

### 31996Y0513(01)

Fortolkende  
meddelelse fra  
Kommissionen om  
typegodkendelse  
og indregistrering  
af køretøjer,  
som tidligere har  
været  
indregistreret i en  
anden  
medlemsstat  
*EF-Tidende NR. C*  
*143 Af 15/05/1996*  
*S. 0004 - 0016*

Fortolkende meddelelse fra Kommissionen om typegodkendelse og indregistrering af køretøjer, som tidligere har været indregistreret i en anden medlemsstat (96/C 143/04)

#### I. INDLEDNING

Formålet med denne meddelelse er at præcisere de principper i EF-retten, som gælder for vilkårene for typegodkendelse og indregistrering i medlemsstaterne af køretøjer, som tidligere har været indregistreret i andre medlemsstater, og at beskrive de rettigheder, som privatpersoner nyder som følge af EF-rettens umiddelbare anvendelse, samt de proceduremæssige garantier, som de med rette kan forvente i denne forbindelse. Den er en ajourføring af Kommissionens meddelelse 88/C 281/08 (1) og erstatter samme.

Meddelelse 88/C 281/08 har vist sig at være et særdeles overbevisende og nyttigt redskab, som har gjort det muligt at træffe administrativ afgørelse i mange sager. Ved at vedtage og offentliggøre sin fortolkning af EF-rettens gældende principper på området giver Kommissionen erhvervsdrivende, myndigheder i medlemsstaterne og borgerne i Fællesskabet i almindelighed, der navnlig som forbrugere er specielt interesserede i denne meddelelse, en klar tilkendegivelse af den holdning, som Kommissionen agter at gøre gældende for at forsvare den fælles interesse i overensstemmelse med de forpligtelser og beføjelser, der er tillagt den ved traktatens artikel 155.

De nationale procedurer for typegodkendelse og indregistrering har i de seneste år været genstand for talrige klager til Kommissionen, hvori der rejses tvivl om disse procedurers forenelighed med EF-retten, herunder navnlig traktatens artikel 30 og 36 om frie varebevægelser.

Kommissionen har på grundlag af sine henvendelser til de berørte medlemsstater for at få dem til at ændre de pågældende procedurer kunnet udlede visse generelle principper, som den lægger til grund for sin vurdering af de pågældende nationale procedurers forenelighed med traktatens artikel 30 og 36.

Kommissionen tager udgangspunkt i og overvåger anvendelsen af EF-Domstolens retspraksis, da Domstolen skal værne om lov og ret ved fortolkningen og anvendelsen af EF-traktaten (artikel 164). Domstolen har haft lejlighed til at udtale sig om forskellige aspekter ved disse procedurer i flere domme, herunder især af 12. juni 1986 i sag 50/85 Schloh mod Auto Contrôle Technique (2), af 11. juni 1987 i sag 406/85 Gofette og Gilliard (3) og af 17. juni 1987 i sag 154/85 Kommissionen mod Italien (4). Disse domme har i store træk bekræftet de principper, som Kommissionen selv havde udledt, og tilført vigtige præciseringer om visse særlige aspekter ved problemet.

Kommissionen er herefter i stand til at redegøre for og systematisere de principper, der gælder for anvendelsen af traktatens artikel 30 og 36 og den afledte ret på medlemsstaternes procedurer for typegodkendelse og indregistrering af køretøjer fra andre medlemsstater.

Denne meddelelse skal således ses som et led i bestræbelserne på at øge gennemsigtigheden i EF-retten og vedrører et vigtigt praktisk aspekt for Unionens borgere. Meddelelsen giver et billede af virkeligheden i det indre marked inden for rammerne af Den Europæiske Union, som blev oprettet ved Maastricht-traktaten.

Siden den 1. januar 1993 har det indre marked udgjort et område uden indre grænser med fri bevægelighed for varer, personer, tjenesteydelser og kapital. Fra samme dato anvender medlemsstaterne Rådets direktiv 70/156/EØF af 6. februar 1970 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om godkendelse af motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil (5). Direktiv 92/53/EØF (6) omfatter en gradvis erstatning af medlemsstaternes nationale ordninger for typegodkendelse af køretøjer med en procedure for typegodkendelse på EF-plan.

Når der ses bort fra alle afgiftsmæssige betragtninger, skal denne »EØF-typegodkendelse« på de vilkår og efter den tidsplan, der er indeholdt i direktivet, tillade indregistrering, salg og ibrugtagning af den pågældende køretøjstype i ny tilstand i enhver anden medlemsstat på fremvisning af en gyldig typeattest, når EØF-typegodkendelsen én gang er opnået i en medlemsstat.

## II. GENERELLE BEMÆRKNINGER

### 1. Køretøjsklasser

Formålet med denne meddelelse er at lette unionsborgernes overførsel og indregistrering af personbiler inden for Unionen. Meddelelsen tager således først og fremmest sigte på køretøjer i klasse M1, i det følgende betegnet personbiler, dvs. motorkøretøjer til personbefordring med højst otte siddepladser foruden førerens plads (7).

I praksis anmelder hvert år tusinder af unionsborgere en personbil, som tidligere har været indregistreret i en anden medlemsstat, til indregistrering i den medlemsstat, hvor de bor.

Det kan især være:

- anmelderens eget køretøj, som er overført i anledning af anmelderens flytning
- et brugt køretøj, som er erhvervet i en anden medlemsstat, enten af en forhandler eller af anmelderen selv

- et nyt køretøj fra en anden medlemsstat, som anmelderen har erhvervet selv eller via en melleghandler, som regel på grund af en lavere salgspris eksklusive afgifter i den pågældende stat, hvor køretøjet er midlertidigt indregistreret med henblik på kørsel over grænsen. Ovennævnte situationer adskiller sig på flere punkter meget fra hinanden, navnlig ud fra et afgiftsmæssigt synspunkt, men indebærer derimod samme problemer for så vidt angår vilkårene for typegodkendelse og indregistrering i bestemmelsesmedlemsstaten. Fra den 1. januar 1993 er EØF-typegodkendelsesordningen blevet anvendt på frivillig basis, men fra den 1. januar 1996 er den blevet obligatorisk for så vidt angår nye typer af personbiler. De principper, der beskrives i meddelelsen, gælder også for tungere køretøjer (lastvogne, busser og turistbusser), køretøjer uden for klasse M1 og to- eller trehjulede motordrevne køretøjer (knallerter, motorcykler, tricykler og kvadricykler). Sådanne tilfælde berører dog kun sjældent unionsborgerne. Der skal ved anvendelsen af de principper, der er beskrevet i meddelelsen, tages hensyn til visse af køretøjernes særlige egenskaber og anvendelsesformål i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet.

For så vidt angår tungere køretøjer (lastbiler, busser og turistbusser) samt køretøjer uden for klasse M1 vil den nationale typegodkendelse fortsat gælde, indtil de sidste særdirektiver er vedtaget, og EØF-typegodkendelsen er blevet obligatorisk.

De nationale typegodkendelser for motordrevne to- og trehjulede køretøjer (knallerter, motorcykler, tricykler og kvadricykler), som omhandlet i Rådets direktiv 92/61/EØF (8), er fortsat gyldige, men omfatter kun systemer og komponenter, som ikke har været genstand for harmonisering gennem særdirektiver. På dette område er anvendelsen af særdirektiverne fremover obligatorisk for alle medlemsstater.

Når EØF-typegodkendelsen bliver indført for tungere køretøjer samt to- og trehjulede køretøjer, vil de juridiske principper, som er beskrevet i det følgende, og som tager udgangspunkt i den allerede eksisterende EØF-typegodkendelse for personbiler, derfor ligeledes finde anvendelse. Indtil da gælder meddelelsens retningslinjer for national typegodkendelse for såvel personbiler med national typegodkendelse som tungere køretøjer samt to- og trehjulede køretøjer.

## 2. Nye og brugte køretøjer

Kommissionen har bemærket sig, at en sondring mellem køretøjer, som tidligere har været indregistreret i en anden medlemsstat, og køretøjer, som ikke har været det, ikke nødvendigvis svarer til en sondring mellem brugte og nye køretøjer. Det forholder sig forskelligt, afhængigt af om synspunktet er administrativt, kommercielt eller afgiftsmæssigt. Under alle omstændigheder omfatter meddelelsen køretøjer, som tidligere har været indregistreret i en anden medlemsstat, uanset om de er nye eller brugte.

Kommissionen understreger i øvrigt, at det ikke er logisk, at et nyt køretøj skal have en strengere behandling i forbindelse med det syn, der er nødvendigt af sikkerhedsmæssige årsager, end en brugt model af samme mærke. Hvis syn begrundes i hensynet til trafikikkerheden, må et nyt køretøj vel i princippet betragtes som mere sikkert.

### 3. Indregistreringsbegrebet

Det er endvidere Kommissionens opfattelse, at der i denne meddelelse ved indregistrerede køretøjer skal forstås køretøjer med en endelig nummerplade, der er udstedt af myndighederne i en medlemsstat, samt køretøjer på midlertidige nummerplader, de såkaldte grænse- eller toldplader, som på trods af de særlige omstændigheder, hvorunder de anvendes, dog er bevis på overholdelse af de afgiftsmæssige og sikkerhedsmæssige bestemmelser for køretøjers lovlige kørsel. Det er ligeledes Kommissionens opfattelse, at det ikke har juridisk betydning for klassificeringen af et køretøj som indregistreret og dermed for denne meddelelse, bortset fra de afgiftsmæssige spørgsmål beskrevet under punkt V, hvor længe køretøjet har været indregistreret i en medlemsstat forud for overførslen til en anden medlemsstat.

### 4. Melleghandlere

Denne meddelelse omhandler statslige foranstaltninger i videste forstand, herunder visse aktiviteter udøvet af fabrikanterne eller deres repræsentanter som led i offentligretlige opgaver, som er delegeret til dem. Rent private foranstaltninger truffet af erhvervsdrivende er derimod ikke omhandlet og kan analyseres selvstændigt på grundlag af EF-konkurrenceregler (artikel 85 ff. i EF-traktaten og den dertil knyttede afledte ret).

Det vil dog være nyttigt at afklare de muligheder, som EF-retten på nuværende tidspunkt giver de unionsborgere, som vil erhverve et nyt køretøj i en anden medlemsstat end den, hvor de er bosiddende.

Kommissionen får ofte henvendelse om dette spørgsmål. Borgeren i Fællesskabet har følgende tre muligheder:

a) selv at erhverve køretøjet hos en forhandler i en anden medlemsstat  
b) at erhverve køretøjet gennem en melleghandler. Kommissionen skal i denne henseende minde om, at udøvelse af

automobilmelleghandlervirksomhed efter forudgående og skriftlig fuldmagt fra den endelige køber er omfattet af meddelelse 91/C 329/06 (9). Nærværende meddelelse berører på ingen måde anvendelsen af meddelelsen om sådanne melleghandlere

c) at erhverve køretøjet gennem de transaktioner, som er mulige mellem forhandlere, der er etableret i forskellige medlemsstater, men som tilhører samme salgsnet for et givet mærke (f.eks. gennem en forhandler i køberens opholdsmedlemsstat, som bestiller køretøjet hos en forhandler af samme mærke i en anden medlemsstat (10)).

Kommissionen ønsker endelig at præcisere, at de principper, der beskrives i nærværende meddelelse og tager udgangspunkt i EF-traktatens artikel 30 og 36, siden den 1. januar 1994 som følge af ikrafttrædelsen af aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde ligeledes finder anvendelse på varer med oprindelse i de EFTA-lande, som er med i aftalen.

Disse bestemmelser i traktaten udgør en del af gældende EF-ret, som ordret gengivet i artikel 11 og 13 i EØS-aftalen. Uanset den fremtidige udvikling i retspraksis skal disse artikler, for så vidt angår deres gennemførelse og anvendelse, fortolkes i overensstemmelse med EF-Domstolens retspraksis forud for undertegnelsen af aftalen.

Det skal dog understreges, at selv om det naturligvis ikke griber ind i

den procedure for overgang til fri omsætning, som finder anvendelse mellem EF-medlemstaterne, så begrænser EØS-aftalen anvendelsen af ovennævnte principper til varer med oprindelse i de kontraherende lande. Den påtænkte udvidelse af ordningen for varer med oprindelse i EF bør derfor begrænses til varer med oprindelse i de EFTA-lande, som er med i aftalen.

Med hensyn til anvendelsen af den i denne meddelelse omhandlede afledte ret i de af EFTA-landene, som fortsat er med i aftalen, henvises der til bestemmelserne i EØS-aftalen, herunder især til de særlige regler i bilag II om motorkøretøjer. Det skal bemærkes, at de kontraherende parter udtrykkeligt har taget Kommissionens meddelelse 88/C 281/08 til efterretning, og denne meddelelse udgør en ajourføring af samme.

### III. PROCEDURERNE FOR TYPEGODKENDELSE OG INDREGISTRERING AF KØRETØJER, SOM TIDLIGERE HAR VÆRET INDREGISTRERET I ANDRE MEDLEMSSTATER OG DERES FORENELIGHED MED EF-RETTE

Typegodkendelse og indregistrering i én medlemsstat af et køretøj, som tidligere har været indregistreret i en anden medlemsstat, rejser to problemer, som der må skelnes mellem:

- det første vedrører kontrol af køretøjets tekniske egenskaber og den hermed forbundne dokumentation (punkt 1)

- det andet vedrører kontrol af køretøjets fysiske stand (punkt 2).

Endvidere bør anmelderen have visse proceduremæssige garantier, hvis indregistrering nægtes (punkt 3).

1. Kontrol af køretøjets tekniske egenskaber og den hermed forbundne dokumentation (typegodkendelse)

Køretøjerne skal generelt være i besiddelse af visse tekniske egenskaber, som er fastsat i bindende forskrifter. Som nævnt ovenfor har disse bindende forskrifter været harmoniseret på fællesskabsplan siden den 1. januar 1993 for personbilers vedkommende. For så vidt angår andre kategorier af køretøjer er de tekniske forskrifter i stort omfang, men ikke fuldstændigt, harmoniseret. Der opstår derfor følgende to muligheder:

1.1. National typegodkendelse

Fra den 1. januar 1996 skal typegodkendelsen af nye typer af personbiler ske ved EØF-typegodkendelse.

For andre kategorier af køretøjers vedkommende gælder ordningen med national godkendelse stadig, da der ikke findes en EØF-typegodkendelsesordning. Denne form for typegodkendelse omfatter imidlertid en del af de elementer, der indgår i EØF-typegodkendelsen (delvis EØF-typegodkendelse), i et større eller mindre omfang afhængigt af fabrikantens valg.

Når en model har opnået den nationale typegodkendelse, rejser dette imidlertid en række forskellige problemer for privatpersoner.

Det skal først og fremmest bemærkes, at et køretøj, som på tidspunktet for anmeldelsen til indregistrering i én medlemsstat allerede er indregistreret i en anden medlemsstat, i princippet har været underkastet kontrol af de tekniske egenskaber i denne anden medlemsstat. Denne kontrol har, hvis den er gennemført som led i en national

typegodkendelse, vedrørt overholdelsen af gældende, harmoniserede eller nationale tekniske forskrifter. Resultatet af denne kontrol attesteres ved en tilsvarende typeattest udstedt af fabrikanten.

Som Domstolen imidlertid anførte i sin dom i sag 406/85, er en medlemsstats indførelse af en ordning for standardtypegodkendelse af køretøjer indført (11) fra en anden medlemsstat ikke i sig selv uforenelig med traktatens artikel 30 og 36, når visse betingelser er opfyldt. Selv om medlemsstaterne i tilfælde af anvendelse af den nationale typegodkendelse har ret til at påberåbe sig artikel 36 med henblik på vedtagelse af bestemmelser og fastsættelse af kontrolforanstaltninger af hensyn til trafiksikkerheden, skal det dog ske under overholdelse af nævnte bestemmelse, således som de er blevet fortolket af Domstolen. I dommen i sagen Gofette og Gilliard og i de andre domme, der er nævnt i denne meddelelse, har Domstolen - for så vidt angår vanskelighederne forbundet med overførsel af køretøjer mellem medlemsstaterne - kun taget stilling til undtagelsesbestemmelserne i EF-traktatens artikel 36, navnlig dem vedrørende beskyttelse af menneskers liv og sundhed, der kan berettige til kontrol af køretøjers tekniske egenskaber eller fysiske stand. Efter Kommissionens opfattelse og i henhold til Domstolens retspraksis på andre områder kan samme betragtninger imidlertid også finde anvendelse, når andre målsætninger, der er legitime i forhold til EF-retten, danner grundlag for foranstaltninger truffet af medlemsstaterne. Disse begrundelser, som ikke er omhandlet i EF-traktatens artikel 36, har Domstolen betegnet som ufravigelige hensyn, som kan begrunde en række foranstaltninger, som i princippet hindrer samhandelen inden for EF. Sådanne foranstaltninger skal stå i et rimeligt forhold til deres formål og må under ingen omstændigheder virke diskriminerende over for køretøjer fra andre medlemsstater. Under alle omstændigheder fortjener to aspekter ved ordningerne for typegodkendelse og indregistrering af køretøjer fra andre medlemsstater særlig opmærksomhed:

- det ene er et grundlæggende problem, idet det vedrører spørgsmålet om, hvilke tekniske forskrifter køretøjet skal opfylde
- det andet er et bevisproblem, som vedrører dokumenterne vedrørende køretøjets tekniske egenskaber.

1.1.1. Tekniske forskrifter, som et køretøj, som tidligere har været indregistreret i en anden medlemsstat, skal opfylde  
Medlemsstaterne kan ikke gøre indregistreringen af et køretøj, som tidligere har været typegodkendt og indregistreret i en anden medlemsstat, betinget af, at det er i overensstemmelse med en type, der er godkendt på deres territorium, eller nøje opfylder de på deres territorium gældende forskrifter. Det skal i denne henseende erindres, at spørgsmålet kun opstår i tilfælde af national typegodkendelse, idet en EØF-typegodkendelse pr. definition er gyldig i alle medlemsstater. Som Domstolen anførte i dom af 28. januar 1986 i sag 188/84 (12), (Kommissionen mod Frankrig), er det i strid med proportionalitetsprincippet, hvis der i nationale bestemmelser stilles krav om, at de indførte produkter til punkt og prikke skal opfylde samme tekniske forskrifter eller egenskaber som produkter fremstillet i den pågældende medlemsstat, når de indførte produkter udviser samme

sikkerhedsniveau for brugerne. Endvidere påhviler det ifølge Domstolens faste retspraksis de nationale myndigheder, som påberåber sig traktatens artikel 36, i hvert enkelt tilfælde at påvise, at en foranstaltning, som hindrer samhandelen mellem medlemsstaterne, er nødvendig for effektivt at beskytte en interesse, som er omhandlet i denne bestemmelse, herunder navnlig at indførslen af det pågældende produkt udgør en alvorlig fare for menneskers liv og sundhed. I det foreliggende tilfælde kan det vanskeligt forsvares, at allerede den omstændighed, at et køretøj er blevet typegodkendt efter reglerne i en anden medlemsstat og eventuelt, men ikke nødvendigvis, udviser visse tekniske egenskaber, som er forskellige fra dem, der er foreskrevet i lovgivningen i bestemmelsesmedlemsstaten, eller dem, der gælder for den tilsvarende type, som er typegodkendt i denne stat, udgør en alvorlig fare for menneskers liv og sundhed eller for miljøet.

Følgelig kan medlemsstaterne ikke afslå typegodkendelse og indregistrering af et køretøj, som tidligere er blevet typegodkendt og indregistreret i en anden medlemsstat, af årsager, som er forbundet med køretøjets tekniske egenskaber, men alene af de årsager, der er omhandlet i artikel 36, eller af ufravigelige hensyn, som skal præciseres og begrundes. Den omstændighed, at et køretøj, der er typegodkendt og indregistreret i en anden medlemsstat, ikke svarer til en type, der er typegodkendt i bestemmelsesmedlemsstaten, eller har andre tekniske egenskaber end dem, der er foreskrevet i denne stats lovgivning, er ikke i sig selv tilstrækkelig begrundelse for at nægte typegodkendelse og indregistrering af det pågældende køretøj.

#### 1.1.2. Dokumenter vedrørende køretøjets tekniske egenskaber

Domstolen fastslog i ovennævnte dom i sag 406/85, at »EØF-traktatens artikel 30 og 36 skal fortolkes således, at en i en medlemsstat, gældende godkendelsesordning for køretøjer importeret fra en anden medlemsstat, hvor de allerede er godkendt, på EF-rettens nuværende udviklingstrin kun er forenelig med traktaten, såfremt:

- kontrolforanstaltningerne ikke indebærer urimelige omkostninger eller frister, og myndighederne sikrer, at betingelserne fuldt ud overholdes, når fabrikanten eller dennes repræsentanter har fået til opgave at udføre den nødvendige kontrol
- det er muligt for importøren at undgå kontrolforanstaltningerne ved at fremlægge dokumenter udfærdiget i eksportmedlemsstaten, for så vidt dokumenterne indeholder de nødvendige oplysninger på grundlag af en allerede udført kontrol.«

#### a) Alternativ

Heraf følger, at med hensyn til den dokumentation for køretøjets tekniske egenskaber, som anmelderen har pligt til at fremlægge som støtte for sin ansøgning, skal medlemsstaterne tilbyde valget mellem:

- et dokument udstedt af fabrikanten eller dennes repræsentant i bestemmelsesmedlemsstaten, som sammenligner køretøjet med den type, som er identisk med eller om fornødent ligger nærmest ved en, der er typegodkendt i denne stat, og

- dokumenter (typeattest) udstedt i den medlemsstat, hvor køretøjet kommer fra, for så vidt som de indeholder de fornødne oplysninger.

I begge tilfælde skal desuden visse andre betingelser være opfyldt. Disse

fremgår af det efterfølgende.

b) Mellemskomst ved fabrikanten eller dennes repræsentant

Hvor medlemsstaterne delegerer visse offentligretlige funktioner til fabrikanten eller deres repræsentanter, såsom udstedelse af de fornødne dokumenter til typegodkendelse og indregistrering af et køretøj fra en anden medlemsstat, skal de sørge for, at disse personer udøver de pågældende funktioner på en måde, der er forenelig med kravet om varers frie bevægelighed inden for Unionen. Navnlig bør fabrikanten eller deres repræsentanter udstede de dokumenter, som de bliver anmodet om,

- uden forevisning af køretøjet, da deres mellemskomst kun vedrører køretøjets tekniske egenskaber på tidspunktet for den første ibrugtagning og ikke køretøjets fysiske tilstand på indførselstidspunktet

- uden at kræve forevisning af handelsdokumenterne vedrørende køretøjet (købsfaktura, kvittering for betaling af visse afgifter osv.).

Sådanne dokumenter kan dog kræves, hvis de er absolut nødvendige for at bestemme, hvilken type køretøj der er tale om (når det ikke fremgår af de dokumenter, som er tilvejebragt af den medlemsstat, hvorfra køretøjet stammer)

- mod et rimeligt beløb og inden for en rimelig frist (til orientering betragtes som rimeligt beløb ca. 100 ECU, og som rimelig frist en frist, der ikke overstiger tre uger).

Hvis de dokumenter, som er udstedt i den medlemsstat, hvorfra køretøjet stammer, indeholder de oplysninger, der er nødvendige for indregistreringen i bestemmelsesmedlemsstaten, skal denne acceptere disse dokumenter i den form og efter de regler, der gælder i den medlemsstat, hvor de er udstedt. Navnlig kan medlemsstaterne ikke gøre godkendelsen af dokumenter udstedt i andre medlemsstater afhængig af yderligere bekræftelse eller attestering af dokumenternes ægthed eller af, om de har en bestemt form, fastsat af indførselsmedlemsstaten (jf. ovennævnte dom i sag 154/85).

En medlemsstat kan, når der er en grundet formodning for, at køretøjet er stjålet, tage nødvendige forholdsregler, under overholdelse af traktatens bestemmelser.

## 1.2. EØF-typegodkendelsen

Hovedhjørnestenen i harmoniseringen er Rådets direktiv 70/156/EØF, som ændret ved direktiv 92/53/EØF, som omhandler en fremgangsmåde for EØF-typegodkendelse på fabrikantens anmodning. Som allerede omtalt er EØF-typegodkendelsen blevet obligatorisk fra den 1. januar 1996 for køretøjer i klasse M1.

EØF-typegodkendelsen i direktivet markerer sidste led i den procedure, hvorved en medlemsstat konstaterer, at en køretøjstype er i overensstemmelse med de tekniske forskrifter, der er indeholdt i de EF-særdirektiver, som udgør en integrerende del af proceduren.

De køretøjer, der opfylder de harmoniserede tekniske forskrifter, kan således frit markedsføres i hele EF med typeattesten udstedt af den fabrikant, der har ansøgt om EØF-typegodkendelse.

Efter den ordning, der er indført med nævnte direktiv, kan en medlemsstat ikke af årsager, der er forbundet med køretøjets konstruktion eller funktion, nægte indregistrering eller forbyde salg eller



ibrugtagning af et nyt køretøj, der svarer til en type, der er EØF-typegodkendt, og for hvilket der er udstedt en gyldig typeattest. Kommissionen understreger, at et afslag/forbud udgør en overtrædelse af direktivets bestemmelser.

Med hensyn til brugte køretøjer, for hvilke der er udstedt typeattest svarende til en type, der er EØF-typegodkendt, vil myndighederne i bestemmelsesmedlemsstaten således ikke kunne begrunde en kontrol af køretøjets typegodkendelse, idet køretøjet er indregistreret på grundlag af en EØF-typegodkendelse, der er gyldig i alle medlemsstater. Et teknisk eftersyn af køretøjets fysiske stand kan derimod tillades, hvis den udføres på ikke-diskriminerende grundlag, hvilket vil sige på samme betingelser og vilkår, som det eftersyn, der udføres på et køretøj, der tidligere har været indregistreret i bestemmelsesmedlemsstaten (jf. punkt 2).

Det er endvidere i artikel 8 i direktiv 70/156/EØF fastsat, at der kan indrømmes en række undtagelser fra EØF-typegodkendelsesordningen, navnlig vedrørende køretøjer, der produceres i små serier, og køretøjer fra en serie, der er ved at udløbe (restmodeller). Med hensyn til disse to tilfælde skal betingelserne for anvendelse af sådanne undtagelser fastlægges for at sikre, at direktivet anvendes korrekt.

Først og fremmest, og ifølge artikel 8, stk. 2, i nævnte direktiv, kan en medlemsstat efter anmodning fra en fabrikant indrømme undtagelse fra anvendelsen af et eller flere direktiver.

- Med hensyn til køretøjer, der produceres i små serier, har medlemsstaterne mulighed for, efter at have underrettet den medlemsstat, der har udstedt den nationale typegodkendelse efter indrømmelse af visse undtagelser, at acceptere eller nægte godkendelse af denne kategori af køretøjer. Accepteres godkendelse, kan der til den knyttes særlige betingelser vedrørende ændring af visse karakteristika. De ændringer, som bestemmelsesmedlemsstaten således kræver, skal nødvendigvis være forbundet med ufravigelige hensyn til trafiksikkerheden. Ændringerne, som medlemsstaten skal påvise nødvendigheden af, skal endvidere stå i rimeligt forhold til det påberåbte mål.

- Med hensyn til restmodeller skal en identisk procedure anvendes. Bestemmelsesmedlemsstaterne kan således efter anmodning fra en fabrikant og efter at have underrettet den stat, der har bevilget undtagelsen, acceptere eller nægte indregistrering og ibrugtagning af disse køretøjer. I tilfælde af accept kan der ikke knyttes særlige betingelser til indregistreringen/ibrugtagningen.

## 2. Kontrol af køretøjets fysiske tilstand (syn)

Med Rådets direktiv 77/143/EØF (13), som ændret ved navnlig direktiv 88/449/EØF (14) og 91/328/EØF (15), er der i alle medlemsstater indført en forpligtelse til at udføre regelmæssigt syn af motordrevne køretøjer herunder personbiler. Denne forpligtelse finder anvendelse efter den 1. januar 1995, eller fra den 1. januar 1998 for visse køretøjsklassers vedkommende, i de medlemsstater, hvor der ikke eksisterede nogen ordning svarende til det regelmæssige syn på tidspunktet for vedtagelsen af direktiverne for den pågældende køretøjsklasse. På EF-rettens nuværende udviklingstrin udføres det

nationale tekniske syn på et harmoniseret mindstegrundlag (regelmæssighed, liste over kontrolpunkter osv.). Selv om direktiverne ikke finder fuldstændig anvendelse på de konkrete tilfælde, der er omhandlet i denne meddelelse, kan teksterne anvendes som kilde til fortolkning, når en foranstaltnings forenelighed med EF-retten skal efterprøves, navnlig i relation til de spørgsmål, som allerede er genstand for særdirektiver (bremsesystem, udstødning og bremseeffekt). Så længe syn af køretøjer ikke er helt harmoniserede på EF-plan, kan man forestille sig to situationer for så vidt angår tekniske eftersyns forenelighed med EF-retten:

#### 2.1. Nationalt typegodkendte køretøjer

Domstolen anførte i ovennævnte dom i sag 50/85, at tekniske eftersyn udgør formaliteter, som gør det vanskeligere og mere bekosteligt at indregistrere indførte køretøjer, og de har derfor karakter af foranstaltninger med tilsvarende virkning som en kvantitativ indførselsrestriktion efter traktatens artikel 30. Sådanne formaliteter kan dog med artikel 36 begrundes i hensynet til menneskers liv og sundhed, når det fastslås, at det pågældende tekniske eftersyn dels er nødvendigt for at nå det tilstræbte mål, dels hverken udgør et middel til vilkårlig forskelsbehandling eller en skjult begrænsning af samhandelen mellem medlemsstaterne.

Med hensyn til den første betingelse har Domstolen anført, at et teknisk eftersyn kan betragtes som nødvendigt for beskyttelsen af menneskers liv og sundhed, når det pågældende køretøj tidligere har været bragt i færdslen (i praksis: om det tidligere har været indregistreret, om end midlertidigt, i den medlemsstat, det overføres fra). I så fald kan det tekniske eftersyn være et middel til at konstatere, om køretøjet har været udsat for uheld eller er blevet ændret, og om det er tilstrækkelig vedligeholdt.

Med hensyn til den anden betingelse har Domstolen fremhævet, at et teknisk eftersyn af indførte køretøjer ikke kan begrundes i artikel 36, hvis det viser sig, at kontrollen ikke gennemføres på køretøjer af national oprindelse, der anmeldes til indregistrering under samme vilkår. Et sådant forhold ville nemlig vise, at den pågældende foranstaltning ikke er reelt inspireret af et ønske om at beskytte menneskers liv og sundhed, men at den i virkeligheden er udtryk for vilkårlig forskelsbehandling i samhandelen mellem medlemsstaterne.

Heraf følger, at medlemsstaterne på EF-rettens nuværende stade med henblik på indregistrering kun kan kontrollere den fysiske tilstand af et køretøj, som tidligere har været indregistreret i en anden medlemsstat, når en sådan kontrol ligeledes foretages på samme vilkår ved ændret indregistrering af et køretøj, der før har været indregistreret på statens eget territorium.

Endelig er det Kommissionens opfatte, at et køretøj, der er blevet erklæret uegnet til færdsel efter et teknisk eftersyn i en anden medlemsstat eller i et tredjeland, kan formodes at være teknisk uegnet til færdsel, hvilket vil kunne berettige et krav om et yderligere syn.

#### 2.2. EØF-typegodkendte køretøjer

- Krav om syn af nye køretøjer, der er EØF-typegodkendte, og for hvilke der er udstedt gyldig typeattest, er en overtrædelse af direktivet om

indførelse af EØF-typegodkendelsen.

- Stilles det som betingelse for indregistrering af et brugt køretøj, der er EØF-typegodkendt og erhvervet i en anden medlemsstat, at køretøjet synes i bestemmelsesmedlemsstaten, er dette kun foreneligt med EF-retten, hvis også ændret indregistrering af et køretøj, der tidligere har været indregistreret i bestemmelsesmedlemsstaten, betinges af syn. Det vil således stride mod traktatens artikel 30, hvis f.eks.

bestemmelsesmedlemsstaten lader indregistreringen af brugte, allerede EØF-typegodkendte køretøjer, der er erhvervet i en anden medlemsstat, være betinget af syn af køretøjet, når der for andre køretøjer, som opfylder samme betingelser, men er erhvervet i bestemmelsesmedlemsstaten, først stilles krav om syn efter et vist tidsrum. De principper, som Domstolen har udledt i sin fortolkning af traktatens artikel 30 og 36, og som er beskrevet ovenfor (under punkt 2.1), finder ligeledes anvendelse på dette forhold.

### 3. Proceduremæssige garantier for anmelderen

Kommissionen har ved talrige lejligheder konstateret, at uanset hvilken begrundelse der gives for at afslå indregistrering af et køretøj, som tidligere har været indregistreret i en anden medlemsstat, meddeles denne begrundelse ikke tydeligt til anmelderen. Anmelderens manglende kendskab til det nøjagtige problem i forbindelse med køretøjets indregistrering, og dermed hans manglende muligheder for at afhjælpe problemet, udgør en vanskelighed for anmelderen, der er mindst lige så alvorlig som selve afslaget på indregistrering.

Kommissionen henholder sig i denne forbindelse til artikel 12 i direktiv 70/156/EØF som ændret ved direktiv 92/53/EØF, hvori det fastsættes for så vidt angår nye køretøjer, at »der skal gives en udførlig begrundelse for alle beslutninger om at nægte eller inddrage typegodkendelse, nægte registrering eller forbyde salg, som træffes i medfør af bestemmelser, der er vedtaget til gennemførelse af direktivet. Den berørte part underrettes om beslutningen med angivelse af, hvilke retsmidler han har til rådighed i medfør af gældende ret i medlemsstaterne, og hvilke tidsfrister der gælder for anvendelse af disse retsmidler«.

Det er derfor Kommissionens opfattelse, at de proceduremæssige garantier, der er indeholdt i denne artikel, gælder for enhver anmelder uanset retsgrundlaget for indregistreringen.

## IV. EKSEMPLER

For at præcisere, hvorledes ovennævnte principper skal anvendes i praksis, anføres her en række eksempler:

### 1. Erhvervelse af EØF-typegodkendte køretøjer

1.1. Hr. Pérez, der bor i medlemsstat A, køber ny bil i medlemsstat B. I det pågældende tilfælde svarer bilen til en type, der er EØF-typegodkendt, hvorfor den kan indregistreres i medlemsstat A uden nogen form for formaliteter i forbindelse med køretøjets tekniske egenskaber. Transporteres bilen ikke til medlemsstat A med et andet transportmiddel (f.eks. tog eller lastbil), skal den forsynes med midlertidig nummerplade (grænseplade). De principper, der er beskrevet

i dette eksempel, finder tilsvarende anvendelse, hvis bilen købes af en mellemhandler for hr. Pérez' regning.

1.2. Hvis fru Dupont, der bor i medlemsstat A, i medlemsstat B køber en brugt bil, for hvilken der er udstedt en typeattest, der attesterer, at køretøjet svarer til en type, der er EØF-typegodkendt, har medlemsstat A kun ret til at kræve syn for så vidt angår bilens fysiske stand, hvis der også stilles krav om syn under tilsvarende omstændigheder (køretøjets alder, ny indregistrering osv.) i forbindelse med overdragelser, der finder sted i medlemsstat A.

2. Erhvervelse af nationalt typegodkendte køretøjer

2.1. Hr. Smith, der bor i medlemsstat A, tager til medlemsstat B for at købe en ny bil, der svarer til en type, der er nationalt typegodkendt i den medlemsstat, hvor han bor, eller også bestiller han bilen hos en forhandler i medlemsstat B. Han får derfor leveret bilen med en typeattest for overensstemmelse med en type, der er godkendt i medlemsstat A. I dette tilfælde skal myndighederne i medlemsstat A foretage indregistrering på samme betingelser, som hvis bilen var købt hos en forhandler i medlemsstat A.

2.2. Hr. Maier, der bor i medlemsstat A, køber i medlemsstat B en ny bil, som er beregnet til markedet i medlemsstat B og svarer til en type, som er nationalt typegodkendt i medlemsstat B. Bilen indregistreres midlertidigt i medlemsstat B (på grænseplader) og overføres til medlemsstat A. Hr. Maier henvender sig til fabrikantens repræsentant i medlemsstat A og anmoder denne om typeattest eller tilsvarende dokument. Fabrikantens repræsentant konstaterer, at bilen svarer til en type, der er godkendt i A, dog med undtagelse af enkelte detaljer: den har tre døre i stedet for fem. Fabrikantens repræsentant udsteder derfor et dokument, som attesterer, at bilen svarer til en type, der er godkendt i medlemsstat A, dog med forbehold af de få punkter, som han anfører. Hr. Maier fremlægger dette dokument sammen med sin indregistreringsansøgning. Da de punkter, der er anført af fabrikantens repræsentant, ikke rejser sikkerhedsmæssige problemer, skal bilen indregistreres uden ophold.

2.3. Hvis den pågældende bil i de to foregående eksempler ikke er ny, men brugt, kan medlemsstat A kræve syn af dens fysiske stand på indregistreringstidspunktet, hvis synet udføres på ikke-diskriminerende grundlag i forhold til brugte biler i medlemsstat A.

## V. FORSKELLIGE SPØRGSMÅL I FORBINDELSE MED

### OVERFØRSEL AF KØRETØJER MELLE MEDLEMSSTATERNE

Denne fortolkende meddelelse bør suppleres med visse oplysninger om spørgsmål, der, selv om de ikke har juridisk tilknytning til emnet, så uvægerligt er af interesse for private, som erhverver et køretøj i en anden medlemsstat.

1. I hvilken medlemsstat skal et køretøj indregistreres?

De afgiftsmæssige ordninger, der gælder for køretøjer, varierer stadig betydeligt fra den ene medlemsstat til den anden. Det kan derfor ikke overlades til den enkelte frit at vælge, i hvilken medlemsstat han vil indregistrere sit køretøj, da alle køretøjer ellers vil blive registreret i den

medlemsstat, hvor afgiftsniveauet er lavest.

Principielt skal enhver person indregistrere sit køretøj i den medlemsstat, hvor han har sit sædvanlige opholdssted. Er køretøj erhvervet i overensstemmelse med de almindelige beskatningsregler, der gælder på markedet i denne medlemsstat, vil det midlertidigt kunne benyttes i de øvrige medlemsstater med fritagelse for de afgifter, der anvendes i disse stater, på de betingelser, der er fastsat i Rådets direktiv 83/182/EØF (16).

I dette direktiv defineres det »sædvanlige opholdssted« som »det sted, hvor en person sædvanligvis opholder sig, det vil sige mindst 185 dage pr. kalenderår, på grund af et privat og erhvervsmæssigt tilhørsforhold eller - hvis der er tale om en person uden erhvervsmæssige tilhørsforhold - på grund af et privat tilhørsforhold hidrørende fra snævre bånd mellem den pågældende og det sted, hvor vedkommende bor«. Det er endvidere fastsat nærmere regler for personer, som ikke har erhvervsmæssigt og privat tilhørsforhold til samme sted.

En medlemsstat, som indrømmer afgiftsfritagelse ved midlertidig benyttelse af et køretøj, kan naturligvis ikke kræve, at dette køretøj indregistreres på dens område.

2. Hvilke afgifter skal der pålægges ved permanent overførsel af et køretøj mellem medlemsstater?

Svaret på dette spørgsmål afhænger af omstændighederne ved overførslen af køretøjet. Der må skelnes mellem moms og andre afgifter, som afgiftsmyndighederne i en medlemsstat kan kræve erlagt:

#### 2.1. Moms

Når en person skifter sædvanligt opholdssted, har bestemmelsesmedlemsstaten ikke siden den 1. januar 1993 kunnet opkræve moms af de personlige ejendele, som personen bringer med sig. Dette princip gælder ligeledes køretøjer.

Med hensyn til erhvervelse af et motordrevet køretøj i en medlemsstat med henblik på indregistrering og benyttelse i en anden medlemsstat skal man være opmærksom på følgende (se Rådets direktiv 91/680/EØF (17)):

Den moms, der skal anvendes på nye motordrevne køretøjer, er den, der gælder i bestemmelsesmedlemsstaten, dvs. den medlemsstat, hvor køretøjet vil blive benyttet. Nye køretøjer, der købes i en anden medlemsstat end bestemmelsesmedlemsstaten, kan derfor erhverves momsfrit.

Den moms, der finder anvendelse på brugte motordrevne køretøjer, er den, der gælder i den medlemsstat, hvor købet er sket.

For så vidt angår anvendelsen af ovennævnte afgiftsmæssige principper forstås ved:

- motordrevne køretøjer: motordrevne landkøretøjer med et slagvolumen på over 48 cm<sup>3</sup> eller en effekt på over 7,2 kW, beregnet til person- eller godstransport
- nye køretøjer: køretøjer, hvis levering sker senest seks måneder efter datoen for første ibrugtagning, eller som har kørt mindre end 6 000 km (se Rådets direktiv 94/5/EF (18)).

#### 2.2. Andre afgifter

Medlemsstaterne kan endvidere ud over momsen lægge andre afgifter på

køretøjer, dog under forudsætning af at sådanne afgifter ikke i samhandelen mellem medlemsstaterne giver anledning til formaliteter i tilknytning til passage af en grænse (se Rådets direktiv 92/12/EØF (19)). Medlemsstaterne pålægger således navnlig afgift ved indregistreringen af køretøjer.

Afhængigt af afgifternes art åbner EF-retten mulighed for indrømmelse af undtagelse, hvis køretøjet overføres fra en medlemsstat til en anden som følge af, at køretøjets ejer skifter sædvanligt opholdssted. Køretøjet skal i så tilfælde være erhvervet i henhold til de generelle beskatningsbetingelser på det nationale marked i en anden medlemsstat og faktisk have været benyttet af den pågældende i mindst seks måneder (se Rådets direktiv 83/183/EØF (20)).

3. Hvor længe gælder en midlertidig indregistrering?

Det er den medlemsstat, der udsteder en midlertidig indregistreringsattest (på grænseplader m.m.), som fastsætter gyldighedsperioden for denne indregistrering, og den varierer derfor fra medlemsstat til medlemsstat og efter indregistreringsform. Kommissionen er i øvrigt af den opfattelse, at de myndigheder, der i køretøjets bestemmelsesmedlemsstat tillader benyttelse af køretøjet under den oprindelige indregistrering for et givet tidsrum eller under egen midlertidig indregistrering, ikke kan retsforfølge en person for overskridelse af gyldighedsperioden for en sådan tilladelse eller en sådan indregistrering, når de selv er skyld i forsinkelsen af den endelige indregistrering af køretøjet.

4. Er et køretøj indført fra en anden medlemsstat omfattet fabrikantens garanti?

Virksomhederne i de enkelte fabrikanters salgsnet påtager sig at yde garanti, gratis service og service i forbindelse med tilbagekaldelsesaktioner i et omfang, der mindst svarer til det af fabrikanten fastsatte, og dette uanset hvor i EF køretøjet er købt, jf. forordning (EF) nr. 1475/95, mod forelæggelse af garantibevis undertegnet af et medlem af det officielle salgsnet.

5. Hvad gør man, hvis der opstår vanskeligheder i forbindelse med indførsel eller indregistrering?

Enhver, som konstaterer, at principperne i denne meddelelse ikke er fulgt, eller som kommer ud for vanskeligheder i forbindelse med indførsel eller indregistrering af et køretøj fra en anden medlemsstat, er velkommen til at henvende sig til Kommissionen, enten

- direkte til Kommissionens Generalsekretariat, Rue de la Loi/Wetstraat 200, B-1049 Bruxelles/Brussel
- eller via et af Kommissionens informationskontorer på en af nedenstående adresser.

Endvidere er det muligt at påberåbe sig principperne i denne fortolkende meddelelse over for enhver national domstol, som får forelagt en sag vedrørende typegodkendelse eller indregistrering af et indført køretøj.

Artikel 30 og 36 er nemlig blandt de bestemmelser i traktaten, som finder umiddelbar anvendelse, og som indebærer rettigheder for borgerne, som de nationale domstole skal beskytte, jf. Domstolens dom af 22. marts 1977 i sag 74/76, Iannelli mod Volpi (21).

Kommissionens Kontorer

BELGIEN

Bruxelles/Brussel  
Commission européenne  
Bureau en Belgique  
Rue Archimède 73  
B-1040 Bruxelles

Tlf. (32-2) 295 38 44  
Fax (32-2) 295 01 66  
Europese Commissie  
Bureau in België  
Archimedesstraat 73  
B-1040 Brussel

Tlf. (32-2) 295 38 44

Fax (32-2) 295 01 66

DANMARK

København  
Europa-Kommissionen  
Repræsentation i Danmark  
Østergade 61 (Højbrohus), PO Box 144  
DK-1004 København K  
Tlf. (45-33) 14 41 40  
Fax (45-33) 11 12 03  
14 13 92

Dokumentation (45-33) 14 14 47

Postadresse:

Postbox 144

DK-1004 København K

DET FORENEDE KONGERIGE

London

EC Representation in United Kingdom

Jean Monnet House

8, Storey's Gate

London SW1 P3 AT

United Kingdom

Tlf. (441-71) 973 19 92

Fax (441-71) 973 19 00, 973 19 10

Telex (051) 23208 EURUK G

Belfast

European Commission

Representation in Northern Ireland

9/15 Bedford Street (Windsor House)

Belfast BT2 7AG

United Kingdom

Tlf. (441-232) 24 07 081

Fax (441-232) 24 82 41

Cardiff

European Commission

Representation in Wales

4 Cathedral Road

Cardiff CF1 9SG

United Kingdom

Tlf. (44-222) 37 16 31

Fax (44-222) 39 54 89

Edinburgh

European Commission

Representation in Scotland

9 Alva Street

Edinburgh EH2 4PH

United Kingdom

Tlf. (44-31) 225 20 58

Fax (44-31) 226 41 05

FINLAND

Helsinki

Euroopan komissio

Suomen edustusto

Pohjoisesplanadi 1, PO Box 234

SF-00131 Helsinki

Tlf. (358-0) 65 64 20

Fax (358-0) 65 67 28

Presse og information (358-0) 62 68 71

Adresse

Euroopan komissio

PO Box 234

FIN-00131

FRANKRIG

Paris

Commission européenne

Représentation en France

288, boulevard Saint-Germain

F-75007 Paris

Tlf. (33-1) 40 63 38 00

Fax (33-1) 45 56 94 17/18/19

Telex CCE BRF 20227 1 F

Marseille

Commission européenne

Représentation à Marseille

2, rue Henri-Barbusse (CMCI)

F-13241 Marseille Cedex 01

Tlf. (33) 91 91 46 00

Fax (33) 91 90 98 07

Telex (042) 402538 EURMA

GRÆKENLAND

ÀèÞíá

ÀõñùðáúêÞ ÀðéõñíðÞ

Áíðéðñíóùðåßá óðçí ÅëëÜää

2 Vassillissis Sofias

GR-10674 Athina

Tlf. (30-1) 725 10 00

Fax (30-1) 724 46 20

Telex (0601) 219324 ECAT GR

IRLAND



Dublin  
EC Representation in Ireland  
Jean Monnet Centre  
39 Molesworth Street  
Dublin 2  
Ireland

Tlf. (353-1) 671 22 44  
Fax (353-1) 671 26 57

ITALIEN

Roma  
Commissione europea  
Rappresentanza in Italia  
Via Poli, 29

I-00187 Roma  
Tlf. (39-6) 69 99 91  
Fax (39-6) 679 16 58, 679 36 52

Milano

Commissione europea  
Ufficio di Milano  
Corso Magenta 59

I-20123 Milano  
Tlf. (39-2) 48 01 25 05  
Fax (39-2) 481 85 43

Telex (043) 316200 EURMIL I

LUXEMBOURG

Luxembourg  
CE Représentation au Luxembourg  
Bâtiment Jean Monnet  
Rue Alcide de Gasperi  
L-2920 Luxembourg

Tlf. (352) 43 01-1  
Fax (352) 43 01-344 33  
Telex 3423, 3446, 3476 COMEUR LU

NEDERLANDENE

Den Haag  
Europese Commissie  
Bureau in Nederland  
Korte Vijverberg 5  
2513 AB Den Haag

Nederland  
Tlf. (31-70) 346 93 26  
Fax (31-70) 364 66 19  
Telex (044) 31094 EURCO NL

Adresse:

Europese Commissie  
Postbus 30465  
NL-2500 GL Den Haag

PORTUGAL

Lisboa  
CE Gabinete em Portugal

Centro Europeu Jean Monnet  
Largo Jean Monnet 1-10°  
P-1200 Lisboa  
Tlf. (351-1) 350 98 00  
Fax (351-1) 350 98 01/02/03  
Telex (0404) 18810 COMEUR P  
SPANIEN

Madrid  
Comisión Europea  
Representación en España  
Calle Serrano 41, 5a planta  
E-28001 Madrid  
Tlf. (34-1) 435 17 00  
Fax (34-1) 576 03 87, 577 29 23

Barcelona  
Comisión Europea  
Representación en Barcelona  
Av. Diagonal, 407 bis, Planta 18  
E-08008 Barcelona  
Tlf. (34-3) 415 81 77 (5 lignes)  
Fax (34-3) 415 63 11

SVERIGE  
Stockholm  
Europeiska kommissionen  
Delegation i Sverige  
Hamngatan 6, Box 7323  
S-10390 Stockholm  
Tlf. (46-8) 611 11 72  
Fax (46-8) 611 44 35

TYSKLAND  
Bonn  
Europäische Kommission  
Vertretung in der BRD  
Zitelmannstraße 22  
D-53113 Bonn  
Tlf. (49-228) 530 09-0  
Fax (49-228) 530 09-50, 530 09-12  
Telex (041) 886648 EUROP D

Adresse:  
Europäische Kommission  
Postfach 53106  
D-53113 Bonn  
Berlin  
Europäische Kommission in der BRD  
Vertretung in Berlin  
Kurfürstendamm 102  
D-10711 Berlin  
Tlf. (49-30) 896 09 30  
Fax (49-30) 892 20 59  
Telex (041) 184015 EUROP D

München  
Europäische Kommission in der BRD  
Vertretung in München  
Erhardtstraße 27  
D-80331 München  
Tlf. (49-89) 202 10 11  
Fax (49-89) 202 10 15  
Telex (041) 5218135  
ØSTRIG

Wien  
Europäische Kommission  
Vertretung in Österreich  
Hoyosgasse 5  
AT-1040 Wien  
Tlf. (43-1) 505 33 79  
Documentation (43-1) 505 74 52  
Fax (43-1) 505 33 79-7  
Telex (047) 133152 EUROP A  
DE FORENEDE STATER

Washington  
2100 M Street, NW (7th floor)  
DC 20037 Washington  
United States of America  
Tlf. (1-202) 862 95 00, 862 95 01, 862 95 02  
Fax (1-202) 429 17 66

New York  
(De Forenede Nationer)  
3, Dag Hammarskjöld Plaza  
305 East, 47th Street  
NY-10017 New York  
United States of America  
Tlf. (1-212) 371 38 04  
Fax (1-212) 758 27 18

JAPAN  
Europa House  
9-15 Sanbancho-Chiyoda-Ku  
102 Tokyo  
Japan  
Tlf.  
Press and information (81-3) 32 39 04 61  
Fax (81-3) 32 61 51 94  
Telex (072) 28567 COMEUTOK J

- (1) EFT nr. C 281 af 4. 11. 1988, s. 9.
- (2) Sml. 1986, s. 1855.
- (3) Sml. 1987, s. 2525.
- (4) Sml. 1987, s. 2717.
- (5) EFT nr. L 42 af 23. 2. 1970, s. 1.
- (6) EFT nr. L 225 af 10. 8. 1992, s. 1.
- (7) Jf. bilag II til direktiv 70/156/EØF.

- (8) EFT nr. L 225 af 10. 8. 1992, s. 72.
- (9) EFT nr. C 329 af 18. 12. 1991, s. 20.
- (10) Jf. Kommissionens forordning (EF) nr. 1475/95 af 28. juni 1995 om anvendelse af traktatens artikel 85, stk. 3, på kategorier af salgs- og serviceaftaler vedrørende motorkøretøjer (EFT nr. L 145 af 29. 6. 1995, s. 25).
- (11) På baggrund af gennemførelsen af det indre marked og afskaffelsen af grænsekontrol efter den 1. januar 1993 giver det ikke mere mening at anvende begreberne indførsel/udførsel. Sådanne termer vil derfor kun blive anvendt ved citat fra en dom afsagt af Domstolen før nævnte dato.
- (12) Sml. 1986, s. 419.
- (13) EFT nr. L 47 af 18. 2. 1977, s. 47.
- (14) EFT nr. L 222 af 12. 8. 1988, s. 10.
- (15) EFT nr. L 178 af 6. 7. 1991, s. 29.
- (16) EFT nr. L 105 af 23. 4. 1983, s. 59.
- (17) EFT nr. L 376 af 31. 12. 1991, s. 1.
- (18) EFT nr. L 60 af 3. 3. 1994, s. 16.
- (19) EFT nr. L 76 af 23. 3. 1992, s. 1.
- (20) EFT nr. L 105 af 23. 4. 1983, s. 64.
- (21) Sml. 1977, s. 557.