

**Túlkunarorðsending um aðferðir við skráningu vélknúinna ökutækja sem upprunnin eru í öðru aðildarríki (\*)** **2013/EES/04/23**

## 1. INNGANGUR

Í dag er mun auðveldara að festa kaup á vélknúna ökutæki eða flytja vélknúð ökutæki til annars aðildarríkis en það var fyrir nokkrum árum, einkum vegna mikilvægra framfara sem orðið hafa á þremur sviðum.

- a) EB-heildargerðarviðurkenningarkerfi (WVTA)<sup>(1)</sup>, sem hefur gilt um flestar fólksbifreiðir og bifhjól án undantekninga síðan í janúar 1998 og júní 2003, kom í stað mismunandi gerðarviðurkenningarkerfa aðildarríkjanna. Af því leiðir að þessir flokkar vélknúinna ökutækja skulu samrýmast öllum viðeigandi tilskipunum EB um gerðarviðurkenningar svo hægt sé að setja þá á markað og aðildarríkjum er óheimilt að synja því að slík vélknúin ökutæki séu seld, skráð eða tekin í notkun. Evrópuþingið og ráðið fjalla, eins og sakir standa, um tillögu að nýrri „rammatilskipun“<sup>(2)</sup>. Þegar hún hefur verið samþykkt munu atvinnuökutæki (hópbifreiðar og langferðabifreiðar, sendibifreiðar og vörubifreiðar) falla undir EB-heildargerðarviðurkenningu. Samræmd EB-gerðarviðurkenning í Evrópusambandinu hraðar og auðveldar skráningu í öllum aðildarríkjum.
- b) Nýja reglugerðin um hópundanþágu, að því er varðar beitingu samkeppnisreglna við sölu og þjónustu vélknúinna ökutækja<sup>(3)</sup>, hefur enn frekar aukið möguleika evrópskra neytenda á því að njóta góðs af innri markaðinum í reynd, með þeim hætti að neytendur geti nýtt sér til fulls þann verðmum sem er milli einstakra aðildarríkja. Neytendur geta núna t.d. nýtt sér, án nokkurra takmarkana, þjónustu milliliða eða innkaupaaðila til að kaupa sér vélknúð ökutæki þar sem það hentar þeim. Dreifingaraðilar öðlast meira frelsi til að stunda rekstur utan heimalands síns og selja neytendum annarra aðildarríkja ökutæki (svokölluð virk sala til viðbótar við óvirka sölu þar sem neytendur hafa frumkvæði að því að nálgast dreifingaraðilann).
- c) Evrópubandalagið (EB) hefur innleitt samræmt skráningarskrírteini fyrir vélknúin ökutæki<sup>(4)</sup>. Helsta markmiðið með því er að auðvelda frjálsa umferð ökutækja, sem skráð eru í einu aðildarríki, um vegi í öðrum aðildarríkjum og að ökutæki, sem hafa áður verið skráð í öðru aðildarríki, séu aftur tekin í notkun.

Samt sem áður forðast umtalsverður fjöldi borgara og fyrirtækja að kaupa vélknúð ökutæki í öðru aðildarríki því hann óttast að þurfa að standa í óþarfa pappírsvinnu og greiða viðbótarkostnað í heimalandi sínu. Þar að auki er flutningur vélknúinna ökutækja til annars aðildarríkis enn uppspretta kvartana, einkum vegna flókinnar gerðarviðurkenningar- og skráningaraðferða. Eins og sakir standa, eru allt að 20% yfirstandandi brotatilvika á sviði 28. til 30. gr. EB-sáttmálans og 7% SOLVIT-tilvika tengd skráningu vélknúinna ökutækja<sup>(5)</sup>.

Markmið með þessari orðsendingu er að veita heildstæða og uppfærða yfirsýn yfir þær meginreglur EB-réttar sem gilda um skráningu vélknúinna ökutækja í öðru aðildarríki en því sem kaupin fóru fram í og einnig um yfirfærslu skráningar milli aðildarríkja, í ljósi nýlegrar þróunar á sviði Evrópulöggjafar og dómaframkvæmdar dómstólsins. Þessi orðsending veitir þó ekki yfirsýn yfir þær meginreglur EB-réttar

(\*) Þessi EB-gerð birtist í Stjtið. ESB C 68, 24.3.2007, bls. 15. Hennar var getið í ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 96/2008 frá 26. september 2008 um breytingu á II. viðauka (Tæknilegar reglugerðir, staðlar, prófanir og vottun) við EES-samninginn, sjá *EES-viðbæti við Stjórnartíðindi Evrópusambandsins* nr. 70, 20.11.2008, bls. 3.

<sup>(1)</sup> Tilskipun ráðsins 70/156/EBE frá 6. febrúar 1970 um samræmingu laga aðildarríkjanna um gerðarviðurkenningu á vélknúnum ökutækjum og eftirvögnum þeirra.

<sup>(2)</sup> Tillaga framkvæmdastjórnarinnar að tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins um viðurkenningu vélknúinna ökutækja og eftirvagna þeirra og kerfa, íhluta og aðskildra tæknieininga sem ætluð eru fyrir slík farartæki, COM(2003) 418, breytt með COM(2004) 738.

<sup>(3)</sup> Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 1400/2002 frá 31. júlí 2002 um beitingu 3. mgr. 81. gr. sáttmálans gagnvart tilteknum flokkum lóðréttra samninga og samstilltra aðgerða á sviði vélknúinna ökutækja (Stjtið. EB L 203, 1.8.2002)

<sup>(4)</sup> Tilskipun ráðsins 1999/37/EB frá 29. apríl 1999 um skráningarskjöl fyrir ökutæki (Stjtið. EB L 138, 1.6.1999) eins og henni var breytt með tilskipun ráðsins 2003/127/EB frá 23. desember 2003 (Stjtið. ESB L 10, 16.1.2004).

<sup>(5)</sup> [http://europa.eu.int/solvit/site/statistics/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/solvit/site/statistics/index_en.htm).

sem gilda um skráningarskatta bifreiða og umferðarskatta<sup>(1)</sup>, sem falla undir gildissvið 25. eða 90. gr. EB-sáttmálans<sup>(2)</sup>.

Þessi orðsending kemur í heild sinni í stað orðsendingar framkvæmdastjórnarinnar (96/C 143/04)<sup>(3)</sup>. Athygli skal þó vakin á því að einungis Dómstóll Evrópubandalaganna hefur heimild til að kveða upp endanlegan úrskurð um túlkun laga Bandalagsins.

Þessi orðsending hefur sérstaka þýðingu fyrir yfirvöld aðildarríkja, sem sjá um samþykki og skráningu vélknúinna ökutækja, og mun auðvelda þeim að beita ákvæðum EB-réttar á réttan hátt. Framkvæmdastjórnin mun láta útbúa leiðbeiningar fyrir neytendur þar sem útskýrður verður flutningur ökutækja og skráning þeirra innan Evrópusambandsins.

Hvað sem öðru líður mun framkvæmdastjórnin halda áfram að fylgjast grannt með því hvort meginreglum EB-réttar, sem lúta að skráningu og flutningi ökutækja, verði beitt á réttan hátt.

## 2. HUGTÖK

Þessi orðsending tekur til fyrstu skráningar vélknúinna ökutækja auk skráningar vélknúinna ökutækja sem áður voru skráð í öðru aðildarríki, óháð því hvort þau eru ný eða notuð.

Í þessari orðsendingu er merking eftirfarandi hugtaka sem hér segir: „vélknúð ökutæki“:

- öll aflknúin ökutæki sem ætluð eru til aksturs á vegum, með eða án yfirbyggingar, á fjórum eða fleiri hjólum, hönnuð fyrir hámarks hraða yfir 25 km/klst., ásamt eftirvögnum þeirra, að undanskildum ökutækjum sem fara eftir teinum, dráttarvélum fyrir landbúnað eða skógrækt, færanlegum vélum og þungum atvinnuökutækjum<sup>(4)</sup> eða
- öll vélknúin ökutæki á tveimur eða þremur hjólum, einnig þau sem hafa tvö hjól á sama ási, sem eru ætluð til aksturs á vegum<sup>(5)</sup>.

Vélknúð ökutæki er „áður skráð í öðru aðildarríki“ ef það hefur hlotið opinbert leyfi til að vera tekið í notkun til aksturs á vegum, en í því koma fram auðkenni þess og raðnúmerið sem því er úthlutað. Þessi orðsending varðar því einnig vélknúin ökutæki, sem voru skráningarskyld tímabundið eða til skamms tíma, og einnig vélknúin ökutæki sem skylt var að hlytu atvinnuskráningu.

Ekki skiptir máli hve lengi ökutæki hefur verið skráð í einu aðildarríki áður en það er flutt til annars aðildarríkis.

## 3. SKRÁNING VÉLKNÚNS ÖKUTÆKIS Í BÚSETURÍKI

### 3.1. Hvert er búsetuaðildarríkið að því er varðar skráningu?

Samkvæmt Dómstól Evrópubandalaganna er skráning eðlileg afleiðing beitingar heimildar til skattlagningar á sviði vélknúinna ökutækja. Hún auðveldar eftirlit, bæði fyrir aðildarríkið, þar sem ökutækið er skráð, og einnig önnur aðildarríki þar eð skráning í einu aðildarríki er sönnun fyrir því að greiddur sé skattur af vélknúnu ökutæki í því ríki<sup>(6)</sup>.

<sup>(1)</sup> Þær meginreglur EB-réttar sem nú eru í gildi um skráningarskatta bifreiða og umferðarskatta eru settar fram í upplýsingaskjali frá framkvæmdastjórninni um réttindi og skyldur evrópskra borgara hvað varðar skattlagningu bifreiða sem eru fluttar innan Bandalagsins eða reglulega notaðar í ferðir yfir landamæri, sem birt var á [http://ec.europa.eu/taxation\\_customs/taxation/other\\_taxes/passenger\\_car/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/taxation_customs/taxation/other_taxes/passenger_car/index_en.htm).

<sup>(2)</sup> Framkvæmdastjórnin samþykkti tillögu um skatta tengda fólksbifreiðum [COM(2005)261 frá 5.7.2006]. Sú tillaga kveður á um afnám skráningarskatta í áföngum á fimm til tíu ára aðlögunartímabili auk endurgreiðslukerfis fyrir skatta sem eftir standa þegar bifreið, sem skráð er í einu aðildarríki, er flutt varanlega til skráningar í öðru aðildarríki.

<sup>(3)</sup> Sjútið. EB C143, 15.5.1996, bls. 4.

<sup>(4)</sup> Sjá 1. gr. tilskipunar ráðsins 70/156/EEB.

<sup>(5)</sup> Þ.e. öll þau bifhjól sem falla undir gildissvið tilskipunar Evrópuþingsins og ráðsins 2002/24/EB um gerðarkenningu á vélknúnum ökutækjum á tveimur eða þremur hjólum (1. gr.)

<sup>(6)</sup> Úrskurður dómstólsins frá 21. mars 2002., Cura Anlagen GmbH gegn Auto Service Leasing GmbH (ASL), mál C-451/99 (<http://curia.europa.eu/en/content/juris/index.htm>)

Hver einstaklingur verður að skrá ökutæki sitt í því aðildarríki þar sem hann hefur fasta búsetu. Í 7. gr. tilskipunar 83/182/EBE <sup>(1)</sup> og 6. gr. tilskipunar 83/182/EBE <sup>(2)</sup> er mælt fyrir um nákvæmar reglur til að ákvarða hvað teljist föst búseta í þeim tilvikum þegar viðkomandi einstaklingar, til lengri eða skemmri tíma, búa og aka um í öðru aðildarríki en þar sem þeir hafa fasta búsetu. Samkvæmt dómaframkvæmd Dómstólsins er þó ekki hægt að líta á það tímabilsviðmið, sem um getur í þessari grein, (að búa skuli á tilteknum stað lengur en í 185 daga) sem meginviðmið ef fyrir hendi eru aðrir þættir sem breyta stöðunni.

Samkvæmt Dómstólnum telst föst búseta einstaklings, sem hefur bæði persónutengsl og atvinnutengsl í tveimur aðildarríkjum, vera þar sem hann hefur varanlegra hagsmuna að gæta samkvæmt heildarmati með hliðsjón af öllum staðreyndum sem málið varða. Ef ekki tekst að ákvarða fasta búsetu með slíku heildarmati skulu persónutengsl veða þyngra <sup>(3)</sup>.

### 3.2. Mismunandi stig skráningar vélknúins ökutækis

Í núgildandi landslögjöf aðildarríkja er kveðið á um (að hámarki) þrjú mismunandi stig skráningar vélknúins ökutækis í viðtökuaðildarríkinu:

- **Viðurkenning tæknilegra eiginleika vélknúna ökutækisins en** í mörgum tilvikum er um að ræða EB-gerðarviðurkenningu. Um sumar tegundir vélknúinna ökutækja gilda þó, eftir sem áður, landsbundnar viðurkenningaráðferðir.
- **Prófun á aksturshæfni notaðra ökutækja** þar sem markmiðið er að sannprófa, í því skyni að vernda heilbrigði og líf manna, að tiltekið vélknúð ökutæki sé í góðu ásíðkomulagi við skráningu.
- **Skráning vélknúna ökutækisins**, þ.e. opinbert leyfi til að taka í notkun vélknúð ökutæki til aksturs á vegum en í því koma fram auðkenni ökutækisins og skráningarnúmer sem því er úthlutað.

### 3.3. Viðurkenning tæknilegra eiginleika vélknúna ökutækisins

#### 3.3.1. EB-gerðarviðurkenning

Allar raðsmíðaðar fólksbifreiðar, sem hafa verið viðurkenndar frá árinu 1996, bifhjól, sem hafa verið viðurkennd frá því í maí 2003, og dráttarvélar, sem hafa verið viðurkenndar frá árinu 2005, eru í meginatriðum háðar EB-gerðarviðurkenningu. Þetta er aðferð aðildarríkis til að votta að gerð ökutækis uppfylli allar gildandi, evrópskar kröfur um öryggi og umhverfisvernd. EB-gerðarviðurkenningin gildir í öllum aðildarríkjum.

Þegar framleiðandi vélknúna ökutækisins leggur **umsókn sína um EB-gerðarviðurkenningu**, samkvæmt tilskipun 70/156/CEE, fyrir viðurkenningaryfirvald aðildarríkis, sem veitir ökutækinu EB-gerðarviðurkenningu, ef það uppfyllir allar kröfur viðeigandi tilskipana <sup>(4)</sup>, sendir viðurkenningaryfirvald þessa aðildarríkis viðurkenningaryfirvaldi hins aðildarríkisins afrit af gerðarviðurkenningavottorðinu fyrir allar gerðir ökutækja sem það viðurkenni eða synjaði um viðurkenningu, eða þar sem það afturkallaði vottorð.

Framleiðandinn, sem handhafi EB-gerðarviðurkenningar, gefur út **EB-samræmisvottorð**, sem sýnir að ökutækið hafi verið framleitt í samræmi við viðurkennda gerð ökutækisins. EB-samræmisvottorðið skal fylgja hverju nýju ökutæki sem fengið hefur EB-gerðarviðurkenningu. Þar að auki er þess krafist, samkvæmt samkeppnisreglum Evrópubandalagsins, að framleiðendur gefi út EB-samræmisvottorð fyrir tilskilin tímamörk og án mismununar, óháð ákvörðunarstað og/eða uppruna ökutækisins (þ.e. óháð því hvort ökutækið er selt neytanda í öðru aðildarríki eða söluaðilinn fær það frá dreifingaraðila í öðru aðildarríki).

<sup>(1)</sup> Tilskipun ráðsins 83/182/EBE frá 28. mars 1983 um undanþágur frá skatti innan Bandalagsins fyrir ákveðin flutningatæki sem eru tímabundið flutt inn til eins aðildarríkis frá öðru, með áorðnum breytingum.

<sup>(2)</sup> Tilskipun ráðsins 83/183/EBE frá 28. mars 1983 um undanþágur frá skatti innan Bandalagsins fyrir ákveðin flutningatæki sem eru tímabundið flutt inn til eins aðildarríkis frá öðru, með áorðnum breytingum.

<sup>(3)</sup> Úrskurður Dómstólsins frá 12. júlí 2001, Paraskevas Louloudakis gegn Elliniko Dimosio, mál C- 262/99.

<sup>(4)</sup> Gildandi tilskipanir eru skráðar í IV. viðauka I. hluta tilskipunar 70/156/EBE.

Aðildarríki mega einungis skrá ný EB-gerðarviðurkennd ökutæki, heimila sölu þeirra eða að þau séu tekin í notkun, af ástæðum er varða smíði og starfsemi þeirra, ef þeim fylgir gilt EB-samræmisvottorð.

Þess er ekki krafist samkvæmt evrópskri lögjöf að samræmisvottorðið fylgi ökutækinu að skráningu lokinni. Í flestum aðildarríkjum er EB-samræmisvottorðið varðveitt hjá yfirvöldum þegar ökutækið hefur verið skráð.

Ekki er heimilt að krefjast þess að ný EB-gerðarviðurkennd ökutæki, sem hafa gild samræmisvottorð, gangist undir nýja viðurkenningu á tæknilegum einkennum sínum eða að þau uppfylli tæknilegar viðbótarkröfur er varða smíði og starfsemi þeirra nema þeim hafi augljóslega verið breytt eftir að þau fóru úr verksmiðju framleiðandans. Því er ekki leyfileg landslögjöf, þar sem kveðið er á um að ekki sé hægt að skrá vélknúin ökutæki, sem hafa gilt EB-gerðarviðurkenningavottorð, nema framvísað sé landsbundnu vottorði sem staðfestir að þau samræmist landsbundnum kröfum, t.d. varðandi losun með útblæstri <sup>(1)</sup>.

### 3.3.2. Landsbundin viðurkenning

Samkvæmt núgildandi lögum Bandalagsins hafa eftirfarandi flokkar vélknúinna ökutækja ekki fengið EB-gerðarviðurkenningu:

- atvinnuökutæki (hópbifreiðar, langferðabifreiðar, sendibifreiðar og vörubifreiðar) og eftirvagnar,
- ökutæki sem framleidd eru í litlum framleiðsluröðum,
- ökutæki sem eru viðurkennd hvert fyrir sig.

Viðtökuaðildarríkið getur krafist þess að vélknúin ökutæki, sem ekki hefur fengið EB-gerðarviðurkenningu, fái landsbundna viðurkenningu áður en unnt er að skrá það. Á grundvelli landsbundnu viðurkenningarinnar fæst landsbundið samræmisvottorð sem er m.a. notað við skráningu vélknúna ökutækisins.

Landsbundin viðurkenning getur ýmist verið landsbundin gerðarviðurkenning eða einstök landsbundin viðurkenning:

- **Landsbundnum gerðarviðurkenningum** og landsbundnum gerðarviðurkenningum fyrir litlar framleiðsluráðir er ætlað að tryggja að gerð ökutækisins samræmist gildandi landsbundnum tæknikröfum. Á grundvelli þeirra gefur framleiðandinn út landsbundið gerðarsamræmisvottorð sem staðfestir að viðkomandi ökutæki hafi verið framleitt í samræmi við viðurkenndu ökutækisgerðina.
- **Einstök, landsbundin viðurkenning** staðfestir að tiltekið ökutæki (hvort sem það er sérstakt eða ekki) uppfylli kröfur viðkomandi lands. Þessi aðferð gildir einkum um ökutæki, sem flutt eru inn hvert fyrir sig frá þriðju löndum, og sem ekki uppfylla evrópskar gerðarviðurkenningarkröfur, sem og um sérstök ökutæki.

Landsbundnar gerðarviðurkenningar og aðferðir við veitingu einstakra viðurkenninga fyrir vélknúin ökutæki, sem nota á eða skrá í fyrsta skipti í Evrópusambandinu, falla að öllu jöfnu utan gildissviðs EB-réttar.

Landsbundnar viðurkenningaraðferðir fyrir vélknúin ökutæki, sem hafa þegar fengið landsbundna viðurkenningu í öðru aðildarríki, og fyrir vélknúin ökutæki, sem höfðu þegar verið skráð í öðru aðildarríki, verða þó að samrýmast 28. og 29. gr. EB-sáttmálans. Samkvæmt dómaframkvæmd Dómstólsins þurfa slíkar landsbundnar aðferðir ekki endilega að stangast á við ákvæði þessara greina.

Engu að síður verða þessar viðurkenningar a.m.k. að uppfylla eftirfarandi skilyrði um málsmeðferð til að samrýmast 28. og 30. gr. EB-sáttmálans <sup>(2)</sup>:

- a) Landsbundnu viðurkenningaraðferðirnar skulu, hvað sem öðru líður, grundvallast á viðmiðunum, sem eru **hlutlægar, án mismununar og vel þekktar fyrir fram**, þannig að afmarka megi beitingu ákvörðunarvalds landsyfirvalda með þeim hætti að það sé ekki notað á tilviljunarkenndan hátt.

<sup>(1)</sup> Úrskurður Dómstólsins frá 29. maí 1997, stjórnáslumál sem VAG Sverige AB höfðaði, mál C-329/95.

<sup>(2)</sup> Úrskurður Dómstólsins frá 22. janúar 2002, Canal Satélite Digital SL gegn Administración General del Estado, og Distribuidora de Televisión Digital SA (DTS), mál C-390/99.

- b) Slíkar aðferðir mega ekki fela í sér tvítekningu á eftirliti, sem þegar hefur farið fram í tengslum við aðrar aðferðir, hvort sem er í sama aðildarríki eða í öðru aðildarríki. Af því leiðir að landsyfirvöldum er ekki heimilt að krefjast tækniprófana þegar slíkar prófanir hafa þegar verið framkvæmdar í öðru aðildarríki og niðurstöður þeirra eru aðgengilegar yfirvöldum eða þau geta fengið þær í hendur óski þau eftir því. Þetta útheimtir markvissar aðgerðir af hálfu þess landsbundna aðila sem tekur á móti umsóknum um viðurkenningu fyrir vélknúð ökutæki, eða viðurkenningu, í þessu sambandi, á jafngildi viðurkenningarvottorðs sem gefið er út af viðurkenningaraðila í öðru aðildarríki. Þar að auki er þess háttar markvissra aðgerða einnig krafist af síðarnefnda aðilanum, þegar það á við, og í þessu tilliti er það í verkahring aðildarríkjanna að tryggja að þar til bærir viðurkenningaraðilar hafi samráð sín á milli í því augnamiði að greiða fyrir þeim aðferðum, sem notaðar eru, til að fá aðgang að innanlandsmarkaði innflutningsaðildarríkisins <sup>(1)</sup>.
- c) Aðferðin verður að vera auðveldlega aðgengileg og unnt skal vera að ljúka henni innan hæfilegra tímamarka og ef hún leiðir til synjunar verður að vera heimilt að bera ákvörðunina um synjun undir dómstóla. Kveða verður skýrt á um aðferðina í ráðstöfun sem hefur almennt gildi og sem er bindandi fyrir landsyfirvöld. Enn fremur samrýmist landsbundin viðurkenningaraðferð ekki grundvallarreglum um frjálsa vöruflutninga ef tímalengd hennar og óhóflegur kostnaður, sem hún hefur í för með sér, aftra eiganda vélknúna ökutækisins frá því að verða sér úti um viðurkenninguna fyrir vélknúna ökutækið.

**Viðtökuaðildarríkið skal ekki með tækniröfum sínum gera kröfu um að vélknúnu ökutæki sé breytt að óþörfu.** Hafi vélknúð ökutæki þegar verið skráð í öðru aðildarríki merkir það að lögbær yfirvöld þess töldu að vélknúna ökutækið uppfyllti þær tækniröfur sem þar eru í gildi. Því er lögbærum landsyfirvöldum einungis heimilt að synja vélknúna ökutæki um viðurkenningu, sem þegar hefur fengið viðurkenningu í öðru aðildarríki, hvort sem ökutækið var þegar skráð þar eða ekki, ef það stofnar lýðheilsu í raunverulega hættu. Samkvæmt lögum Dómstólsins skulu aðildarríki ekki brjóta gegn meðalhófsreglunni þegar þau beita ákvörðunarvaldi sínu til verndunar lýðheilsu. Þær leiðir, sem aðildarríkin velja, skulu því einskorðast við það sem er í raun nauðsynlegt til að tryggja lýðheilsu eða til að uppfylla brýnar kröfur er varða t.d. öryggi á vegum og þær verða að vera í réttu hlutfalli við markmiðið, sem hefði ekki náðst með ráðstöfunum sem eru ekki eins takmarkandi á viðskipti innan Bandalagsins <sup>(2)</sup>. Þar sem í 30. gr. EB-sáttmálans er kveðið á um undanþágu, sem ber að túlka þröngt <sup>(3)</sup>, frá reglunni um frjálsa vöruflutninga innan Bandalagsins, er það hlutverk landsyfirvalda, sem skírskota til hennar, að sýna fram á, í hverju tilviki fyrir sig, að nauðsynlegt sé að beita reglum til að vernda hagsmunina, sem um getur í 30. gr. EB-sáttmálans, með áhrifaríkum hætti, og einkum til að viðurkenning viðkomandi vélknúna ökutækis stofni ekki lýðheilsu í hættu eða öryggi á vegum.

Ekki er unnt að færa rök fyrir því að einungis vegna þess að ökutæki hafi verið viðurkennt samkvæmt reglum annars aðildarríkis og hafi hugsanlega (en ekki nauðsynlega) ákveðna tæknilega eiginleika, sem eru frábrugðnir þeim sem mælt er fyrir um í lögum viðtökuaðildarríkisins eða þeim sem jafngilda gerðarviðurkenningu þess ríkis, að alvarleg hættu stafi af ökutækinu að því er varðar við heilbrigði og líf manna eða umhverfið.

Í reynd hefur þetta í för með sér að lögbær yfirvöld viðtökuaðildarríkisins þurfa að grípa til eftirfarandi ráðstafana:

- a) Tæknilegir eiginleikar vélknúna ökutækis, sem þegar hefur verið viðurkennt og skráð í öðru aðildarríki, skulu fyrst metnir samkvæmt gildandi tæknireglum í viðtökuaðildarríkinu. Þetta mat skal þó ekki grundvallast á nógildandi reglum heldur á þeim reglum sem voru í gildi (í viðtökuaðildarríkinu) þegar viðurkenningin var veitt í upprunaaðildarríkinu.
- b) Lögbær yfirvöld skulu taka mið af prófuninni og vottorðum sem lögbær yfirvöld hins aðildarríkisins og framleiðandinn hafa gefið út <sup>(4)</sup>. Einungis má krefjast viðbótarprófana þegar þær eru nauðsynlegar til að afla lögbærum yfirvöldum upplýsinga sem ekki er að finna í vottorðunum.
- c) Á þeim grundvelli ákveða lögbær yfirvöld að hvaða leyti ökutækið samrýmist ekki þeim tæknireglum sem voru í gildi í viðtökuaðildarríkinu þegar ökutækið var fyrst viðurkennt í Evrópusambandinu.

<sup>(1)</sup> Úrskurður Dómstólsins frá 10. nóvember 2005, framkvæmdastjórn Evrópubandalaganna gegn Lýðveldinu Portúgal, mál C-432/03.

<sup>(2)</sup> Úrskurður Dómstólsins frá 5. febrúar 2004, framkvæmdastjórn Evrópubandalaganna gegn Lýðveldinu Frakklandi, mál C-24/00.

<sup>(3)</sup> Úrskurður Dómstólsins frá 5. febrúar 2004, meðferð sakamáls gegn John Greenham og Léonard Abel, mál C-95/01.

<sup>(4)</sup> Úrskurður Dómstólsins frá 16. október 2003, framkvæmdastjórn Evrópubandalaganna gegn Lýðveldinu Ítalíu, mál C-455/01.

- d) Lögbæru yfirvöldunum er þá einungis heimilt að beita þeim landsbundnu tæknireglum sem samrýmast meðalhófsreglunni í ljósi einnar af þeim brýnu ástæðum sem Dómstóllinn viðurkennir sem lögbundnar kröfur eða sem tilgreindar eru í 30. gr. EB-sáttmálans. Leggja skal áherslu á að beiting landsbundinna tæknireglna, sem samrýmast ekki meðalhófsreglunni, að því er varðar tiltekið vélknúð ökutæki, myndi brjóta í bága við lög Bandalagsins, sem ganga í öllum tilvikum framars landslögum.

### 3.4. Prófun á aksturshæfni notaðra ökutækja

Markmið prófunar á aksturshæfni er að sannprófa að **viðkomandi vélknúð ökutæki sé í raun í góðu ásigkomulagi við skráningu**. Hafi vélknúð ökutæki verið notað á opinberum vegum síðan síðasta prófun á aksturshæfni fór fram kann það þó að réttlæta prófun á aksturshæfni við skráningu í öðru aðildarríki.

Samkvæmt lögum Dómstólsins <sup>(1)</sup> geta aðildarríki því krafist þess að **vélknúin ökutæki, sem áður hafa verið skráð í sama aðildarríki eða í öðru aðildarríki, gangist undir prófun á aksturshæfni** áður en þau eru skráð, að því tilskildu að þessi skoðun sé skyldubundin við öll eigendaskipti allra svipaðra vélknúinna ökutækja eða í hvert sinn sem skráningarskírteini skiptir um hendur, óháð því hvort vélknúna ökutækið var skráð í sama aðildarríki eða í öðru aðildarríki. Prófun á aksturshæfni, áður en kemur til skráningar verður að uppfylla a.m.k. sömu skilyrði um málsmeðferð og viðurkenningin á tæknilegum eiginleikum vélknúna ökutækisins, þ.e.:

- a) Hún skal grundvallast á viðmiðunum sem eru **hlutlægar, án mismununar og þekktar fyrir fram** þannig að afmarka megi beitingu ákvörðunarvalds landsyfirvalda svo hún verði ekki geðþóttabundin.
- b) Prófun á aksturshæfni **má ekki fela í sér tvítekingu á eftirliti** sem þegar hefur farið fram í tengslum við aðrar aðferðir, hvort heldur sem er í sama ríki eða í öðru aðildarríki. Þegar prófun á aksturshæfni ökutækis hefur farið fram í aðildarríki eru öll hin aðildarríkin skuldbundin samkvæmt reglunni um jafngildi og gagnkvæma viðurkenningu, sem um getur í 2. mgr. 3. gr. tilskipunar 96/96/EB <sup>(2)</sup>, til að viðurkenna skírteinið, sem gefið er út við það tilefni, án þess þó að það meini þeim að krefjast frekari prófana sem venjulega eru framkvæmdar í tengslum við skráningu á yfirráðasvæði þeirra, að því tilskildu að skírteinið taki ekki einnig til þeirra prófana <sup>(3)</sup>.
- c) Framkvæmdastjórnin telur að aðferð við prófun á aksturshæfni verði að vera auðveldlega aðgengileg og að unnt sé að framkvæma hana innan hæfilegra tímamarka. Það getur falið í sér hindrun á viðskiptum milli aðildarríkja ef prófun á aksturshæfni innfluttra ökutækja takmarkast við tiltekna og sérstaklega tilnefndar eftirlitsstöðvar.

### 3.5. Skráning vélknúins ökutækis

Við skráningu vélknúins ökutækis fær aðildarríkið leyfi til að taka það í notkun til aksturs á vegum en skráningin felur í sér auðkenni vélknúna ökutækisins og skráningarnúmer sem því er úthlutað.

#### 3.5.1. Fyrsta skráning vélknúinna ökutækja

Þegar um er að ræða ný EB-gerðarviðurkennd vélknúin ökutæki, sem keypt eru í öðru aðildarríki, skal aðildarríkið, þar sem ökutækið er skráð, krefjast tiltekinna upplýsinga um þá einstaklinga, fyrirtæki eða stofnanir, sem sækja um skráninguna samkvæmt samræmdri tákntölu Bandalagsins <sup>(4)</sup> C, auk **EB-samræmisvottorðsins** <sup>(5)</sup>.

Þegar um er að ræða ökutæki, sem ekki hafa fengið EB-gerðarviðurkenningu, geta aðildarríki krafist framvísunar landsbundinnar gerðarviðurkenningar eða einstakra landsbundinna viðurkenningarvottorða (sjá lið 3.3.2).

<sup>(1)</sup> Úrskurður Dómstólsins frá 12. júní 1986, Bernhard Schloh gegn Auto contrôle technique SPRL, mál C 50/85, 14-16. mgr.; úrskurður Dómstólsins frá 21. mars 2002, Cura Anlagen GmbH gegn Auto Service Leasing GmbH (ASL), 62., 63. og 64. mgr.

<sup>(2)</sup> Stjtið. EB L 46, 17.2.1997, bls. 1. Tilskipuninni var síðast breytt með reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 1882/2003 (Stjtið. ESB L 284, 31.10.2003, bls. 1).

<sup>(3)</sup> Mál C-451/99.

<sup>(4)</sup> Eins og sett er fram í I. og II. viðauka við tilskipun 1999/37/EB.

<sup>(5)</sup> 1. mgr. 7. gr. tilskipunar 70/156/EEB.

Framkvæmdastjórnin telur að aðildarríkin hafi rétt á að athuga við skráningu hvort virðisaukaskattur hafi verið rétt greiddur.

Þegar *söluaðili* í öðru aðildarríki selur vélknúð ökutæki er hann skyldugur til að gefa út reikning. Hvað varðar virðisaukaskatt eru tveir möguleikar í boði:

- a) Vélknúna ökutækið er „nýtt“ hafi afhending farið fram annaðhvort innan sex mánaða frá því ökutækið var fyrst tekið í notkun eða ef ökutækinu hefur ekki verið ekið meira en 6000 kílómetra. Greiða ber virðisaukaskatt í því aðildarríki sem ökutækið er flutt til skv. 2. gr. tilskipunar 2006/112/EB frá 28. nóvember 2006 um sameiginlegt kerfi um virðisaukaskatt<sup>(1)</sup> (tilskipun um virðisaukaskatt). Afgreiðsla nýrra flutningatækja er undanþegin skatti í því upprunaaðildarríki þar sem seljandinn hefur staðfestu (a-liður 2. mgr. 138. gr. í tilskipuninni um virðisaukaskatt). Til að fá þessa undanþágu, samkvæmt þessu ákvæði, verður að færa rök fyrir því að nýja flutningatækið sé sent eða flutt til viðskiptavinarins, af seljandanum eða viðskiptavininum eða fyrir hönd þeirra, til áfangastaðar utan upprunaaðildarríkisins en þó innan Bandalagsins.
- b) Vélknúna ökutækið er ekki „nýtt“: þegar einkaaðili fer til annars aðildarríkis til að kaupa vélknúna ökutækið og flytur það sjálfur til baka (eða sér um að það sé gert); hann greiðir virðisaukaskattinn á sölustaðnum og þar með fer fram skattlagning í upprunaaðildarríkinu.

Greiða ber virðisaukaskatt í því aðildarríki sem seljandinn hefur staðfestu. Ef bílasali kaupir bíl af upprunalegum kaupanda sem hefur m.a. ekki dregið virðisaukaskattinn frá, sem var innifalinn í kaupverði vélknúna ökutækisins, gildir sérstök áætlun um notaðar vörur (þ.e. skattur á söluhagnað) (312. gr. og áfram í tilskipuninni um virðisaukaskatt).

Þegar einkaaðili selur vélknúna ökutækið sitt má, að því er virðisaukaskatt varðar, flokka það sem:

- a) „Nýtt“ (sjá skilgreiningu fyrir nýtt ökutæki í a-lið hér að framan). Í því tilviki ber að greiða virðisaukaskatt í því aðildarríki sem ökutækið er flutt til. (2. gr. í tilskipun um virðisaukaskatt). Til að komast hjá tvísköttun hefur einkaaðilinn, sem seldi „nýja bílinn“, rétt til að draga frá virðisaukaskattinn, sem er innifalinn í kaupverðinu í upprunaaðildarríkinu, eða fá hann endurgreiddan, að fjárhæð sem ekki er hærrí en sem nemur þeirri fjárhæð virðisaukaskatts sem honum bæri skylda til að greiða ef salan væri skattskyld í upprunaaðildarríkinu (172. gr. í tilskipun um virðisaukaskatt).
- b) Ekki „nýtt“. Viðskiptin falla ekki undir virðisaukaskatt. Ekki þarf að greiða virðisaukaskatt.

Framkvæmdastjórnin telur að landsyfyrvöldum sé einnig heimilt að krefjast **sönnunar fyrir tryggingu** þegar skráning fer fram.

### 3.5.2. Vélknúin ökutæki sem áður hafa verið skráð í öðru aðildarríki

Í tilviki ökutækja, sem áður hafa verið skráð í öðru aðildarríki, getur skráningarríkið einungis krafist þess að eftirfarandi gögn séu afhent:

- a) **Frumrit eða afrit af ósamræmdu skráningarskírteini sem gefið var út í öðru aðildarríki:** Mörg ökutæki, sem skráð voru fyrir árið 2004, hafa enn ósamræmd skráningarskírteini. Það er ekkert í lögum Bandalagsins sem kveður á um að senda skuli frumritið eða afrit af þessari tegund skírteinis, sem gefið er út í öðru aðildarríki, til landsbundinna skráningaryfirvalda í viðtökuaðildarríkinu. Framkvæmdastjórnin telur þó að landslög geti skuldbundið kaupandann til að framvísa afriti af skráningarskírteini, sem gefið er út í upprunaaðildarríkinu, áður en vélknúna ökutækið er skráð, til að komast hjá því að eftirlit á sviði stjórnsýslu eigi sér stað tvisvar sinnum eða til að fækka afbrotum sem tengjast vélknúnum ökutækjum.
- b) **Samræmda skráningarskírteinið:** Hin aðildarríkin verða að viðurkenna skráningarskírteinið, sem viðkomandi aðildarríki gefur út, svo unnt sé að endurskrá ökutækið í þessu aðildarríki<sup>(2)</sup>. Þegar kaupandi festir kaup á vélknúna ökutæki, sem hefur samræmt skráningarskírteini, fær hann í öllum tilvikum afhentan I. hluta fyrra skráningarskírteinisins og II. hluta, hafi hann verið gefinn út. Senda skal skráningaryfirvöldum í viðtökuaðildarríkinu I. hluta fyrra skráningarskírteinis og II. hluta (ef hann er gefinn út) til að þessi yfirvöld geti afturkallað annan eða báða hluta fyrra skráningarskírteinisins. Þau skulu tilkynna yfirvöldum aðildarríkisins, sem gaf skírteinið út, um afturköllunina innan tveggja mánaða. Auk þess skulu þau skila skírteininu, sem þau afturkölluðu, til þessara yfirvalda, ef þau fara þess á leit, innan

<sup>(1)</sup> Stjótt. ESB L 347, 11.12.2006, bls. 1. Tilskipunin eins og henni var síðast breytt með ákvörðun 2007/133/ESB (Stjótt. ESB L 57, 24.2.2007, bls. 12)

<sup>(2)</sup> Ákvæði 4. gr. tilskipunar 1999/37/EB.

sex mánaða frá afturkölluninni. Ef skráningarskráteinið er samsett úr I. og II. hluta<sup>(1)</sup> og II. hluta vantar geta lögbær yfirvöld í aðildarríkinu, þar sem óskað var eftir nýrri skráningu, ákveðið í undantekningartilvikum að endurskrá ökutækið en þó ekki fyrr en þau hafa fengið staðfestingu á því frá lögbærum yfirvöldum í aðildarríkinu þar sem ökutækið var áður skráð, skriflega eða eftir rafrænum leiðum, að umsækjandi hafi rétt til að láta endurskrá ökutækið í öðru aðildarríki<sup>(2)</sup>.

c) EB- eða landsbundið samræmisvottorð:

— Landsyfírvöldum er ekki heimilt að krefjast framvísunar EB-samræmisvottorðs fyrir ökutæki, sem áður hafa verið skráð í öðru aðildarríki, ef fyrra skráningarskráteini ökutækisins samrýmist að öllu leyti fyrirmyndinni í tilskipun 1999/37/EB. Samkvæmt 4. gr. tilskipunarinnar verður skráningarskráteinið, sem gefið var út af aðildarríki, að vera viðurkennt af hinum aðildarríkjunum svo unnt sé að endurskrá ökutækið í þeim ríkjum.

— Landsyfírvöld geta þó krafist framvísunar EB-samræmisvottorðsins fyrir ökutæki, sem áður hafa verið skráð í öðru aðildarríki, ef ósamræmda skráningarskráteinið frá hinu aðildarríkinu gerir þeim ekki kleift að bera kennsl á vélknúna ökutækið af nógu mikilli nákvæmni.

— Hafi vélknúna ökutækið ekkert EB-samræmisvottorð geta landsyfírvöld krafist framvísunar landsbundins samræmisvottorðs.

d) Greiðslukvittun fyrir virðisaukaskatti, ef ökutækið telst nýtt hvað varðar virðisaukaskatt (sjá lið 3.5.1).

e) Tryggingaskráteini.

f) **Skráteini um aksturshæfni** ef prófun á aksturshæfni er lögboðin við skráningu allra vélknúinna ökutækja sem hafa áður verið skráð í sama eða öðru aðildarríki.

#### 4. FLUTNINGUR VÉLKNÚNS ÖKUTÆKIS TIL ANNARS AÐILDARRÍKIS

Augljóslega er hægt að flytja vélknúð ökutæki til annars aðildarríkis með eftirvagni eða vörubifreið. Mörgum ökutækjum er þó ekið til viðtökuaðildarríkisins.

Í flestum aðildarríkjum gildir almennt sú regla að ekki megi aka vélknúnum ökutækjum á opinberum vegum án þess að þau beri skráningarnúmer. Að öllu jöfnu eru skráningarmerki upprunaaðildarríkisins eða viðtökuaðildarríkisins á vélknúna ökutækinu þegar því er ekið.

Auk þess skal ökutækið hafa gilda ábyrgðartryggingu<sup>(3)</sup> og mælt er með að ökumenn hafi meðferðis „græna skráteinið“, þ.e. alþjóðlega tryggingaskráteinið<sup>(4)</sup>, þegar þeir nota ökutæki sín. Í kjölfar undirritunar marghliða samnings<sup>(5)</sup> í öllum aðildarríkjunum (ásamt Andorra, Króatíu, Liechtenstein, Noregi og Sviss) telst skrásetningarmerki ökutækisins þó vera jafngildi tryggingaskráteinis. Samkvæmt því er heimilt að aka vélknúnum ökutækjum, sem hafa númeraplötu frá einu þessara landa, óhindrað um þetta svæði, án þess að eftirlit sé haft með því á landamærum að ökutæki hafi lögboðna ábyrgðartryggingu.

<sup>(1)</sup> Samkvæmt 7. forsendu tilskipunar 1999/37/EB nota aðildarríkin skráningarskráteini sem eru annaðhvort í einum hluta eða tveimur aðskildum hlutum og „heppilegt er, eins og sakir standa, að láta bæði þessi kerfi halda sér“. Samkvæmt 1. mgr. 3. gr. tilskipunarinnar samanstendur skráningarskráteinið því annaðhvort af einum hluta, í samræmi við I. viðauka, eða tveimur hlutum, í samræmi við I. og II. viðauka. Tilvísunin til II. hluta gildir aðeins um aðildarríki sem notast við kerfi skráningarskráteina sem eru í tveimur aðskildum hlutum (I. hluta og II. hluta).

<sup>(2)</sup> Ákvæði 2. mgr. 5. gr. tilskipunar 1999/37/EB.

<sup>(3)</sup> Tilskipun ráðsins 72/166/EBE frá 24. apríl 1972 um samræmingu á lögum aðildarríkjanna um ábyrgðartryggingu vegna notkunar vélknúinna ökutækja og til að kveða á um skyldu til að viðhalda váttryggingu gagnvart slíkri ábyrgð, með áorðnum breytingum.

<sup>(4)</sup> Allir ökumenn geta fengið grænt skráteini hjá þeim váttryggjanda sem veitti þeim lögboðna ábyrgðartryggingu fyrir ökutæki. Græna skráteinið var innleitt árið 1953 undir forystu Efnahagsnefndar Sameinuðu þjóðanna fyrir Evrópu og er undir stjórn ráðs landsskrifstofa. Græna skráteinið vottar að ökumaðurinn nýtur a.m.k. lágmarksváttryggingavermdar frá þriðja aðila sem krafist er samkvæmt lögum ríkjanna sem heimsótt eru (nánari upplýsingar er að finna á <http://www.cobx.org/public/NXhomeEng-Public.htm>).

<sup>(5)</sup> Samningur milli landsskrifstofa bifreiðatrygginga í aðildarríkjum Evrópska efnahagssvæðisins, undirritaður 30. maí 2002, sem um getur í viðaukanum við ákvörðun framkvæmdastjórnarinnar 2003/564/EB frá 28. júlí 2003 um beitingu tilskipunar ráðsins 72/166/EBE [tilskipun ráðsins 72/166/EBE frá 24. apríl 1972 um samræmingu á lögum aðildarríkjanna um ábyrgðartryggingu vegna notkunar vélknúinna ökutækja og til að kveða á um skyldu til að viðhalda váttryggingu gagnvart slíkri ábyrgð], (Stjtið. ESB L 192, 31.7.2003, bls. 23).



Til eru tvær leiðir til að aka vélknúnu ökutæki á löglegan hátt til viðtökuaðildarríkisins: annaðhvort hefur vélknúna ökutækið reynslumerki eða tímabundið skráningarkerki.

#### 4.1. Akstur vélknúns ökutækis með reynslumerkjum

Skráningarkerfi fyrir atvinnurekendur eru við lýði í flestum aðildarríkjum til að gera smásölum kleift að aka vélknúnum ökutækjum á opinberum vegum í mjög stuttan tíma án þess að þurfa að skrá þau formlega. Skráningarkerfi fyrir atvinnurekendur eru eingöngu ætluð framleiðendum, samsetningaradilum, dreifingaraðilum og seljendum, að því er varðar vélknúin ökutæki sem þeir eiga.

Flest aðildarríki gefa ekki út skráningarskírteini fyrir atvinnurekendur sem tengjast auðkenningu vélknúns ökutækis. Þau gefa venjulega út annars konar skjal sem sýnir fram á tengsl milli skráningarkerkjanna og handhafa þeirra, og/eða krefjast þess af handhafanum að hann haldi færslubók yfir ökuferðir sem farnar eru með skráningarkerkinu.

Í a-lið 1. mgr. 35. gr. Vínarsamningsins um umferð á vegum<sup>(1)</sup> er kveðið á um að samningsaðilar megi ekki hindra för vélknúinna ökutækja, sem skráð eru af öðrum samningsaðila, að því tilskildu að ökumaðurinn hafi undir höndum skráningarskírteini. Samningsaðilarnir skulu einnig viðurkenna skráningarskírteini, sem gefin eru út af öðrum samningsaðilum, í samræmi við ákvæði samningsins. Ekkert ákvæði er þó í samningnum sem skuldbindur eða heimilar samningsaðilum að banna frjálsa för ökutækja sem ekki uppfylla ákvæði samningsins.

Að teknu tilliti til frjálsra vöruflutninga innan Bandalagsins<sup>(2)</sup> fellur umferð vélknúinna ökutækja, sem hafa atvinnuskráningarnúmer, sem gefið er út í öðru aðildarríki, undir EB-sáttmálann<sup>(3)</sup>, einkum 28. gr. hans. Færa skal rök fyrir mögulegum hindrunum í samræmi við 30. gr. EB-sáttmálans eða eina af þeim lögboðnu kröfum sem Dómstóllinn samþykkir.

Sú meginregla, að hvert aðildarríki skuli gera allar viðeigandi ráðstafanir til að tryggja að einkaréttarábyrgð, að því er varðar notkun ökutækja sem að öllu jöfnu eru staðsett á yfirráðasvæði þess sé tryggð, gildi einnig um ökutæki sem bera reynslumerki. Umfang ábyrgðarinnar og skilmálar og skilyrði tryggingarinnar eru ákveðin á grundvelli þessara ráðstafana. Aðildarríkjunum er þó heimilt að undanskilja ökutæki sem hafa reynslumerki frá þessari kvöð (þ.e. víkja frá áðurnefndum ákvæðum), ef slík merki eru tilgreind í skrá sem tekin er saman af viðkomandi aðildarríki og send hinum aðildarríkjunum og framkvæmdastjórninni. Í því tilviki er hinum aðildarríkjunum heimilt að krefjast þess að sá sem ekur ökutækinu eigi gilt, grænt skírteini eða að hann geri váttryggingasamning sem gildir yfir landamæri og uppfyllir kröfur viðkomandi aðildarríkis<sup>(4)</sup>. Hins vegar er lýst yfir, í nýrri breytingu við tilskipun 71/166/EBE sem innleidd var með 5. tilskipuninni um ábyrgðartryggingu vélknúinna ökutækja 2005/14/EB<sup>(5)</sup>, að fara skuli með ökutæki, sem undanþegin eru tryggingaskyldunni á þeim forsendum að þau hafi sérstakt merki, á sama hátt og ótryggð ökutæki. Fórnlömb slysa af völdum slíkra ökutækja eiga rétt á að sækja um bætur hjá tjónauppgjörstofnun í því landi sem slysið varð. Sú stofnun skal þá hafa kröfu á hendur ábyrgðarsjóðnum í því landi sem ökutækið er að öllu jöfnu staðsett.

#### 4.2. Vélknúna ökutækið hefur tímabundið skráningarkerki

Mörg aðildarríki hafa komið á fót kerfi tímabundinna skráninga til þess að aka megi vélknúnu ökutæki í skamman tíma áður en það hlýtur endanlega skráningu eða farið er með það af yfirráðasvæðinu. Tímabundin skráning fer venjulega fram í upprunaaðildarríki ökutækisins. Framkvæmdastjórnin lítur þó svo á að meginreglan um frjálsan umflutning vara og tilskipunin um skráningarskjöl fyrir ökutæki feli í sér að upprunaaðildarríkin skulu einnig samþykkja á sínu yfirráðasvæði notkun tímabundinna skráningarkerkja og -skírteina útgefin af viðtökuaðildarríkinu.

<sup>(1)</sup> Sameinuðu þjóðirnar – efnahagsnefnd Evrópu, 8. nóvember 1968, með áorðnum breytingum.

<sup>(2)</sup> Ákvæði 18. liðar úrskurðar Dómstólsins frá 23. október 2003, Administration des douanes et droits indirects gegn Rioglass SA og Transremar SL, mál C-115/02.

<sup>(3)</sup> Sjá úrskurð Dómstólsins frá 2. október 2003, meðferð sakamáls gegn Marco Grilli, mál C-12/02.

<sup>(4)</sup> Ákvæði b-liðar 4. gr. tilskipunar ráðsins 72/166/EBE.

<sup>(5)</sup> Ákvæði b-liðar 3. mgr. 1. gr. tilskipunar Evrópuþingsins og ráðsins 2005/14/EB frá 11. maí 2005 um breytingu á tilskipunum ráðsins 72/166/EBE, 84/5/EBE, 88/357/EBE og 90/232/EBE og á tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2000/26/EB að því er varðar ábyrgðartryggingu vélknúinna ökutækja, Stjtið. ESB L 149 frá 11.6.2005, bls. 14. Tilskipunin skal koma til framkvæmda eigi síðar en 11. júní 2007.

Að því er varðar tímabundna skráningu:

- Aðildarríkjum er heimilt að gefa út tímabundin **skráningarskrirteini sem er í engu eða að afar litlu leyti frábrugðið fyrirmyndinni sem er að finna í tilskipun 1999/37/EB**. Í því tilviki er öðrum aðildarríkjum skylt að viðurkenna tímabundna skráningarskrirteinið, sem gefið er út af hálfu aðildarríkis til auðkenningar á viðkomandi ökutæki í umferð milli landa, að því tilskildu að ökumaður hafi með sér I. hluta skráningarskrirteinisins skv. 1. mgr. 5. gr. tilskipunarinnar<sup>(1)</sup>.
- Einnig er heimilt að tímabundna skráningarskrirteinið sé **verulega frábrugðið fyrirmyndinni sem er að finna í tilskipun 1999/37/EB**. Meginreglan er sú að öðrum aðildarríkjum sé skylt að viðurkenna skirteinið í samræmi við 28. og 30. gr. EB-sáttmálans.

Einungis má hindra frjálsan flutning vélknúins ökutækis með tímabundnu skráningarmerki og -skirteini af ástæðum sem tengjast öryggi á vegum (eins og akstursgetu ökumannsins, því að hann fylgi staðbundnum umferðarreglum eða aksturshæfni vélknúna ökutækisins), ef rökstuddur grunur leikur á um að ökutækið sé stolið eða ef eftirlitsyfirvöld hafa rökstuddar efasemdir um að skirteinið sé í gildi.

Að auki er mælt með því að ökumenn hafi á sér „græna skirteinið“ til staðfestingar þess að þeir hafi a.m.k. þá lágmarksvátryggingavernd sem krafist er samkvæmt lögum þess lands sem er heimsótt. Meðan á ferðalaginu stendur og þar til ökutækið fær endanlega skráningu í viðtökuaðildarríkinu verður það að vera tryggt samkvæmt vátryggingasamningi frá vátryggjanda sem er heimilt að starfa í upprunaríki ökutækisins. Hins vegar er ný regla<sup>(2)</sup>, sem aðildarríki skulu taka upp í löggjöf sína í síðasta lagi 11. júní 2007, sem kveður á um að þegar ökutæki er sent frá einu aðildarríki til annars skuli litið svo á að aðildarríkið, þar sem áhættan liggur, teljist viðtökuaðildarríki um leið og kaupandi samþykkir viðtöku sendingar um 30 daga skeið, jafnvel þótt ökutækið hafi ekki verið skráð formlega í viðtökuaðildarríkinu. Þar með er kaupanda ökutækisins gert kleift að fá tryggingavernd í aðildarríkinu þar sem hann er búsettur þrátt fyrir að ökutækið sé með erlent skráningarmerki (bráðabirgðamerki upprunalandansins). Í hagnýtu tilliti merkir þetta að kaupa skal tryggingu í viðtökulandinu. Vátryggingafélög, sem hafa staðfestu í viðtökuaðildarríkinu, eða sem hafa staðfestu í öðrum aðildarríkjum en veita þjónustu í viðtökuaðildarríkinu á grundvelli frjálsrar þjónustustarfsemi eða staðfesturéttar, geta veitt slíka tryggingu.

## 5. ÚRRÆÐI

Allar ákvarðanir landsyfirvalda um að synja um gerðarviðurkenningu vélknúins ökutækis eða synja um skráningu skulu tilkynntar hlutaðeigandi aðila og um leið skal kynna honum þau lagaúrræði sem hann getur nýtt sér samkvæmt gildandi lögum í hlutaðeigandi aðildarríki og þann frest sem hann hefur til þess<sup>(3)</sup>.

Að frátöldum þeim formlegu, landsbundnu úrræðum sem standa til boða aðila sem sækir um skráningu geta borgarar og fyrirtæki einnig leitað lausna á vandamálum tengdum viðurkenningu ökutækja eða bifreiðaskráningu í gegnum SOLVIT-netið<sup>(4)</sup>. Notkun SOLVIT-netsins er gjaldfrjálsl.

Einnig er hægt að snúa sér beint til framkvæmdastjórnar Evrópubandalaganna og leggja fram kvörtun gegn aðildarríki. Telji framkvæmdastjórnin að aðildarríki hafi ekki gegnt skyldum sínum samkvæmt EB-sáttmálanum getur hún hafið málsmeðferð vegna brota gegn aðildarríkinu skv. 226. gr. EB-sáttmálans.

<sup>(1)</sup> Tilskipun 1999/37/EB gildir einnig um tímabundin skráningarmerki sem aðildarríkin skulu viðurkenna á grundvelli b-liðar 2. mgr. 1. gr og 4. gr. tilskipunarinnar.

<sup>(2)</sup> Með tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2005/14/EB frá 11. maí 2005 er felld ný grein, 4. gr. a, inn í tilskipun ráðsins 90/232/EBE um ábyrgðartryggingu vegna notkunar vélknúinna ökutækja.

<sup>(3)</sup> Ákvæði 12. gr. tilskipunar 70/156/EBE.

<sup>(4)</sup> <http://europa.eu.int/solvit/>