



ЕВРОПЕЙСКА КОМИСИЯ

Брюксел, 4.4.2012 г.
SWD(2012) 82 final

РАБОТЕН ДОКУМЕНТ НА СЛУЖБИТЕ НА КОМИСИЯТА

ОБОБЩЕНА ОЦЕНКА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО

Придружаваща

Предложение за Регламент на Европейския парламент и на Съвета за опростяване на прехвърлянето на моторни превозни средства в друга държава членка в рамките на единния пазар

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

РАБОТЕН ДОКУМЕНТ НА СЛУЖБИТЕ НА КОМИСИЯТА

ОБОБЩЕНА ОЦЕНКА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО

Придружаваща

Предложение за Регламент на Европейския парламент и на Съвета за опростяване на прехвърлянето на моторни превозни средства в друга държава членка в рамките на единния пазар

1. ДЕФИНИРАНЕ НА ПРОБЛЕМА — ЦЕЛИ

Затрудненията при регистрацията на моторни превозни средства са типичен пример за проблемите, визирани в „Европа 2020“ — Стратегията за интелигентен, устойчив и приобщаващ растеж¹. В първия Доклад за гражданството на ЕС² тези проблеми бяха определени като една от основните пречки, с които гражданите се сблъскват при всекидневното упражняване на правата си съгласно правото на ЕС. В съставения от Комисията списък³ те бяха открити и като една от 20-те основни теми, предизвикващи загриженост по отношение на единния пазар в сегашния му вид.

В оценката на въздействието се посочват два основни проблема във връзка с регистрацията на моторни превозни средства в друга държава членка.

- (1) Когато едно моторно превозно средство е регистрирано в една държава членка, а често се използва в друга, възниква въпросът в коя държава членка следва да се регистрира то. Гражданите, които се преместват в друга държава членка, трансграничните работници, дружествата за отдаване на автомобили под наем и лицата, които наемат моторно превозно средство в друга държава членка, често са задължени да го регистрират на територията, на която живеят или на която се използва превозното средство, въпреки че то е вече регистрирано в друга държава членка. Търговците на употребявани моторни превозни средства, които обикновено са МСП, се сблъскват със същия проблем, когато купуват моторно превозно средство в друга държава членка. Фирмите за продажба на лизинг също се сблъскват с проблеми при регистрацията, със сигурност когато те са титуляр на свидетелството за регистрация и когато моторното превозно средство се използва от лице, установено в друга държава членка. На последно място, фирмите за отдаване на автомобили под наем, които искат да прехвърлят част от парка си в друга държава членка за кратък период от време, за да отговорят на сезонно търсене в нея, обикновено са длъжни да регистрират съответните моторни превозни средства в тази държава членка.

¹ COM(2010)2020, 3.3.2010 г.

² COM(2010)603, 27.10.2010 г.

³ Вж. http://ec.europa.eu/internal_market/strategy/docs/20concerns/publication_en.pdf.

- (2) Ако превозното средство трябва да се пререгистрира в друга държава членка, административните формалности при регистрацията в приемащата държава членка са често пъти тромави и водят до забавяне на процеса. Допълнителната тежест се дължи основно на това, че органите за регистрация на приемащата държава членка не разполагат с достатъчно или изобщо нямат информация за моторното превозно средство, освен тази, която се съдържа в свидетелството му за регистрация. Ако превозното средство трябва да се пререгистрира в същата държава членка, органите за регистрация могат да разчитат на информацията в своите национални бази данни. В момента пререгистрацията на моторно превозно средство, регистрирано в друга държава членка, е свързана с няколко административни стъпки и което е по-важното, с различни нови проверки и прегледи, като представянето на сертификат за съответствие и национални прегледи за техническа изправност.

Генералната цел на настоящата инициатива е постигането на по-добро функциониране на единния пазар чрез премахване на административните пречки във връзка с процедурата за пререгистрация на моторни превозни средства, която в момента спъва свободното движение на стоки.

Конкретните цели на инициативата са:

- хармонизиране, рационализиране и опростяване на процедурите за пререгистрация на моторни превозни средства, регистрирани преди това в друга държава членка, за гражданите, работниците и служителите, работодателите, фирмите за отдаване на автомобили под наем и тези за продажба на лизинг и органите за регистрация;
- съответно намаляване на административната тежест върху всички участващи лица, без да се препятства сигурността по пътищата или превенцията на престъпленията и измамите.

Оперативните цели на инициативата са следните:

- да се определи в коя държава членка следва да се регистрира моторно превозно средство, което се прехвърля през държавна граница в рамките на ЕС;
- да се съкрати срокът за процедурите за пререгистрация;
- да се намали административната тежест върху гражданите и дружествата посредством ограничаване на броя на документите, необходими за провеждане на процедурата на пререгистрация, и улесняване на обмена на данни между националните органи за регистрация.

2. СУБСИДИАРНОСТ

Трансграничните аспекти на регистрацията на моторни превозни средства продължават да предизвикват проблеми на вътрешния пазар. Така например Съдът на ЕС е постановил 17 решения във връзка с пречките, които възникват

пред свободното движение на стоки, услуги и хора по причина на въпроси, свързани с регистрацията на моторни превозни средства.

Сегашните проблеми и разликите в административните правила на национално ниво по отношение на пререгистрацията на моторните превозни средства, регистрирани преди това в друга държава членка, създават пречки пред свободното движение на тези превозни средства на територията на Съюза. Поради това ЕС има правото да предприеме действие на основание член 114 от ДФЕС с цел да гарантира правилното функциониране на единния пазар за употребявани моторни превозни средства, закупени в друга държава членка, за гражданите, които прехвърлят моторно превозно средство в друга държава членка на пребиваване, за тези, които използват моторно превозно средство, регистрирано в държавата членка, в която са наети на работа, както и за фирмите за отдаване на автомобили под наем (и в по-малка степен за фирмите за продажба на лизинг), които поради изискванията за регистрация, които се поставят към тях или към техните клиенти, се сблъскват с пречки пред трансграничното използване на тези превозни средства. За да бъде спазен принципът на субсидиарност, в инициативата следва обаче да не се разглеждат варианти относно пререгистрациите в рамките на една и съща държава членка, нито относно прехвърлянето на моторно превозно средство в рамките на една и съща държава членка.

По време на обществената консултация по-голямата част от заинтересованите страни от различните категории застъпиха становището, че следва да се предприемат действия на равнище ЕС с цел подобряване на сегашното положение. Всички публични органи, които участваха в консултациите, подкрепят предприемането на действия на равнище ЕС.

3. ВАРИАНТИ НА ПОЛИТИКА

Вариантите на политика бяха разработени въз основа на следните допускания:

- Първата регистрация на ново моторно превозно средство в ЕС обикновено е в държавата членка на пребиваване/установяване на заявителя (т.е. бъдещият титуляр на свидетелството за регистрация), въпреки че нови моторни превозни средства понякога се регистрират от търговец на моторни превозни средства в една държава членка и впоследствие се купуват от клиент, пребиваващ в друга държава членка.
- Държавите членки продължават да са свободни да упражняват правомощията си по данъчно облагане на моторните превозни средства в съответствие с правото на Съюза на база територията, на която моторно превозно средство реално се използва, или на база пребиваването на водача. Облагането с пътен данък е например в държавата членка, в която е регистрирано моторното превозно средство, или в държавата членка, в която то се използва основно.
- Нито един от вариантите не засяга пререгистрациите в рамките на една и съща държава членка, нито прехвърлянето на моторно превозно средство в рамките на една и съща държава членка.

Вариантите на политика, които се оценяват спрямо базисния вариант (т.е. продължаване на процедурите при нарушение и публикуване на тълкувателни съобщения) са следните:

3.1. Вариант 1: Една-единствена регистрацията за целия жизнен цикъл на моторното превозно средство („единствена регистрация“)

При този вариант моторното превозно средство се регистрира веднъж в ЕС за целия му жизнен цикъл. Моторните превозни средства запазват оригиналната си регистрация до края на жизнения си цикъл. При прехвърляне на превозното средство на нов титуляр оригиналната регистрация се запазва.

Този вариант би имал силно изразено негативно въздействие върху безопасността по пътищата (прегледите за техническа изправност), прилагането на правилата за движението по пътищата, престъпността, свързана с превозни средства, застраховането на моторни превозни средства, пазара на употребявани моторни превозни средства и облагането с пътни и регистрационни данъци. За останалите целеви групи въздействието би било положително.

При вариант 1 за бизнеса и гражданите, както и за публичните органи ще отпаднат административните разходи, които съществуват при базисния сценарий. Така ще се постигнат икономии от 1 500 млн. EUR годишно. Няма да има и пропуснати печалби, тъй като превозното средство ще може да се използва без прекъсване. Така ще се постигнат икономии от прикл. 336 млн. EUR годишно. Специфичните за дружествата за отдаване на автомобили под наем разходи също ще отпаднат при този вариант на политика (636 млн. EUR), тъй като те ще могат без ограничения да прехвърлят моторни превозни средства през държавните граници.

3.2. Вариант 2: Титулярят запазва регистрацията си в целия ЕС, но прехвърлянето на превозното средство на нов титуляр налага нова регистрация

При този вариант всеки титуляр (т.е. титуляр на свидетелство за регистрация) запазва регистрацията си до прехвърляне на превозното средство на друг титуляр. Иначе казано — моторните превозни средства не следва да се пререгистрат, когато пребиваването на титуляря се променя и преминава в друга държава членка. В такъв случай обаче титулярят следва да уведоми органите на новата държава членка, в която ще пребивава, които от своя страна следва да информират колегите си в държавата членка, в която е регистрирано моторното превозно средство. Прехвърлянето на превозното средство на друг титуляр обаче ще изисква пререгистрация. Този вариант е разделен на подвариант 2а (без формалности), подвариант 2б (гражданите, които се преместват в друга държава членка, могат да запазят оригиналната регистрация на превозното си средство, но трябва да уведомят регистрационните органи на държавата членка, в която са пребивавали преди това, за новото си пребиваване) и подвариант 2в (гражданите, които се преместват в друга държава членка, могат да запазят оригиналната регистрация на превозното си средство, но трябва да уведомят регистрационните органи на своята нова държава членка за новото си пребиваване).

Този вариант би имал негативни последици за безопасността по пътищата (прегледите за техническа изправност), прилагането на правилата за движението по пътищата, застраховането на моторните превозни средства и данъчното им облагане. Този вариант обаче би имал положително въздействие върху гражданите, които се местят в друга държава членка, трансграничните работници, фирмите за отдаване на автомобили под наем и тези за продажба на лизинг и органите за регистрация. Въздействието му върху пазара на употребявани моторни превозни средства и върху свързаната с моторни превозни средства престъпност би било неутрално.

Прогнозните икономии варират между 2 472 млн. EUR годишно (подвариант 2а), 2 385 млн. EUR годишно (подвариант 2б) и 2 343 млн. EUR годишно (подвариант 2в).

3.3. Вариант 3: Регистрация в държавата членка на титуляря на превозното средство и опростена пререгистрация

В случаите, когато титулярят прехвърли пребиваването си в друга държава членка или моторното превозно средство се прехвърли на друг титуляр в друга държава членка, същото ще трябва да се пререгистрира, но като се прилага опростена процедура за регистрация. Тази опростена процедура за регистрация ще ограничи документалната работа и броя на проверките чрез подробен списък на документите, които могат или не могат да бъдат изисквани, и чрез изрична забрана за изискване на допълнителни документи.

За този вариант не беше установено отрицателно въздействие. Той би имал неутрално въздействие по отношение на облагането на моторните превозни средства с данъци, прилагането на правилата за движението по пътищата, застраховането на моторните превозни средства и положително въздействие по отношение на останалите засегнати групи.

Административните разходи ще се намалят, тъй като при този вариант се премахва необходимостта от дерегистриране и се съкращава времето и разходите за пререгистрация. В краткосрочен план публичните органи ще трябва да продължат да изпълняват процедурите за дерегистрация.

Този вариант ще даде възможност да се постигнат икономии от 1 171 млн. EUR годишно.

3.4. Вариант 4: Регистрация в държавата членка, в която основно се използва моторното превозно средство, и опростена пререгистрация

При този вариант моторното превозно средство следва да се регистрира в държавата членка, в която основно се използва, дори когато титулярят на свидетелството за регистрация пребивава постоянно в друга държава членка или е установен в нея. Регистрационната процедура обаче ще бъде опростена, като тази при вариант 3.

Този вариант би оказал положително въздействие върху фирмите за отдаване на автомобили под наем и върху прилагането на правилата за движението по пътищата. Основната трудност при този вариант е свързаната с него неяснота и

проблемите, които могат да възникнат на практика, особено за лицата и фирмите, които използват превозни средства в различни държави членки. Понятията „основно постоянно използване“ или „реално постоянно използване“ се нуждаят от допълнително изясняване и от много точно дефиниране. Поради това този вариант би оказал негативно въздействие върху гражданите, трансграничните работници, работодателите, дружествата за продажба на автомобили на лизинг и върху данъчното облагане на моторните превозни средства. Този вариант би бил неутрален като въздействие по отношение на органите за регистрация на моторните превозни средства, престъпността, свързана с превозни средства, и застраховането на моторни превозни средства.

Този вариант ще даде възможност да се постигнат икономии от 1 171 млн. EUR годишно.

3.5. **Вариант 5: Оптимизиране на електронния обмен на информация между националните органи за регистрация на превозните средства**

При този вариант се предвижда техническата информация за моторното превозно средство и последните регистрационни данни в държавата членка на произход да се събират по електронен път от органите за регистрация в държавата членка по местоназначение чрез съществуващата система EUCARIS.

Този вариант би оказал положително въздействие по отношение на гражданите, които докарват превозното си средство в страната, в която пребивават, органите за регистрация на превозните средства, престъпността, свързана с превозни средства, и пазара на употребявани моторни превозни средства. Не беше установено отрицателно въздействие. На последно място, този вариант би бил неутрален като въздействие по отношение на трансграничните работници, фирмите за продажба на автомобили на лизинг или за тяхното отдаване под наем, данъчното облагане на моторните превозни средства, прилагането на правилата за движението по пътищата и застраховането на моторни превозни средства.

Този вариант ще даде възможност да се постигнат годишно прогнозни икономии от 274 млн. EUR годишно.

4. **СРАВНЕНИЕ НА ВАРИАНТИТЕ**

Въздействието, което различните варианти имат по отношение на намаляването на административната тежест, може да бъде обобщено по следния начин:

Варианти	1	2а	2б	2в	3	4	5
Граждани и фирми	1400	1400	1359	1360	890	890	133
Публични органи	100	100	78	56	776	53	29
Общо адм. разходи (А)	1500	1500	1437	1416	943	943	162
Пропуснати печалби (Б)	336	336	336	336	224	224	112

Икономии от съкратените разходи при еднопосочно наемане на автомобили	418	418	409	407	0	0	0
Икономии от по-малко пропусна търсене	202	202	188	169	0	0	0
Икономии от върховото сезонно търсене	16	16	15	15	4	4	0
Общо допълнителни икономии за фирмите за отдаване на автомобили под наем (В)	636	636	612	591	4	4	0
ОБЩО (А+Б+В)	2472	2472	2385	2343	1171	1171	274

При базисния сценарий възникват значителни административни и други разходи за гражданите, фирмите и публичните органи. От тази гледна точка всеки един от вариантите би довел до значително подобрене на положението и намаляване на разходите (особено на административната тежест) за всички действащи лица.

Като качество въздействието на вариантите може да бъде обобщено по следния начин в сравнителната таблица за качеството:

Варианти	1	2а	2б	2в	3	4	5
Целеви групи							
Граждани, които сменят държавата си на пребиваване	+	+	+	+	+	0	+
Пазар за употребявани автомобили	+	0	0	0	+	0	+
Трансгранични работници	+	+	+	+	+	-	0
Фирми за продажба на лизинг	+	+	+	+	+	-	0
Фирми за отдаване на автомобили под наем	+	+	+	+	+	+	0
Органи за регистрация	+	+	+	+	+	0	+
Друг вид въздействие							
Преглед за техническа изправност	-	-	0	0	0	0	0
Прилагане на правилата за движение по пътищата	-	-	0	0	0	+	0

Застраховане на моторните превозни средства	-	-	-	-	0	0	0
Данъчни въпроси	-	-	-	-	0	0	0
Престъпност, свързана с превозни средства	-	0	0	0	+	0	+
+ = положително въздействие - = отрицателно въздействие 0 = неутрално въздействие							

От таблицата става ясно, че нито един от вариантите не разрешава всички проблеми.

Резултатът от сравнението на количествено изразимото въздействие и въздействието, на което не може да се даде количествен израз, спрямо базисния вариант е следният:

Сравнение на всички въздействия							
Варианти	1	2а	2б	2в	3	4	5
Икономии (милиони €)	2 472	2 472	2 385	2 343	1 171	1 171	274

Оттук следва неокончателната констатация, че всички варианти водят до значителни икономии, но въпреки тези икономии варианти 1, 2а, 2б и 4 показват и много значителни отрицателни въздействия, особено по отношение на застраховането на моторните превозни средства и тяхното данъчно облагане.

Поради това се препоръчва да бъдат избрани само онези варианти на политика, от които следват само положителни и неутрални въздействия, а именно:

- вариант 3: регистрация в държавата членка на титуляря на превозното средство и опростена пререгистрация;
- вариант 5: оптимизиране на електронния обмен на информация между националните органи за регистрация.

Съчетанието от варианти 3 и 5 би довело до сравнително големи икономии в размер на поне 1 445 млн. EUR и същевременно би имало положително или неутрално въздействие по отношение на всички целеви групи.

Що се отнася до формата на законодателния инструмент, в оценката на въздействието се препоръчва регламент.

5. МОНИТОРИНГ И ОЦЕНКА

Различните проблеми, очертани в настоящата оценка на въздействието, все още не са предмет на вторичното право на ЕС. Следователно те се уреждат от

разпоредбите на ДФЕС. Националните системи и проблемите, с които се сблъскват гражданите и бизнеса, са много различни, особено когато става въпрос за превозни средства, регистрирани преди това в друга държава членка. Поради това е важно да се изгради съгласувана система за мониторинг и оценка, без обаче да се създава допълнителна административната тежест за гражданите, бизнеса и органите за регистрация. В момента почти няма точни статистически данни за някои целеви групи, които са пряко засегнати от сегашните проблеми с регистрацията на моторните превозни средства, особено за гражданите, които прехвърлят своите превозни средства през държавна граница, или за пазара на употребявани моторни превозни средства. Няма също така точни статистически данни за трудностите при пререгистрацията в друга държава членка и за времето, което тя отнема. Софтуерното приложение EUCARIS обаче дава статистически данни, които могат да се използват като показатели.

Предлага се да се използват следните показатели и методи за мониторинг с оглед на оценката на законодателния инструмент в четиригодишния период след крайния срок за неговото изпълнение:

Кой е бил засегнат от проблемите?	Показатели/методи за мониторинг
Гражданите, които купуват употребявано моторно превозно средство в друга държава членка	- Брой жалби; - Брой случаи в SOLVIT;
Гражданите, които се преместват в друга държава членка заедно със своето моторно превозно средство	- Брой съдебни дела; - Брой жалби до европейските потребителски центрове;
Гражданите, които през една част от годината живеят в друга държава членка	- Брой пререгистрации и дерегистрации;
Гражданите, които работят зад граница и имат служебен автомобил	- Обществена консултация конкретно относно административната тежест
Фирмите за продажба на автомобили на лизинг и за отдаване на автомобили под наем	Проучване, конкретно насочено към сектора
Националните органи за регистрация	Проучване, конкретно насочено към националните органи за регистрация
Всички целеви групи	Статистиката на EUCARIS