring för fordonet, eller om fordonet är allvarligt skadat.
5. När ett fordon registrerat i en annan medlemsstat registreras, ska den behöriga fordonsregistreringsmyndigheten omedelbart underrätta fordonsregistreringsmyndigheten i den medlemsstat där fordonet senast var registrerat, i enlighet med artikel 7.

Artikel 5

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

1. Fordonsregistreringsmyndigheterna får endast avslå en ansökan om registrering av ett fordon registrerat i en annan medlemsstat i något av följande fall:
 - a) Om villkoren i artikel 4.2 inte är uppfyllda.
 - b) Om eventuella avgifter för registrering i den medlemsstaten för sådan registrering som avses i artikel 4 inte betalats.
 - c) Om fordonet underkänts vid sådan fysisk kontroll som avses i artikel 4.4.
 - d) Om uppgifter som inhämtats i enlighet med artikel 7 tyder på att
 - i) fordonet är allvarligt skadat, stulet eller skrotat,
 - ii) fordonets registreringshandlingar är stulna, om inte innehavaren tydligt kan styrka sin äganderätt till fordonet, eller
 - iii) datum för nästa obligatoriska trafiksäkerhetsintyg löpt ut.
2. Alla beslut som en fordonsregistreringsmyndighet fattar om avslag på ansökan om registrering av ett fordon registrerat i en annan medlemsstat ska vara vederbörligen motiverade. Sökanden kan inom en månad från mottagandet av avslaget begära att den behöriga fordonsregistreringsmyndigheten omprövar avslaget. Begäran ska innehålla grunderna för omprövningen. Inom en månad från mottaganden av en sådan begäran ska den behöriga fordonsregistreringsmyndigheten bekräfta eller ändra sitt beslut.

Artikel 6

Tillfällig registrering för överföring till en annan medlemsstat

1. Den som köpt ett fordon i en annan medlemsstat där fordonet inte har något registreringsbevis får ansöka hos fordonsregistreringsmyndigheten om utfärdande av ett tillfälligt registreringsbevis för fordonet för överföring av det till en annan medlemsstat. Det tillfälliga registreringsbeviset ska vara giltigt i 30 dagar.
2. När fordonsregistreringsmyndigheten tagit emot ansökan om tillfälligt registreringsbevis enligt punkt 1, ska den omedelbart inhämta uppgifter om de poster som anges i bilaga I direkt från fordonsregistreringsmyndigheten i den medlemsstat där fordonet är registrerat, i enlighet med artikel 7, och överföra uppgifterna till sitt eget register.
3. Fordonsregistreringsmyndigheterna får avslå ansökan om tillfälligt registreringsbevis enligt punkt 1 i något av följande fall:
 - a) Om eventuella avgifter för tillfällig registrering i den medlemsstaten inte betalats.

- b) Om de uppgifter som inhämtats i enlighet med artikel 7 eller uppgifterna i de nationella officiella fordonsregistren tyder på att
 - i) fordonet är allvarligt skadat, stulet eller skrotat,
 - ii) fordonets registreringshandlingar är stulna, om inte innehavaren tydligt kan styrka sin äganderätt till fordonet, eller
 - iii) datum för nästa obligatoriska trafiksäkerhetsintyg löpt ut.

Artikel 7

Utbyte av uppgifter om fordonsregistrering

1. Vid registrering av ett fordon registrerat i en annan medlemsstat ska fordonsregistreringsmyndigheterna ge fordonsregistreringsmyndigheterna i den andra medlemsstaten tillgång till uppgifter lagrade i de officiella fordonsregistren om de poster som förtecknas i bilaga I.
2. Vid tillämpningen av punkt 1 ska fordonsregistreringsmyndigheterna använda det dataprogram som avses i bilaga II.

Endast fordonsregistreringsmyndigheter får ha direkt tillgång till de uppgifter som lagras och är färdiga att hämtas med dataprogrammet. Fordonsregistreringsmyndigheterna ska se till att förebygga att

- a) obehöriga får tillgång till databehandlingsutrustningen,
 - b) obehöriga läser, kopierar, ändrar eller raderar uppgifter,
 - c) obehöriga slår i registren eller överför uppgifter,
 - d) obehöriga läser eller kopierar uppgifter under överföring.
3. Behandlingen av personuppgifter hos medlemsstaternas fordonsregistreringsmyndigheter ska utföras i enlighet med direktiv 95/46/EG och under övervakning av de oberoende myndigheter i medlemsstaterna som avses i artikel 28 i direktivet.

Fordonsregistreringsmyndigheter får enbart använda uppgifter som översänts i enlighet med denna förordning för registrering av fordon registrerade i andra medlemsstater.

Om uppgifter utbyts mellan fordonsregistreringsmyndigheter i enlighet med denna förordning ska den registreringsmyndighet som tillhandahåller uppgifterna på begäran informeras om hur uppgifterna är avsedda att användas och om vidtagna uppföljningsåtgärder.

Den fordonsregistreringsmyndighet som tillhandahåller uppgifterna ska ta hänsyn till riktigheten i de uppgifter som ska överlämnas och till huruvida det är nödvändigt och rimligt i förhållande till det syfte som de tillhandahålls för. Den ska iakttä tillämpliga föreskrifter om skydd av personuppgifter.

Om det framkommer att oriktiga uppgifter eller uppgifter som inte borde ha tillhandahållits har tillhandahållits, ska den fordonsregistreringsmyndighet som tar emot uppgifterna omedelbart underrättas. Den fordonsregistreringsmyndighet som tagit emot uppgifterna ska då radera eller rätta de mottagna uppgifterna.

4. Kommissionen ska anta genomförandeakter för att fastställa de gemensamma förfaranden och specifikationer som krävs för det dataprogram som avses i punkt 2, inbegripet formatet på de uppgifter som utbyts, de tekniska förfarandena för slagning i och tillgång till de nationella elektroniska registren, förfaranden för tillgång och skyddsmekanismer. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med granskningsförfarandet i artikel 12.2.

Artikel 8 *Yrkesmässig fordonsregistrering*

1. En fordonsregistreringsmyndighet får utfärda ett eller flera bevis om yrkesmässig fordonsregistrering till alla företag som uppfyller följande krav:
 - a) Företaget är etablerat på dess territorium.
 - b) Det distribuerar fordon eller tillhandahåller provnings-, reparations- eller underhållstjänster för fordon.
 - c) Det har gott renommé och har erforderlig fackkompetens.
2. Fordonsregistreringsmyndigheterna ska se till att de fordonsuppgifter som avses i bilaga I registreras i deras register för varje yrkesmässig fordonsregistrering.
3. Ett fordon med ett yrkesmässigt registreringsbevis får endast användas om fordonet inte utgör en direkt och omedelbar risk för trafiksäkerheten. Ett sådant fordon får inte användas för kommersiell passagerar- eller godsbefordran.
4. Medlemsstaterna får inte av skäl som rör registrering av fordonet hindra den fria rörligheten för fordon med ett yrkesmässigt registreringsbevis.
5. Kommissionen ska anta genomförandeåtgärder om fastställande av format och mall för det yrkesmässiga fordonsregistreringsbeviset.

Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med granskningsförfarandet i artikel 12.2.

Artikel 9 *Fordonsregistreringsmyndigheter*

1. Medlemsstaterna ska förse kommissionen med namn och kontaktuppgifter för de fordonsregistreringsmyndigheter som svarar för förvaltningen av de officiella fordonsregistren på deras territorium och för tillämpningen av denna förordning.

Kommissionen ska på sin webbplats offentliggöra en förteckning över fordonsregistreringsmyndigheter och alla uppdateringar av förteckningen.

2. Fordonsregistreringsmyndigheterna ska se till att följande upplysningar är lätt tillgängliga för allmänheten:
 - a) Information om registrering av fordon i den berörda myndighetens medlemsstat.
 - b) Myndighetens namn och kontaktuppgifter, så att den kan kontaktas direkt.

Artikel 10 *Delegerade akter*

Kommissionen ska ha befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 11 om följande:

1. Ändringar av bilagorna I och II till denna förordning på grund av teknikens framsteg, särskilt på grund av relevanta ändringar av direktiv 1999/37/EG eller ändringar av andra unionsrättsakter med direkt relevans för uppdateringen av bilagorna I och II till denna förordning.
2. Villkor som företag ska uppfylla för att anses följa kraven i artikel 8.1 c.
3. Giltighetstid för det yrkesmässiga fordonsregistreringsbevis som avses i artikel 8.1.

Artikel 11 *Delegeringens utövande*

1. Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.
2. Delegeringen av befogenhet som avses i artikel 10 ska förlänas kommissionen under en obegränsad tid från och med det datum då denna förordning träder i kraft.
3. Den delegering av befogenhet som avses i artikel 10 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.
4. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.
5. En delegerad akt som antas enligt artikel 10 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period av två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet före utgången av den perioden har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

Artikel 12
Kommittéförfarande

1. Kommissionen ska biträdas av en kommitté. Denna kommitté ska vara en kommitté i den mening som avses i förordning (EU) nr 182/2011.
2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.
3. Om kommitténs yttrande ska erhållas genom skriftligt förfarande ska detta förfarande avslutas utan resultat om kommitténs ordförande, inom tidsgränsen för avgivande av ett yttrande, beslutar detta eller om en enkel majoritet av kommittémedlemmarna begär detta.

Artikel 13
Utvärdering

Kommissionen ska överlämna en rapport om utvärdering av denna förordning till Europaparlamentet och rådet senast [fyra år efter denna förordnings ikraftträdande]. Kommissionen ska vid behov lägga fram lämpliga förslag om ändring av denna förordning och anpassning av andra unionsrättsakter, särskilt med hänsyn tagen till möjligheterna till ytterligare administrativa förenklingar för enskilda och företag.

Artikel 14
Ikraftträdande och tillämpning

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Den ska börja tillämpas den xxxx [date to be inserted: one year after entry into force of this Regulation].

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdat i Bryssel den 4.4.2012

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande

BILAGA I

Uppgifter för automatisk sökning av fordonsregistreringsuppgifter enligt artikel 7.1

Post	Harmoniserade koder direktiv 1999/37/EG
1. Registreringsland	--
2. Registreringsnummer	(A)
3. Dag för första registrering av fordonet	(B)
4. Registreringsbevisets identifieringsnummer	--
5. Myndighet som utfärdat registreringsbeviset	--
6. Fordon: tillverkare	(D.1)
7. Fordon: typ – Variant (i förekommande fall) – Version (i förekommande fall)	(D.2)
8. Fordon: kommersiell beskrivning/-ar	(D.3)
9. Fordonets identifieringsnummer (VIN)	(E)
10. Vikt: högsta tekniskt tillåtna totalvikt, utom för motorcyklar	(F.1)
11. Vikt: fordonets högsta tillåtna totalvikt vid bruk i den medlemsstat där den registrerats	(F.2)
12. Fordonets tjänstevikt inklusive karosseri och, för dragfordon som brukas i annan kategori än M1, inklusive kopplingsanordning	(G)
13. Giltighetstid, om den inte är obegränsad	(H)
14. Dag för den registrering detta bevis avser	(I)
15. Typgodkännandenummer (i förekommande fall)	(K)
16. Antal axlar	(L)
17. Hjulbas (i mm)	(M)
18. Fördelning av högsta tillåtna tekniska totalvikt mellan axlarna, för fordon med total vikt som överstiger 3 500 kg: axel 1 (i kg)	(N.1)

Post	Harmoniserade koder direktiv 1999/37/EG
19. Fördelning av högsta tillåtna tekniska totalvikt mellan axlarna, för fordon med total vikt som överstiger 3 500 kg: axel 2 (i kg), i förekommande fall	(N.2)
20. Fördelning av högsta tillåtna tekniska totalvikt mellan axlarna, för fordon med total vikt som överstiger 3 500 kg: axel 3 (i kg), i förekommande fall	(N.3)
21. Fördelning av högsta tillåtna tekniska totalvikt mellan axlarna, för fordon med total vikt som överstiger 3 500 kg: axel 4 (i kg), i förekommande fall	(N.4)
22. Fördelning av högsta tillåtna tekniska totalvikt mellan axlarna, för fordon med total vikt som överstiger 3 500 kg: axel 5 (i kg), i förekommande fall	(N.5)
23. Tekniskt högsta tillåtna släpvagnsvikt: bromsad (i kg)	(O.1)
24. Tekniskt högsta tillåtna släpvagnsvikt: obromsad (i kg)	(O.2)
25. Motor: volym (i cm ³)	(P.1)
26. Motor: högsta nettoeffekt (i kW) (i förekommande fall)	(P.2)
27. Motor: typ av bränsle eller kraftkälla	(P.3)
28. Motor: märkvarvtal (i varv/min)	(P.4)
29. Motors identifieringsnummer	(P.5)
30. Förhållande effekt/vikt (i kW/kg) (endast för motorcyklar)	(Q)
31. Fordonets färg	(R)
32. Antal platser: antal sittplatser, inklusive förarplats	(S.1)
33. Antal platser: antal ståplatser (i förekommande fall)	(S.2)
34. Toppfart (i km/h)	(T)
35. Ljudnivå: stillastående (i dB(A))	(U.1)
36. Ljudnivå: motorvarvtal (i varv/min)	(U.2)
37. Ljudnivå: vid förbikörning (i dB(A))	(U.3)
38. Avgasutsläpp: CO (i g/km eller g/kWh)	(V.1)
39. Avgasutsläpp: HC (i g/km eller g/kWh)	(V.2)

Post	Harmoniserade koder direktiv 1999/37/EG
40. Avgasutsläpp: NO _x (i g/km eller g/kWh)	(V.3)
41. Avgasutsläpp: HC + NO _x (i g/km)	(V.4)
42. Avgasutsläpp: partikelutsläpp för diesel (i g/km eller g/kWh)	(V.5)
43. Avgasutsläpp: korrigerad absorptionskoefficient för diesel (i varv/min)	(V.6)
44. Avgasutsläpp: CO ₂ (i g/km)	(V.7)
45. Avgasutsläpp: bränsleförbrukning vid blandad körning (i l/100 km)	(V.8)
46. Avgasutsläpp: angivande av miljökategori för EG-typgodkännande; hänvisning till tillämplig version enligt direktiv 70/220/EEG eller direktiv 88/77/EEG	(V.9)
47. Bränsletankens eller -tankarnas volym (i liter)	(W)
48. Dag för senaste trafiksäkerhetsprovning	--
49. Dag för nästa trafiksäkerhetsprovning	--
50. Körda mil (i förekommande fall)	--
51. Fordonet skrotat (Ja/Nej)	--
52. Dag för utfärdande av skrotningsintyg ²⁴	--
53. Anläggning eller företag som utfärdat skrotningsintyget	--
54. Skäl för skrotning	--
55. Fordonet stulet (Ja/Nej)	--
56. Registreringsbevis stulet/skyltar stulna (Ja/Nej)	--
57. Inaktiv registrering	--
58. Upphävd registrering	--
59. Ändring av registreringsnummer	--
60. Trafiksäkerhetsprovning krävs efter olycka med allvarliga materiella skador	--

²⁴ Enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/53/EG av den 18 september 2000 om uttjänsta fordon (EGT L 269, 21.10.2000, s .34).

Post	Harmoniserade koder direktiv 1999/37/EG
61. Ytterligare provning krävs efter ändring av någon av posterna 9–47	

BILAGA II

Användning av det dataprogram som avses i artikel 7

1. Utbyte av uppgifter ska ske på driftskompatibelt elektroniskt sätt utan dataöverföring som rör andra databaser. Utbytet av uppgifter ska utföras kostnadseffektivt och säkert så att de överförda uppgifterna skyddas, i möjligaste mån med användning av befintlig programvara.
2. Vid tillämpningen av denna förordning ska dataprogrammet ge möjlighet till interaktivt realtidsutbyte och satsvis utbyte. Det satsvisa läget ska möjliggöra utbyte av flera frågor och svar inom ett meddelande.
3. Varje medlemsstat ska stå för sina egna kostnader för administration, användning och underhåll av det program som avses i punkt 1.
4. De centrala registreringsmyndigheterna ska med hjälp av det automatiska förfarande som avses i punkterna 1 och 2 hämta upplysningar om de poster som avses i bilaga I från de centrala fordonsregistren i en eller flera medlemsstater.
5. Dataprogrammet ska tillhandahålla säker kommunikation till de andra medlemsstaterna och kommunicera med underliggande befintliga system i medlemsstaterna med hjälp av XML. Medlemsstaterna utbyter meddelanden genom att skicka dem direkt till mottagaren.
7. De XML-meddelanden som sänds över nätverket ska vara krypterade.

FINANSIERINGSÖVERSIKT FÖR FÖRSLAG TILL RÄTTSAKT

1. GRUNDLÄGGANDE UPPGIFTER OM FÖRSLAGET ELLER INITIATIVET

- 1.1. Förslagets eller initiativets beteckning
- 1.2. Berörda politikområden i den verksamhetsbaserade förvaltningen och budgeteringen
- 1.3. Typ av förslag eller initiativ
- 1.4. Mål
- 1.5. Motivering till förslaget eller initiativet
- 1.6. Tid under vilken åtgärden kommer att pågå respektive påverka resursanvändningen
- 1.7. Planerad metod för genomförandet

2. FÖRVALTNING

- 2.1. Bestämmelser om uppföljning och rapportering
- 2.2. Administrations- och kontrollsystem
- 2.3. Åtgärder för att förebygga bedrägeri och oriktigheter

3. BERÄKNADE BUDGETKONSEKVENSER AV FÖRSLAGET ELLER INITIATIVET

- 3.1. Berörda rubriker i den fleråriga budgetramen och budgetrubriker i den årliga budgetens utgiftsdel
- 3.2. Beräknad inverkan på utgifterna
 - 3.2.1. Sammanfattning av den beräknade inverkan på utgifterna
 - 3.2.2. Beräknad inverkan på driftanslagen
 - 3.2.3. Beräknad inverkan på de administrativa anslagen
 - 3.2.4. Förenlighet med den gällande fleråriga budgetramen
 - 3.2.5. Bidrag från tredje part
- 3.3. Beräknad inverkan på inkomsterna

FINANSIERINGSÖVERSIKT FÖR FÖRSLAG TILL RÄTTSAKT

1. GRUNDLÄGGANDE UPPGIFTER OM FÖRSLAGET ELLER INITIATIVET

1.1. Förslagets eller initiativets beteckning

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

1.2. Berörda politikområden i den verksamhetsbaserade förvaltningen och budgeteringen²⁵

Avdelning 2 – Näringsliv – Kapitel 02 03: Den inre marknaden för varor och sektorspolitik

1.3. Typ av förslag eller initiativ

Ny åtgärd.

1.4. Mål

1.4.1. Fleråriga strategiska mål för kommissionen som förslaget eller initiativet är avsett att bidra till

1a. Konkurrenskraft för tillväxt och sysselsättning

1.4.2. Särskilda mål eller verksamheter inom den verksamhetsbaserade förvaltningen och budgeteringen som berörs

Särskilt mål nr 1: Fortlöpande se över befintlig lagstiftning för den inre marknaden och föreslå ny lagstiftning eller andra åtgärder i tillämpliga fall.

1.4.3. Verkan eller resultat som förväntas

Beskriv den verkan som förslaget eller initiativet förväntas få på de mottagare eller den del av befolkningen som berörs.

Förslagets förväntade resultat är att den inre marknaden ska fungera bättre genom att administrativa hinder för omregistrering av motorfordon avlägsnas, något som i dag hindrar den fria rörligheten för motorfordon. Enligt förslaget ska förfarandena för omregistrering av motorfordon registrerade i en annan medlemsstat harmoniseras och förenklas för privatpersoner, arbetstagare, arbetsgivare, biluthyrningsföretag, leasingföretag och registreringsmyndigheter. Förslaget är också tänkt att minska de administrativa bördorna för alla berörda parter utan att äventyra trafiksäkerheten eller förebyggandet av brott och bedrägerier.

Förslaget kommer att påverka personer som flyttar från ett land till ett annat, personer som har en semesterbostad i en annan medlemsstat samt personer som bor i en medlemsstat men använder ett motorfordon registrerat på en arbetsgivare från en annan medlemsstat.

²⁵ Verksamhetsbaserad förvaltning och verksamhetsbaserad budgetering benämns ibland med de interna förkortningarna ABM respektive ABB.

Privatpersoner är också den största kundgruppen på begagnatmarknaden för motorfordon inom EU. Försäljare av begagnade fordon påverkas också direkt av förslaget, liksom leasingföretag och biluthyrningsföretag. Slutligen kommer förslaget att påverka fordonsregistreringsmyndigheterna. De närmare konsekvenserna redovisas i den åtföljande konsekvensbedömningen.

1.4.4. Indikationer för bedömning av resultat eller verkan

Ange vilka indikatorer som ska användas för att följa upp hur förslaget eller initiativet genomförs.

- Antal klagomål.
- Antal Solvitärenden.
- Antal domstolsärenden.
- Antal hänvändelser till de europeiska konsumentcentren.
- Antal omregistreringar och avregistreringar.
- Offentligt samråd om bl.a. administrativa bördor.
- Enkät direkt riktad till denna sektor.
- Enkät direkt riktad till de nationella registreringsmyndigheterna.
- Statistik från Eucaris.

1.5. Motivering till förslaget eller initiativet

1.5.1. Behov som ska tillgodoses på kort eller lång sikt

Förslagets allmänna mål är att förbättra den inre marknadens funktion genom att undanröja administrativa hinder för omregistrering av motorfordon, något som för närvarande hindrar den fria rörligheten för motorfordon.

1.5.2. Mervärdet av en åtgärd på unionsnivå

Registrering av fordon som varit registrerade i ett annat EU-land fortsätter att orsaka problem på den inre marknaden. Exempelvis har domstolen sedan 2000 utfärdat 17 domar och avgöranden om de hinder som fordonsregistrering orsakar för den fria rörligheten för varor, tjänster och personer. De olika nationella administrativa föreskrifterna om omregistrering av fordon som varit registrerade i andra medlemsstater hindrar den fria rörligheten för sådana fordon i EU. Därför har EU med stöd av artikel 114 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt rätt att agera för att se till att den inre marknaden fungerar väl för begagnade fordon som köps i en annan medlemsstat, för enskilda som överför ett fordon till en annan medlemsstat, till enskilda som använder ett fordon som är registrerat i det land där de är anställda samt för biluthyrningsföretag (och i viss mån leasingföretag) som på grund av registreringskrav på sig själva eller sina kunder drabbas av hinder för bruk av fordonen i andra EU-länder. I enlighet med subsidiaritetsprincipen påverkar dock detta förslag inte omregistrering inom samma medlemsstat eller överlåtelse av fordon inom samma medlemsstat.

1.5.3. Huvudsakliga erfarenheter från liknande försök eller åtgärder

Kommissionen har inlett överträdelseförfaranden och gett ut tolkningsmeddelanden om EU-rätten på området. EU-lagstiftningen och domstolens rättspraxis utvecklas dock på detta område, så att de flesta tolkningsmeddelandena i frågan snabbt blir föråldrade, även meddelandet från 2007. Dessutom är tolkningsmeddelanden inte bindande, och har hittills inte fungerat som en verkkningsfull vägledning för eller påtryckning på medlemsstaterna. Fastän kommissionen har gett ut dessa tolkningsmeddelanden kan det inte sägas att de

väsentligt minskat antalet problem. De nationella myndigheterna är eller borde vara medvetna om det senaste tolkningsmeddelandet, men brukar i allmänhet tillämpa nationell rätt i händelse av skillnader mellan nationella bestämmelser och tolkningsmeddelandet. Det finns inget som tyder på att enskilda eller företag ens känner till att meddelandet existerar, och det förefaller inte realistiskt att förvänta sig att tolkningsmeddelandet – där huvuddragen i EU-rätten och domstolens rättspraxis skisseras – skulle vara dem särskilt behjälpligt i händelse av tvist.

1.5.4. *Förenlighet med andra instrument och eventuella synergieffekter*

Förslaget överensstämmer fullständigt med andra relevanta instrument, särskilt rådets direktiv 1999/37/EG av den 29 april 1999 om registreringsbevis för fordon, Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/53/EG av den 18 september 2000 om uttjänta fordon, Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/103/EG av den 16 september 2009 om ansvarsförsäkring för motorfordon och kontroll av att försäkringsplikten fullgörs beträffande sådan ansvarighet, rådets beslut 2004/919/EG av den 22 december 2004 om bekämpande av fordonsbrottslighet med gränsöverskridande verkningar, rådets beslut 2008/615/RIF av den 23 juni 2008 om ett fördjupat gränsöverskridande samarbete, särskilt för bekämpning av terrorism och gränsöverskridande brottslighet samt rådets beslut 2008/616/RIF av den 23 juni 2008 om genomförande av beslut 2008/615/RIF om ett fördjupat gränsöverskridande samarbete, särskilt för bekämpning av terrorism och gränsöverskridande brottslighet.

1.6. Tid under vilken åtgärden kommer att pågå respektive påverka resursanvändningen

Förslag eller initiativ som pågår under en **obegränsad tid**.

1.7. Planerad metod för genomförandet

Direkt centraliserad förvaltning som sköts av kommissionen

2. FÖRVALTNING

2.1. Bestämmelser om uppföljning och rapportering

Ange intervall och andra villkor för sådana åtgärder.

Enligt artikel 13 i förslaget ska förordningen utvärderas i en rapport till Europaparlamentet och rådet fyra år efter förordningens ikraftträdande. I utvärderingen ska eventuella problem och brister i förordningen utpekas, och den kan tjäna som underlag för ytterligare åtgärder, t.ex. förslag om ändring av förordningen för ökade administrativa förenklingar för enskilda och företag och bättre integration av den inre marknaden för begagnade motorfordon.

2.2. Administrations- och kontrollsystem

2.2.1. Risker som identifierats

Inga finansiella risker kunde identifieras.

2.2.2. Planerade kontrollmetoder

Kontrollmetoderna är de som fastställs i budgetförordningen och förordning (EG, Euratom) nr 2342/2002.

2.3. Åtgärder för att förebygga bedrägeri och oegentligheter

Beskriv förebyggande åtgärder (befintliga eller planerade).

Kommissionen måste se till att unionens ekonomiska intressen skyddas genom förebyggande åtgärder mot bedrägeri, korruption och annan olaglig verksamhet, genom verkningsfulla kontroller och genom återkrav av felaktigt utbetalda belopp, och om oegentligheter konstateras genom verkningsfulla, proportionerliga och avskräckande påföljder i enlighet med förordning (EG, Euratom) nr 2988/95, förordning (Euratom, EG) nr 2185/96 och förordning (EG) nr 1073/1999.

3. BERÄKNADE BUDGETKONSEKVENSER AV FÖRSLAGET ELLER INITIATIVET

3.1. Berörda rubriker i den fleråriga budgetramen och budgetrubriker i den årliga budgetens utgiftsdel

- Befintliga budgetrubriker (även kallade ”budgetposter”)

Redovisa de berörda rubrikerna i budgetramen i nummerföljd och – inom varje sådan rubrik – de berörda budgetrubrikerna i den årliga budgeten i nummerföljd.

Rubrik i den fleråriga budgetramen	Budgetrubrik	Typ av anslag	Bidrag			
	Nummer [Beteckning.....]	Diff./icke- diff (26)	från Efta- länder ²⁷	från kandidat- länder ²⁸	från tredje- länder	enligt artikel 18.1 aa i budgetförordningen
1a. Konkurrenskraft för tillväxt och sysselsättning	[XX.YY.YY.YY]	Diff./icke- diff.	JA	NEJ	NEJ	NEJ

²⁶ Differentierade respektive icke-differentierade anslag.

²⁷ Efta: Europeiska frihandelssammanslutningen.

²⁸ Kandidatländer och i förekommande fall potentiella kandidatländer i västra Balkan.

3.2. Beräknad inverkan på utgifterna

3.2.1. Sammanfattning av den beräknade inverkan på utgifterna

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

Rubrik i den fleråriga budgetramen:		Nr	1a. Konkurrenskraft för tillväxt och sysselsättning					
GD: Näringsliv			2014	2015	2016	2017	2018	TOTALT
• Driftsanslag			0	0	0	0	0	0
TOTALA anslag för GD Näringsliv	Åtaganden	=1+1a +3	0	0	0	0	0	0
	Betalningar	=2+2a +3	0	0	0	0	0	0
Rubrik i den fleråriga budgetramen:		5	Administrativa utgifter					
GD Näringsliv			2014	2015	2016	2017	2018	TOTALT
• Personalresurser			0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	1,0
• Övriga administrativa utgifter			0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,5
TOTALT GD Näringsliv	Anslag		0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	1,5
TOTALA anslag för RUBRIK 5 i den fleråriga budgetramen	(summa åtaganden = summa betalningar)		0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	1,5
TOTALA anslag för RUBRIK 1–5 i den fleråriga budgetramen	Åtaganden		0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	1,5
	Betalningar		0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	1,5

3.2.2. Beräknad inverkan på driftsanslagen

Förslaget kräver inte att driftsanslag tas i anspråk.

3.2.3. Beräknad inverkan på de administrativa anslagen

3.2.3.1. Sammanfattning

Förslaget/initiativet kräver att administrativa anslag tas i anspråk enligt följande:

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

	2014	2015	2016	2017	2018	TOTALT
RUBRIK 5 i den fleråriga budgetramen						
Personalresurser	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	1,0
Övriga administrativa utgifter	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,5
Delsumma RUBRIK 5 i den fleråriga budgetramen	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	1,5

Belopp utanför RUBRIK 5²⁹ i den fleråriga budgetramen						
Personalresurser	0	0	0	0	0	0
Övriga administrativa utgifter	0	0	0	0	0	0
Delsumma för belopp utanför RUBRIK 5 i den fleråriga budgetplanen	0	0	0	0	0	0

TOTALT	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	1,5
---------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------

²⁹

Detta avser tekniskt eller administrativt stöd för genomförandet av vissa av Europeiska unionens program och åtgärder (tidigare s.k. BA-poster) samt indirekta och direkta forskningsåtgärder.

3.2.3.2. Beräknat personalbehov

Förslaget kräver att personalresurser tas i anspråk enligt följande:

Uppgifterna ska anges i heltal (eller med högst en decimal)

	2014	2015	2016	2017	2018
• Tjänster som tas upp i tjänsteförteckningen (tjänstemän och tillfälligt anställda)					
02 01 01 01 (vid huvudkontoret eller vid kommissionens kontor i medlemsstaterna)	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
	HTE = 1,5	HTE = 1,5	HTE = 1,5	HTE = 1,5	HTE = 1,5
XX 01 01 02 (vid delegationer)	0	0	0	0	0
XX 01 05 01 (indirekta forskningsåtgärder)	0	0	0	0	0
10 01 05 01 (direkta forskningsåtgärder)	0	0	0	0	0
• Extern personal (i heltidsekvivalenter, HTE)³⁰					
XX 01 02 01 (kontraktsanställda, nationella experter och vikarier – totalt)	0	0	0	0	0
XX 01 02 02 (kontraktsanställda, lokalanställda, nationella experter, vikarier och unga experter vid delegationerna)	0	0	0	0	0
XX 01 04 yy ³¹	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0
XX 01 05 02 (kontraktsanställda, nationella experter och vikarier som arbetar med indirekta forskningsåtgärder)	0	0	0	0	0
10 01 05 02 (kontraktsanställda, nationella experter och vikarier som arbetar med direkta forskningsåtgärder)	0	0	0	0	0
Annan budgetrubrik (ange vilken)	0	0	0	0	0
TOTALT	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
	HTE = 1,5	HTE = 1,5	HTE = 1,5	HTE = 1,5	HTE = 1,5

Personalbehoven ska täckas med personal inom generaldirektoratet som redan har avdelats för att förvalta åtgärden i fråga, eller genom en omfördelning av personal inom generaldirektoratet, om så krävs kompletterad med ytterligare resurser som kan tilldelas det förvaltande generaldirektoratet som ett led i det årliga förfarandet för tilldelning av anslag och med hänsyn tagen till rådande begränsningar i fråga om budgetmedel.

Beskrivning av arbetsuppgifter:

Tjänstemän och tillfälligt anställda	Bevaka förordningens genomförande, bl.a. genom att utarbeta genomförandeakter och eventuella delegerade akter och genom att inleda utvärderingen.
--------------------------------------	---

³⁰

[Denna fotnot förklarar vissa initialförkortningar som inte används i den svenska versionen].

³¹

Särskilt tak för finansiering av extern personal genom driftsanslag (tidigare s.k. BA-poster).

3.2.4. *Förenlighet med den gällande fleråriga budgetramen*

Förslaget är förenligt med den gällande fleråriga budgetramen.

3.2.5. *Bidrag från tredje part*

Det ingår inga bidrag från tredje part i förslaget.

3.3. Beräknad inverkan på inkomsterna

Förslaget påverkar inte budgetens inkomstsida.