



Samlenotat

J.nr. 12-0174492

Den 4. juni 2013

Moms, Afgifter og Told

CK

Rådsmødet (Transport, Telekommunikation og Energi)
den 10. juni 2013

SAMLENOTAT TIL FOLKETINGETS EUROPAUDVALG

Indholdsfortegnelse

Dagsordenspunkt 8: Forslag til ændring af Rådets direktiv 1999/37/EF af 29. april 1999 om registreringsdokumenter for motorkøretøjer.

Dagsordenspunkt 8: Forslag til ændring af Rådets direktiv 1999/37/EF af 29. april 1999 om registreringsdokumenter for motorkøretøjer.

KOM(2012)381

1. Resumé

Kommissionens har den 13. juli 2012 stillet forslag til et direktiv om ændring af Rådets direktiv 1999/37/EF af 29. april 1999 om registreringsdokumenter for køretøjer.

Forslaget er en del af Kommissionens forslag til en Køretøjssikkerhedspakke, der har til formål at støtte og håndhæve den tekniske kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil med henblik på at forbedre færdselssikkerheden og miljøbeskyttelsen.

Efter forslaget til ændring af direktiv 1999/37/EF skal medlemsstaterne udveksle data om registrerede køretøjers tekniske forhold, og der foreslås forbud mod samtidig registrering af et køretøj i flere medlemsstater, indførelse af en ordning med midlertidig tilbagekaldelse af en registrering i tilfælde af farlige mangler ved køretøjet og krav om registrering af, at et køretøj er udrangeret.

Regeringen støtter ønsket om at forbedre færdselssikkerheden og miljøbeskyttelsen. Regeringen er enig i, at forslaget kan understøtte disse mål.

De statsfinansielle konsekvenser af forslaget er vanskelige at bestemme på det foreliggende grundlag. Forslaget forventes at få såvel positive som negative konsekvenser, men den samlede virkning forventes ikke at blive nævneværdige.

På grund af den usikkerhed, der er forbundet med at vurdere de statsfinansielle konsekvenserne af forslaget, kan regeringen på nuværende tidspunkt ikke støtte forslaget ubetinget.

Forslaget har nu været behandlet på tre møder i maj måned 2013 i Arbejdsgruppen for Landtransport. På baggrund af disse møder har Formandskabet har den 31. maj 2013 stillet et kompromisforslag, som regeringen kan støtte.

2. Baggrund

Kommissionen har den 13. juli 2012 stillet forslag om en Køretøjssikkerhedspakke, der består af forslag til:

- 1) EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING om periodisk teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil og om ophævelse af direktiv 2009/40/EF, jf. dokumentnummer COM(2012) 380.
- 2) EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS direktiv om ændring af Rådets direktiv 1999/37/EF om registreringsdokumenter for motorkøretøjer, jf. dokumentnummer COM(2012) 381.
- 3) EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING om syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer, der kører på Unionens område, og om ophævelse af direktiv 2000/30/EF, jf. dokumentnumrene COM(2012) 382.

Formålet med forslagene er at støtte og håndhæve den tekniske kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil med henblik på at forbedre færdselssikkerheden og miljøbeskyttelsen.

Forslaget om ændring af Rådets direktiv 1999/37/EF af 29. april 1999 om registreringsdokumenter for motorkøretøjer behandles i dette grund- og nærhedsnotat. De øvrige to forslag, der vedrører syn af køretøjer, behandles i samtidige grund- og nærhedsnotater fra Transportministeriet.

Ved brev af 23. juli 2012 har Kommissionen sendt forslagene til delegationerne.

Ved brev af 26. juli 2012 til Folketinget har Kommissionen iværksat proceduren i protokol 2 om anvendelse af nærhedsprincippet og proportionalitetsprincippet. Svarfristen er opgivet til at være 21. oktober 2012.

Forslaget til ændring af direktiv 1999/37/EF er fremsat med hjemmel i artikel 91 i TFEU om procedurer for vedtagelse af fælles regler for transportområdet.

Forslaget behandles efter artikel 294 i TEUF om den almindelige lovgivningsprocedure, jf. procedurenummer COD/2012/0185. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

Forslaget til ændring af direktiv 1999/37/EF bør ses i sammenhæng med Kommissionens forslag af 4. april 2012 til en forordning om forenklede regler for overførsel i det indre marked af motorkøretøjer, der er indregistreret i en anden medlemsstat, jf. dokumentnummer COM (2012)164. Folketingets Europaudvalg er orienteret om forslaget i et grund- og nærhedsnotat af 16. maj 2012.

Forslaget har været behandlet på tre møder i maj måned 2013 i Arbejdsgruppen for Landtransport. På baggrund af disse møder har Formandskabet den 31. maj 2013 stillet et kompromisforslag, der i væsentlig grad ændrer det oprindelige forslag, jf. 10206/13 TRANS279 CODEC 1252.

3. Formål og indhold

Kommissionens Køretøjssikkerhedspakke sigter på at bidrage til målet om at nedbringe antallet af trafikdræbte med 5 pct. senest i 2020, som fastlagt i de politiske retningslinier for trafiksikkerhed 2011-20. Pakken sigter også på at bidrage til at nedbringe de af vejtransportsektorens emissioner, der skyldes dårlig vedligeholdelse af køretøjer.

Målet søges bl.a. nået ved at ændre det gældende direktiv om registreringsdokumenter for motorkøretøjer (direktiv 1999/37/EF, som ændret ved direktiv 2003/127/EF).

Der stilles forslag om:

- 1) En ordning med midlertidig tilbagekaldelse af en registrering i tilfælde, hvor et registreret køretøj har farlige mangler. Tilbagekaldelsen gælder, indtil køretøjet er godkendt ved en ny teknisk kontrol. Herefter tillader registreringsmyndigheden, at køretøjet tages i brug på ny, uden at en ny registrering er nødvendig.
- 2) En ordning, hvorefter det skal registreres, hvis et køretøj udrangeres i overensstemmelse med direktiv 2000/53/EF, jf. litra d nedenfor.

- 3) En ordning, hvorefter der skal ske afmelding af et registreret køretøj, hvis køretøjet registreres i en anden medlemsstat.
- 4) Krav om at køretøjsrelevante data registreres i et nationalt elektronisk register, herunder data om resultaterne af obligatorisk teknisk kontrol af køretøjer. Tekniske data om registrerede køretøjer skal stilles til rådighed for relevante myndigheder og synsvirksomheder i andre medlemsstater.
- 5) Bemyndigelse af Kommissionen til løbende at opdatere direktivets bilag med mindstekrav til, hvilke oplysninger om et køretøj, der skal registreres.

Der stilles forslag om, at direktivet skal træde i kraft på tyvendagedagen efter offentliggørelsen i Den Europæiske Unions Tidende. Medlemsstaterne skal have implementeret direktivet og anvende reglerne senest 36 måneder efter, at direktivet er trådt i kraft.

Formandsskabet har den 31. maj 2013 stillet et kompromisforslag. Herefter udgår forslaget om en ordning, hvorefter der skal ske afmelding af et registreret køretøj, hvis køretøjet registreres i en anden medlemsstat, og forslaget om bemyndigelse af Kommissionen til løbende at opdatere direktivets bilag med mindstekrav til, hvilke oplysninger om et køretøj, der skal registreres, jf. nr. 3 og 5 ovenfor. Endvidere foreslås nogle overvejende tekniske ændringer.

4. Europa-Parlamentets udtalelse

Der foreligger ikke en stillingtagen fra Europa-Parlamentet.

5. Nærhedsprincippet

Kommissionen anfører, at nærhedsprincippet finder anvendelse, for så vidt som forslaget ikke hører ind under EU's enekompetence.

Kommissionen anfører, at forslaget opfylder nærhedsprincippet, da målene i forslaget ikke i tilstrækkelig grad kan opfyldes af medlemsstaterne af følgende årsager:

”De eksisterende krav er gennemført uensartede af medlemsstaterne, og der er store afvigelser med hensyn til håndhævelsen af den tekniske kontrol og ordningen for syn ved vejsiden, hvilket medfører negative virkninger for både færdselssikkerheden og det indre marked. En fremtidig uhindret informationsstrøm mellem medlemsstaterne af oplysninger om registrering af køretøjer forudsætter, at der findes køretøjsregistre med et harmoniseret indhold i alle medlemsstater.”

Regeringen er enig med Kommissionen i, at udveksling mellem medlemsstater af data om registrerede køretøjers tekniske forhold vil være et middel til at styrke færdselssikkerheden gennem bedre kontrol med køretøjers tekniske stand. Denne del af forslaget er dermed i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

Regeringen vurderer, at forslagene om at registrere udrangering af køretøjer og forbuddet mod samtidig registrering af samme køretøj i flere stater vil modvirke svindel med køretøjer. Disse dele af forslaget er dermed også i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

Regeringen er enig i intentionen bag forslaget om en ordning med midlertidig tilbagekaldelse af en registrering og finder, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

Kommissionen anfører, at forslaget er i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet. Kommissionen anfører nærmere, at forslaget ”ikke går videre, end hvad der er nødvendigt for at nå målene vedrørende styrkelse af færdselssikkerheden og miljøbeskyttelsen ved at håndhæve en teknisk kontrol og skabe passende rammer for uhindret informationsstrøm.”

Regeringen er enig med Kommissionen i, at forslagene om udveksling af data mellem medlemsstaterne, forbud mod dobbelt registrering af køretøjer og krav om registrering af udfasning af køretøjer ikke går videre, end hvad der er nødvendigt for at nå de opstillede mål.

6. Gældende dansk ret

Registrering af køretøjer er reguleret ved lov om registrering af køretøjer. Herefter skal et køretøj som udgangspunkt registreres og forsynes med nummerplade, før det tages i brug på færdselslovens område.

Skatteministeren kan fastsætte regler for registrering af køretøjer og for brug af udenlandske køretøjer her i landet. Sådanne regler er fastsat i bekendtgørelse om registrering af køretøjer m.v. (registreringsbekendtgørelsen). Dog fastsætter forsvarsministeren regler for registrering af køretøjer, der tilhører Kongehuset, forsvaret eller Beredskabsstyrelsen.

Efter registreringsbekendtgørelsen registreres køretøjer i Køretøjsregisteret. Det er et centralt digitalt register for hele landet. Registeret administreres af SKAT. I registeret registreres oplysninger om det enkelte køretøj og om køretøjets tilhørsforhold.

Efter bekendtgørelsen kan et køretøj ikke være registreret i såvel Køretøjsregisteret som i udlandet.

Efter bekendtgørelsen afmeldes et køretøj, hvis SKAT modtager køretøjets nummerplader. Det indebærer, at hvis politiet inddrager et køretøjs nummerplader, f.eks. ved en § 77-kontrol, og afleverer disse til SKAT, så afmeldes køretøjet. Afmeldes et køretøj fra Køretøjsregisteret, ophører samtidig beskatningen af køretøjet.

Der er ikke i dansk ret en ordning med ”tilbagekaldelse af en registrering” af et registreret køretøj. Et køretøj er enten registreret eller ikke registreret i Køretøjsregisteret.

I Køretøjsregisteret registreres næsten alle CoC-oplysninger (Certifikate of Conformity) om et køretøj, hvis køretøjet er registreret 6. juni 2012 eller senere. For køretøjer, der er registreret før denne dato, registreres færre CoC-oplysninger.

Efter bekendtgørelsen sker der registrering i Køretøjsregisteret af, om et registreret køretøj, der er indkaldt til periodisk syn, er fremstillet og godkendt rettidigt.

Endvidere registreres, om et fremstillet registreret køretøj ikke er godkendt ved syn. Men denne registrering i Køretøjsregisteret sker kun, hvis manglerne ikke er udbedret inden 33 dag.

Køretøjsregisteret orienterer politiet om køretøjer, der er registreret i

Køretøjsregisteret som ikke godkendt ved syn, med henblik på at køretøjets nummerplader inddrages.

Der sker ikke registrering i Køretøjsregisteret af, om et køretøj er udfaset.

Efter lov om registrering af køretøjer er prisen for et sæt nummerplader til en bil 1.180 kr., og prisen for en enkelt nummerplade til f.eks. en motorcykel er 590 kr.

7. Konsekvenser

Lovgivningsmæssige konsekvenser

Det vurderes på det foreliggende grundlag, at forslaget kan gennemføres administrativt uden lovgivning.

Statsfinansielle konsekvenser

Forslaget om, at et registreret køretøj, der registreres i en anden medlemsstat, skal afmeldes i den medlemsstat, hvor køretøjet hidtil har været registreret, kan give den danske stat et provenutab. Det har sammenhæng med, at Danmark har den højeste beskatning i Europa af køretøjer, og at reglerne for, i hvilken stat et køretøj skal registreres, ikke er entydige. Det må derfor forventes, at der i tilfælde af tvivl om, hvor et køretøj skal registreres, vil være en fælles interesse mellem køretøjets ejer eller bruger og den pågældende anden medlemsstat om, at køretøjet ikke skal være registreret i Danmark. I det fremsatte forslag savnes et instrument til hurtig løsning af konflikter mellem medlemsstater om, hvor et køretøj skal registreres.

Det skal bemærkes, at Kommissionen den 4. april 2012 har stille forslag til en forordning om forenklede regler for overførsel i det indre marked af motorkøretøjer, der er indregistreret i en anden medlemsstat, jf. dokument COM (2012)164. Heri indgår forslag til regler om, i hvilken stat et køretøj skal registreres.

Forslaget om en ordning med midlertidig tilbagekaldelse af en registrering i tilfælde af farlige mangler ved køretøjet må forventes at få den konsekvens, at køretøjet ikke beskattes, så længe registreringen er tilbagekaldt, men det er en national beslutning. Undlades beskatning i tilbagekaldelsesperioden, vil det give staten et provenutab. Det har sammenhæng med, at den foreslåede tilbagekaldelsesordning må forventes at finde anvendelse i betydeligt flere tilfælde end i dag, hvor der først sker afmelding af et køretøj med farlige mangler, hvis manglen ikke er udbedret efter nogle måneder.

Forslaget om en tilbagekaldelsesordning vil reducere statens indtægter fra salg af nummerplader. Indtægtstab vurderes at blive meget begrænset, da køretøjer i dag som udgangspunkt kun afmeldes som følge af farlige mangler ved politiets foranstaltning. Konstateres manglen af en synsvirksomhed, sker der som udgangspunkt ikke en afmelding af køretøjet.

Statskassens samlede tab af indtægter er vanskeligt at anslå. Det skyldes, at det i høj grad vil afhænge af, hvorledes samarbejdet mellem medlemsstater forløber, når der kan være tvivl om, hvor et køretøj skal registreres.

På den anden side vil en udvidet kontrol med køretøjers tekniske og miljømæssige egenskaber tendere mod at afkorte køretøjernes levetid, og dermed give et mindre

merprovenu fra registreringsafgiften. Dette merprovenu er ligeledes vanskeligt at skønne.

Formandsskabets kompromisforslag af 31. maj 2013 indebærer ikke statsfinansielle konsekvenser.

Administrative konsekvenser for staten

En gennemførelse af forslaget vil kræve en omlægning af Køretøjsregisteret, dels med indførelse af en ordning med ”tilbagekaldelse af en registrering”, dels med registrering af udfasning af køretøjer. Endvidere kan der være omkostninger forbundet med en ordning, hvor data om registrerede køretøjers tekniske forhold skal udveksles med andre medlemsstater. De samlede etableringsomkostninger anslås på det foreliggende grundlag med betydelig usikkerhed at blive på op til 10 mio. kr.

Eventuelle merudgifter for det offentlige, der følger af forslaget, afholdes inden for ressortministeriets eksisterende rammer, jf. budgetvejledningen.

Administrative og økonomiske konsekvenser for borgere og virksomheder

En gennemførelse af forslaget om en ordning med tilbagekaldelse af registreringer vil spare borgere og virksomheder for udgiften til nye nummerplader. Der vil ikke være væsentlige administrative besparelser for borgere og virksomheder ved en gennemførelse af ordningen, da proceduren ved indregistrering af et sådant køretøj er enkel.

En gennemførelse af forslaget om afmelding af en køretøj, der registreres i en anden medlemsstat, må forventes at give borgere og virksomheder en mindre administrativ lettelse derved, at indkaldelse til syn i flere medlemsstater undgås.

Dette forslag er dog ikke medtaget i Formandsskabets kompromisforslag af 31. maj 2013.

En gennemførelse af forslaget om udveksling af data om køretøjers tekniske forhold og synsforhold mellem medlemsstater kan på den ene side spare borgere og virksomheder med køretøjer i forskriftmæssig stand for unødvendig kontrol, men på den anden side blive en administrativ og økonomisk belastning for borgere og virksomheder med køretøjer, der er i tvivlsom forskriftmæssig stand.

Regeringen kan støtte det af Formandsskabet den 31. maj 2013 stillede kompromisforslag.

8. Høring

Forslaget har været sendt i høring hos Advokatrådet, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Autobranchens Handels- og Industriforening i Danmark, Brancheorganisationen for værksteder, Danmarks Motor Union, Dansk Automobilforhandler Forening, Dansk Automobil Sports Union, Dansk Bilforhandler Union, Danske Biludlejere, Danske Busvognmænd, Dansk Erhverv, Dansk Landbrug, Danske Motorcyklister Råd, Danske Speditør Forening, Dansk Industri, Dansk Lokalsyn, Danske Synsvirksomheder, Dansk Transport og Logistik, De Danske Bilimportører, Den Danske Bilbranche, Den Danske Skatteborgerforening, ERFA-gruppen-bilsyn, Finans og Leasing, Finansrådet,

FDM, FSR-danske revisorer, Foreningen af Vognimportører i Danmark, Forsikring og Pension, Håndværksrådet, Landbrugsrådet, MC Touring Club, Motorcykelbranchens Landsforbund, Motorhistorisk Samråd, Sammenslutningen af karosseribyggere og Autooprettere i Danmark.

9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Der er ikke kendskab til andre landes konkrete holdninger til forslaget.

10. Foreløbig dansk holdning

Regeringen bakker op om forslagets formål, at støtte håndhævelsen af den tekniske kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil ved registrering af tekniske mangler ved køretøjer, med henblik på at forbedre færdselssikkerheden og miljøbeskyttelsen. Regeringen er også enig i, at reglerne for registrering af køretøjer skal være enkle at administrere for borgere og virksomheder.

Regeringen er enig i, at de stillede forslag kan understøtte disse mål.

Regeringen er dog af den opfattelse, at der i forbindelse med forslaget om afmelding af et registreret køretøj, der nu registreres i en anden medlemsstat, savnes et middel til løsning af uenighed mellem to medlemsstater, der begge mener at have ret til at registrere køretøjet.

Regeringen er ikke overbevist om, at en ordning med midlertidig tilbagekaldelse af en registrering i tilfælde, hvor der er fundet farlige mangler ved et køretøj, er det rette middel til at hindre fortsat brug af køretøjet. Forslaget synes udviklet på grundlag af registreringssystemer, hvor et køretøj registreres med samme registreringsnummer fra ”vugge til grav”, og ikke et system som det danske, hvor et køretøj kun er registreret i den eller de perioder, hvor det bruges. Som udgangspunkt bør det være op til den enkelte medlemsstat at fastsætte regler for, hvorledes det sikres, at et køretøj med farlige mangler ikke fortsat bruges, men under forudsætning af, at andre medlemsstater får adgang til oplysninger om sådanne køretøjer.

Regeringen vil arbejde for at sikre, at den foreslåede ordning med at ”tilbagekalde en registrering” af et køretøj med farlige mangler får en så smidig udformning, at ordningen kan indpasses i den danske registreringsordning på en enkel måde.

I lyset af den usikkerhed, der på nuværende tidspunkt er forbundet med at vurdere, hvilke statsfinansielle konsekvenser en gennemførelse af det samlede forslag vil have, kan regeringen på nuværende tidspunkt ikke ubetinget støtte forslaget.

Regeringen kan støtte det af Formandskabet den 31. maj 2013 stillede kompromisforslag.

11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Sagen har tidligere været forelagt for Folketingets Europaudvalg i form af et grund- og nærhedsnotat af 20. september 2012.

Bilag

Høring over Kommissionens forslag af 13. juli 2012 til ændring af direktiv 1999/37/EF om registreringsdokumenter for motorkøretøjer, jf. COM(2012)381.

Brancheorganisationen for værksteder (CAD)

Organisationen støtter forslaget.

Organisationen anfører, pba. betragtning nr. 2, hvorefter den almindelige registreringsprocedure ikke skal følges, når en registreringstilbagekaldelse ophæves, at der, særligt for vedkommende indehaver af den tilbagekaldte registrering, savnes en vurde-ring af de nationalt fastlagte omkostninger ved proceduren.

DTL

Organisationen finder generelt, at forslaget om Køretøjssikkerhedspakken er gennemgribende, og det vil på europæisk niveau harmonisere regler om teknisk kontrol med henblik på at effektivisere synsvirksomhedernes virkefelt, samt stille større krav til inspektøernes færdigheder og uvildighed, end tilfældet er i dag. Ligeledes vil det forenkle registreringskrav og effektivisere kontrol og registreringsprocedurer på dokumentetsiden. Alt sammen med det formål at forbedre færdselssikkerheden og nedbringe antallet af dræbte og tilskadede, hvilket det må antages, at forslaget i stor udstrækning vil tilgodese.

Dog er der visse forbehold at iagttage, hvilket især handler om de økonomiske konsekvenser af det samlede forslag, som særligt sigter imod erhvervskøretøjer og herunder en i forvejen presset transportbranche. Der er risiko for, at den regning, som naturligt vil blive sendt videre til transporterhvervets kunder, vil forringe danske transportvirksomheders konkurrenceevne yderligere henset til det generelle løn- og prisniveau i Danmark, uagtet at forslaget implementeres bredt inden for EU.

Organisationen oplyser, på trods af de økonomiske konsekvenser, at den finder den overordnede ide med krav om regelmæssige periodiske syn fulgt op af en intensiveret og risikobaseret landevejskontrol samt et forenklet og elektronisk registreringssystem som et godt tiltag for at undgå, at køretøjer i ringe teknisk stand kører rundt på de europæiske veje til fare for færdselssikkerheden.

Af bemærkninger til selve forslaget om ændring af direktivet om registreringsdokumenter henleder organisationen opmærksomheden på, at den finder den nye mulighed med at tilbagekalde registreringen af et køretøj i en midlertidig periode, som ikke vil betinge inddragelse af registrering og nummerplader, hvorefter samme køretøj skal registreres på ny, som et godt tiltag, som vil højne færdselssikkerheden, men også tilskynde en ejer af et køretøj til at få bragt sit køretøj i forskriftsmæssig stand, fx efter et periodisk syn, hvor køretøjet alene opnåede betinget godkendelse.

Organisationen bemærke hertil, at der kræves direkte adgang til disse data for kontrolmyndigheden (politiet) i forbindelse med kontrolaktiviteter ved vejsiden, ligesom det kunne overvejes at indføre en mærkning af et køretøj, som får

tilbagekaldt sin registrering i en midlertidig periode i lighed med den svenske ordning, hvor der påsættes et klistermærke synligt på køretøjet, som ikke opfylder gældende krav.

FDM

Organisationen er i det store og hele tilfreds med og kan tiltræde de foreslåede direktivændringer.

Organisationen anfører, at muligheden for midlertidig tilbagekaldelse af et køretøjs registrering i tilfælde, hvor der konstateres trafikfarlige mangler, kan organisationen kun bifalde. Det vil være besparende i flere henseender for såvel køretøjssejer som myndigheder at slippe for at skulle gennemføre en genindregistreringsproces i sådanne tilfælde.

Organisationen hilser oprettelsen af et elektronisk register over relevante tekniske oplysninger velkomment. Organisationen anbefaler i den forbindelse: At der også registreres oplysninger om køretøjets kilometertal ved periodisk syn. At de således registrerede oplysninger stilles til rådighed for enhver, og ikke kun for ”kompetente myndigheder og synsvirksomheder”.

Forsikring & Pension

Organisationen finder det yderst positivt, at direktivet sikrer, at det fremadrettet undgås, at motorkøretøjer kan være registreret parallelt i forskellige medlemsstater.

Dette vil være et stort fremskridt i forhold til at forhindre, at stjalne køretøjer handles i andre medlemsstater. Endvidere sikrer det, at blandt andet totalskadede køretøjer og skrottede køretøjer ikke kan videresælges med svindel for øje.

Organisationen håber i den forbindelse, at SKAT vil deltage aktivt i EUCARIS samarbejdet.

Motorcykel-Forhandler Foreningen

Ingen.