EVROPSKA KOMISIJA

Bruselj, 4.4.2012
SWD(2012) 82 final

DELOVNI DOKUMENT SLUŽB KOMISIJE

POVZETEK OCENE UČINKA

Spremni dokument

k predlogu uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o poenostavitvi postopka selitve motornih vozil, registriranih v drugi državi članici, na enotnem trgu

{COM(2012) 164 final}
{SWD(2012) 81 final}

DELOVNI DOKUMENT SLUŽB KOMISIJE

POVZETEK OCENE UČINKA

Spremni dokument

k predlogu uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o poenostavitvi postopka selitve motornih vozil, registriranih v drugi državi članici, na enotnem trgu

1. OPREDELITEV PROBLEMA – CILJI

Težave pri registraciji motornih vozil so značilen primer ovir, opisanih v strategiji Evropa 2020 za pametno, trajnostno in vključujočo rast[1]. Te težave so bile že v prvem Poročilu o državljanstvu EU[2] opredeljene kot ena glavnih ovir, s katerimi se srečujejo državljani v vsakodnevnem življenju pri uveljavljanju pravic, ki jim jih zagotavlja zakonodaja EU. Poleg tega je Komisija na svojem seznamu[3] te težave uvrstila med 20 glavnih pomislekov v zvezi z enotnim trgom, kot ga poznamo.

Ocena učinka obravnava dva glavna problema v zvezi z registracijo motornih vozil, registriranih v drugi državi članici:

(1) Kadar je motorno vozilo registrirano v eni državi članici in se pogosto uporablja v drugi, se pojavi vprašanje, v kateri državi članici bi moralo biti vozilo registrirano. Državljani, ki se preselijo v drugo državo članico, čezmejni delavci, podjetja, ki oddajajo vozila v najem, in osebe, ki sklenejo pogodbo o zakupu motornega vozila v drugi državi članici, morajo vozilo pogosto registrirati v državi, v kateri živijo ali v kateri se vozilo uporablja, čeprav je že registrirano v drugi državi članici. Trgovci z rabljenimi vozili, ki so običajno mala in srednja podjetja, imajo pri nakupu motornega vozila v drugi državi članici enake težave. Težave pri registraciji imajo tudi podjetja, ki ponujajo zakup vozil, če so imetniki potrdila o registraciji, motorno vozilo pa uporablja oseba, ki živi v drugi državi članici. Podjetja, ki oddajajo vozila v najem in želijo del svojega voznega parka zaradi sezonskega povpraševanja za krajše obdobje preseliti v drugo državo članico, morajo zadevna vozila običajno registrirati v navedeni državi članici.

(2) Če je treba motorno vozilo ponovno registrirati v drugi državi članici, so upravne formalnosti za pridobitev potrdila o registraciji v ciljni državi članici pogosto nadležne in dolgotrajne. Dodatna obremenitev je zlasti posledica dejstva, da imajo organi za registracijo vozil v ciljni državi članici zelo malo informacij o motornem vozilu ali pa jih sploh nimajo, z izjemo tistih v potrdilu o registraciji. Če bi bilo treba vozilo ponovno registrirati v isti državi članici, bi se lahko organi za registracijo vozil oprli na podatke v nacionalnih

---

1 COM(2010) 2020 z dne 3.3.2010.
2 COM(2010) 603 z dne 27.10.2010.
3 Glej http://ec.europa.eu/internal_market/strategy/docs/20concerns/publication_en.pdf.

podatkovnih zbirkah. Trenutno ponovna registracija motornega vozila v drugi državi članici vključuje številne upravne postopke, zlasti pa različne ponovne preglede in preverjanja: zahtevata se na primer predložitev potrdila o skladnosti in nacionalni tehnični pregled.

Splošen cilj te pobude je izboljšati delovanje enotnega trga z odpravo upravnih ovir pri postopku ponovne registracije motornih vozil, ki trenutno ovirajo prost pretok blaga.

Posebni cilji te pobude so:

- uskladiti, racionalizirati in poenostaviti postopke za ponovno registracijo motornih vozil, registriranih v drugi državi članici, za državljane, delojemalce, delodajalce, podjetja, ki oddajajo vozila v najem ali ponujajo zakup vozil, ter organe za registracijo vozil;

- s tem zmanjšati upravno obremenitev za vse udeležence, ne da bi to vplivalo na varnost v cestnem prometu ali preprečevanje kaznivih dejanj in goljufij;

Operativni cilji te pobude so:

– določiti, v kateri državi članici bi bilo treba registrirati motorno vozilo, prepeljano iz ene države članice v drugo;

– skrajšati postopke ponovne registracije;

– zmanjšati upravno obremenitev državljanov in podjetij z zmanjšanjem števila dokumentov, potrebnih za ponovno registracijo ter z olajšanjem izmenjave podatkov med nacionalnimi registracijskimi organi.

2. SUBSIDIARNOST

Čezmejni vidiki registracije motornih vozil še naprej povzročajo težave na notranjem trgu. O ovirah prostemu pretoku blaga, storitev in oseb, ki jih povzroča registracija motornih vozil, je Sodišče izdalo že 17 sodb in sklepov.

Sedanje težave in razlike med upravnimi predpisi, ki se na nacionalni ravni uporabljajo za ponovno registracijo motornih vozil, registriranih v drugi državi članici, ovirajo prost pretok teh vozil znotraj EU. EU ima zato pravico, da na podlagi člena 114 PDEU ukrepa in tako zagotovi pravilno delovanje enotnega trga za rabljena motorna vozila, kupljena v drugi državi članici, za državljane, ki prepeljejo motorno vozilo v državo članico, v kateri prebivajo, za državljane, ki uporabljajo motorno vozilo, registrirano v državi članici, v kateri so zaposleni, ter za podjetja, ki oddajajo vozila v najem (v manjšem obsegu pa tudi za podjetja, ki ponujajo zakup vozil) in se zaradi pogojev registracije vozil zase ali za svoje stranke srečujejo z ovirami pri čezmejni uporabi teh vozil. Zaradi skladnosti z načelom subsidiarnosti ta pobuda ne bi smela obravnavati možnosti, ki zadevajo ponovno registracijo v isti državi članici ali selitev vozila znotraj iste države članice.

Med javnim posvetovanjem je velika večina zainteresiranih strani v vsaki kategoriji menila, da je treba za izboljšanje trenutnega položaja sprejeti ukrepe na ravni EU.

Vsi javni organi, ki so sodelovali v javnem posvetovanju, se strinjajo z ukrepi na ravni EU.

3. MOŽNOSTI POLITIKE

Možnosti politike so bile razvite na podlagi naslednjih domnev:

- Novo motorno vozilo se v EU običajno prvič registrira v državi članici prebivališča/sedeža vlagatelja (tj. prihodnjega imetnika potrdila o registraciji), včasih pa nova motorna vozila, ki jih registrira trgovec z motornimi vozili v eni državi članici, kupijo stranke, ki prebivajo v drugi državi članici.

- V skladu s pravom EU države članice še naprej prosto izvajajo svoje pristojnosti glede obdavčenja motornih vozil glede na to, kje se vozilo dejansko uporablja oziroma kje prebiva voznik vozila. Dajatve za uporabo vozil v cestnem prometu se na primer odmerjajo v državi članici, v kateri je motorno vozilo registrirano, ali državi članici, v kateri se vozilo večinoma uporablja.

- Nobena od možnosti ne zadeva ponovne registracije v isti državi članici ali selitve motornega vozila znotraj iste države članice.

Možnosti politike, ki jih je treba oceniti glede na osnovno možnost (tj. nadaljevanje postopka za ugotavljanje kršitev in objavo razlagalnih sporočil):

3.1. Možnost 1: enkratna registracija za celotno življenjsko dobo vozila („enkratna registracija“)

Pri tej možnosti se motorno vozilo v EU registrira za celotno življenjsko dobo. Motorna vozila obdržijo svojo prvotno registracijo, dokler se ne izrabijo. Če se vozilo prenese na novega imetnika, se prvotna registracija ohrani.

Ta možnost bi imela obsežne negativne učinke na varnost v cestnem prometu (tehnični pregledi), izvrševanje cestnoprometnih predpisov, kazniva dejanja, povezana z motornimi vozili, zavarovanje motornih vozil, trg z rabljenimi vozili ter odmerjanje dajatev za registracijo in dajatev za uporabo vozil v cestnem prometu. Pozitivno pa bi vplivala na druge ciljne skupine.

Z možnostjo 1 bi se odpravili upravni stroški podjetij, državljanov in javnih organov iz osnovnega scenarija. S tem bi se letno prihranilo 1 500 milijonov EUR. Prav tako ne bi prišlo do izgube dobička, saj bi se vozilo lahko uporabljalo brez prekinitve. S tem bi se letno prihranilo 336 milijonov EUR. S to možnostjo politike bi se odpravili tudi posebni stroški za podjetja, ki oddajajo vozila v najem (636 milijonov EUR), saj bi se odpravile omejitve za čezmejno selitev motornih vozil.

3.2. Možnost 2: imetnik obdrži registracijo po vsej EU, pri prenosu lastništva pa se zahteva nova registracija

Pri tej možnosti vsak imetnik (tj. imetnik potrdila o registraciji) obdrži registracijo, dokler se lastništvo vozila ne prenese na drugega imetnika. Z drugimi besedami, pri selitvi imetnika v drugo državo članico se ponovna registracija motornega vozila ne bi zahtevala. Vendar bi v navedenem primeru imetnik moral obvestiti organe države

članice, v katero se je preselil, ti pa bi morali obvestiti ustrezne organe v državi članici registracije. Pri prenosu lastništva vozila na drugega imetnika pa bi se zahtevala ponovna registracija. Ta možnost je bila razdeljena na podmožnost 2a (brez formalnosti), podmožnost 2b (državljani, ki se preselijo v drugo državo članico, bi lahko prvotno registracijo vozila obdržali, vendar bi morali o svojem novem prebivališču obvestiti registracijske organe prejšnjega prebivališča) in podmožnost 2c (državljani, ki se preselijo v drugo državo članico, bi lahko registracijo vozila obdržali, vendar bi morali o svojem novem prebivališču obvestiti registracijske organe države članice, v katero so se preselili).

Ta možnost bi imela negativne učinke na varnost v cestnem prometu (tehnični pregledi), izvrševanje cestnoprometnih predpisov ter zavarovanje in obdavčenje motornih vozil. Za državljane, ki se preselijo v drugo državo članico, za čezmejne delavce, podjetja, ki ponujajo zakup vozil ali oddajajo vozila v najem, in registracijske organe pa bi imela ta možnost pozitivne učinke. Učinek te možnosti na trg rabljenih motornih vozil in kazniva dejanja, povezana z motornimi vozili, pa bi bil nevtralen.

Letni prihranki po ocenah znašajo 2 472 milijonov EUR (podmožnost 2a), 2 385 milijonov EUR (podmožnost 2b) oziroma 2 343 milijonov EUR (podmožnost 2c).

3.3. Možnost 3: registracija v državi članici imetnika vozila in poenostavljena ponovna registracija

Če bi imetnik prenesel svoje prebivališče v drugo državo članico ali če bi se lastništvo vozila preneslo na imetnika v drugi državi članici, bi bilo treba motorno vozilo ponovno registrirati, vendar po poenostavljenem registracijskem postopku. S tem postopkom bi se omejili upravni postopki in število pregledov, zlasti s podrobnim seznamom dokumentacije, ki se sme ali ne sme zahtevati, ter izrecno prepovedjo zahtev po dodatni dokumentaciji.

Negativni učinki pri tej možnosti niso bili ugotovljeni. Ta možnost bi imela nevtralen učinek na obdavčenje motornih vozil, izvrševanje cestnoprometnih predpisov, varnost v cestnem prometu in zavarovanje motornih vozil, na druge zadevne skupine pa bi imela pozitiven učinek.

Upravni stroški bi se zmanjšali, ker pri tej možnosti odjava vozila iz evidence registriranih vozil ne bi bila več potrebna, zmanjšal pa bi se tudi čas in stroški, potrebni za ponovno registracijo. Kratkoročno bi javni organi še vedno morali izvajati postopke odjave vozila.

S to možnostjo bi se letno prihranilo 1 171 milijonov EUR.

3.4. Možnost 4: registracija v državi članici, v kateri se vozilo največ uporablja, in poenostavljena ponovna registracija

Po tej možnosti bi bilo treba motorna vozila registrirati v državi članici, v kateri se največ uporabljajo, tudi če ima imetnik potrdila o registraciji stalno prebivališče ali sedež v drugi državi članici. Postopek registracije pa bi se poenostavil kot pri možnosti 3.

Ta možnost bi imela pozitivne učinke na podjetja, ki oddajajo vozila v najem, in na izvrševanje cestnoprometnih predpisov. Glavna težava pri tej možnosti je njena nedoločnost in težave, ki jih lahko povzroči v praksi, zlasti za osebe ali podjetja, ki bi vozila uporabljala v različnih državah članicah. Načeli „večinske stalne uporabe“ ali „dejanske stalne uporabe“ bi bilo treba dodatno pojasniti in zelo natančno opredeliti. Zaradi navedenega bi imela ta možnost negativne posledice za državljane, čezmejne delavce, delodajalce, podjetja, ki ponujajo zakup vozil, in obdavčenje motornih vozil. Učinki na registracijske organe, kazniva dejanja, povezana z motornimi vozili, in zavarovanje motornih vozil pa bi bili nevtralni.

S to možnostjo bi se letno prihranilo 1 171 milijonov EUR.

3.5. Možnost 5: optimizacija elektronske izmenjave informacij med nacionalnimi registracijskimi organi

V skladu s to možnostjo bi bile tehnične informacije o motornih vozilih in najnovejši podatki o registraciji v izvorni državi članici registracijskim organom namembne države članice na voljo v elektronski obliki, prek obstoječega sistema „EUCARIS“.

Možnost 5 bi imela pozitivne učinke za državljane, ki bi vozilo prepeljali v državo prebivališča, registracijske organe, kazniva dejanja, povezana z motornimi vozili, in trg rabljenih motornih vozil. Negativnih učinkov ni bilo mogoče opredeliti. Nazadnje bi ta možnost imela nevtralne učinke za čezmejne delavce, podjetja, ki ponujajo zakup vozil, in podjetja, ki oddajajo vozila v najem, obdavčenje motornih vozil, izvrševanje cestnoprometnih predpisov in zavarovanje motornih vozil.

S to možnostjo bi se letno prihranilo 274 milijonov EUR.

4. PRIMERJAVA MOŽNOSTI

Učinke različnih možnosti na zmanjšanje upravne obremenitve je mogoče povzeti takole:

Možnosti	**1**	**2a**	**2b**	**2c**	**3**	**4**	**5**
Državljani in podjetja	1 400	1 400	1 359	1 360	890	890	133
Javni organi	100	100	78	56	776	53	29
Upravni stroški skupaj (A)	**1 500**	**1 500**	**1 437**	**1 416**	**943**	**943**	**162**
Izguba dobička (B)	**336**	**336**	**336**	**336**	**224**	**224**	**112**
Prihranek stroškov pri enosmernem najemu	418	418	409	407	0	0	0
Prihranek zaradi manjšega upada povpraševanja	202	202	188	169	0	0	0
Prihranek pri sezonsko povečanem povpraševanju	16	16	15	15	4	4	0
Dodatni prihranki podjetij, ki oddajajo vozila v najem, skupaj (c)	**636**	**636**	**612**	**591**	**4**	**4**	**0**
SKUPAJ (A + B + C)	**2 472**	**2 472**	**2 385**	**2 343**	**1 171**	**1 171**	**274**

Pri osnovnem scenariju nastajajo precejšnji upravni stroški in drugi stroški za državljane, podjetja in javne organe. S tega vidika bi se pri vsaki od navedenih možnosti znatno izboljšale razmere in zmanjšali stroški (zlasti upravna obremenitev) za vse udeležence.

Kvalitativne učinke možnosti je mogoče povzeti z naslednjo preglednico kvalitativne primerjave:

Možnosti	1	2a	2b	2c	3	4	5
Ciljne skupine							
Državljan, ki prenesejo prebivališče	+	+	+	+	+	0	+
Trg rabljenih vozil	+	0	0	0	+	0	+
Čezmejni delavci	+	+	+	+	+	–	0
Podjetja, ki ponujajo zakup vozil	+	+	+	+	+	–	0
Podjetja, ki oddajajo vozila v najem	+	+	+	+	+	+	0
Registracijski organi	+	+	+	+	+	0	+
Drugi učinki							
Tehnični pregledi	–	–	0	0	0	0	0
Izvrševanje cestnoprometnih predpisov	–	–	0	0	0	+	0
Zavarovanje motornih vozil	–	–	–	–	0	0	0
Obdavčenje	–	–	–	–	0	0	0
Kazniva dejanja, povezana z motornimi vozili	-	0	0	0	+	0	+
+ = pozitiven učinek – = negativen učinek 0 = nevtralen učinek							

Preglednica kaže, da nobena od možnosti ne bi rešila vseh težav.

Primerjava merljivih in nemerljivih učinkov glede na osnovni scenarij daje naslednje rezultate:

Primerjava vseh učinkov							
Možnosti	**1**	**2a**	**2b**	**2c**	**3**	**4**	**5**
Prihranek (v mio. EUR)	2 472	2 472	2 385	2 343	1 171	1 171	274

Primerjava potrjuje predhodno ugotovitev, da vse možnosti omogočajo znaten prihranek, pa tudi, da imajo ne glede na navedeni prihranek možnosti 1, 2a, 2b in 4 pomembne negativne učinke, zlasti v zvezi z zavarovanjem in obdavčenjem motornih vozil.

Zato je priporočljivo izbrati le možnosti politike z izključno pozitivnimi in nevtralnimi učinki, in sicer:

- možnost 3: registracija v državi članici imetnika vozila in poenostavljena ponovna registracija;

- možnost 5: optimizacija elektronske izmenjave informacij med nacionalnimi registracijskimi organi.

S kombinacijo možnosti 3 in 5 bi se ustvaril relativno visok prihranek v višini najmanj 1 445 milijonov EUR, obenem pa bi imela ta kombinacija pozitiven ali nevtralen učinek na vse ciljne skupine.

Kar zadeva obliko zakonodajnega instrumenta, ocena učinka priporoča uredbo.

5. SPREMLJANJE IN OCENJEVANJE

Različne težave iz te ocene učinka še niso zajete v sekundarni zakonodaji EU. Zato se zanje uporabljajo določbe PDEU. Nacionalni sistemi in težave, ki jih imajo državljani in podjetja, se zelo razlikujejo, zlasti pri vozilih, ki so bila registrirana v drugi državi članici. Zato je pomembno, da se vzpostavi skladen sistem spremljanja in ocenjevanja, ki ne bi pomenil dodatne upravne obremenitve za državljane, podjetja in nacionalne registracijske organe. Trenutno je na voljo le malo natančnih statističnih podatkov o nekaterih ciljnih skupinah, ki jih trenutne težave v zvezi z registracijo motornih vozil neposredno zadevajo, zlasti pa to velja za državljane, ki preselijo svoja vozila v drugo državo članico, in za trg rabljenih vozil. Poleg tega ni natančnih statističnih podatkov o obsegu težav in času, potrebnem za ponovno registracijo v drugi državi članici. Vendar programska aplikacija EUCARIS zagotavlja statistične podatke, ki bi se lahko uporabili kot kazalniki.

Zato se predlaga, da se za oceno zakonodajnega instrumenta v štirih letih po roku za njegovo izvajanje uporabijo naslednji kazalniki in metode spremljanja:

<table>
<tr><th>Skupine, ki se srečujejo s težavami</th><th>Kazalniki/metoda za spremljanje</th></tr>
<tr><td>državljani, ki kupijo rabljeno motorno vozilo v drugi državi članici</td><td rowspan="4">– število pritožb;
– število primerov SOLVIT;
– število sodnih primerov;
– število zahtevkov, poslanih evropskim potrošniškim centrom;
– število ponovnih registracij in odjav vozil;
– javno posvetovanje, zlasti o upravni obremenitvi</td></tr>
<tr><td>državljani, ki se s svojim vozilom preselijo v drugo državo članico</td></tr>
<tr><td>državljani, ki del leta preživijo v drugi državi članici</td></tr>
<tr><td>čezmejni delavci, ki uporabljajo službeno vozilo</td></tr>
<tr><td>podjetja, ki oddajajo vozila v najem ali ponujajo zakup vozil</td><td>raziskava v tem sektorju</td></tr>
<tr><td>nacionalni registracijski organi</td><td>raziskava med nacionalnimi registracijskimi organi</td></tr>
<tr><td>vse ciljne skupine</td><td>statistični podatki EUCARIS</td></tr>
</table>