

Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru k návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se v rámci jednotného trhu zjednodušuje převod motorových vozidel registrovaných v jiném členském státě

COM(2012) 164 final – 2012/0082 (COD)

(2012/C 299/16)

Hlavní zpravodaj: **pan PÁSZTOR**

Dne 24. dubna 2012 se Rada a dne 18. dubna 2012 Evropský parlament, v souladu s článkem 114 Smlouvy o fungování Evropské unie, rozhodly konzultovat Evropský hospodářský a sociální výbor ve věci

návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se v rámci jednotného trhu zjednodušuje převod motorových vozidel registrovaných v jiném členském státě

COM(2012) 164 final – 2012/0082 (COD).

Dne 24. dubna 2012 pověřilo předsednictvo Výboru specializovanou sekci Jednotný trh, výroba a spotřeba přípravou podkladů na toto téma.

Vzhledem k naléhavé povaze práce Evropský hospodářský a sociální výbor jmenoval pana PÁSZTORA hlavním zpravodajem na 482. plenárním zasedání, které se konalo ve dnech 11. a 12. července 2012 (jednání dne 12. července), a přijal jednomyslně následující stanovisko.

1. Doporučení

1.1 EHSV souhlasí s cíli Komise a podporuje myšlenku využít nařízení pro vytvoření pravidel v oblasti registrace motorových vozidel, která již byla registrována v jiném členském státě. To je v souladu jak se zásadou subsidiarity, tak s požadavky programu „Evropa pro občany“. Zároveň je EHSV zklamán, že se nepodařilo zavést jednotnou registraci EU, jak bylo původně zamýšleno. Výbor se domnívá, že to bude v dlouhodobém měřítku nezbytné.

1.2 Jakmile dojde k přijetí tohoto nařízení, EHSV očekává, že registrace vozidel v jiném členském státě bude stejně snadná jako nová registrace v rámci stejné země bez dodatečných nákladů a zbytečných inspekcí a dokumentů. V případě, že nedojde k předložení nekompletních nebo neplatných informací, jiné země by neměly vyžadovat dodatečné administrativní, neefektivní a nákladné postupy, například technické prohlídky. Kromě toho by náklady spojené s přeshraniční registrací neměly překročit náklady vnitrostátní registrace.

1.3 Pro EHSV je hlavním úspěchem to, že nařízení nevyžaduje po běžných občanech, aby si získávali údaje. Doufáme, že požadavek, aby si příslušné orgány vyměňovaly údaje, by mohl mít dopad na spolupráci i v jiných významnějších oblastech, čímž by docházelo k efektivní podpoře evropských hodnot a společných zájmů.

1.4 EHSV oceňuje záměry Komise předkládat následné hodnocení tohoto nařízení. Zároveň však vyzývá, aby byla lhůta pro přezkum zkrácena ze čtyř roků na dva.

2. Návrh nařízení Komise

2.1 Komise realizovala hlavní úkol ve svém úsilí o zjednodušení převodu motorových vozidel registrovaných v jednom členském státě do jiného členského státu prostřednictvím nařízení. Až do dnešního dne totiž měly právní předpisy týkající se koordinace formy a obsahu osvědčení o registraci vozidla pouze podobu směrnice (1999/37/EK). Další harmonizační opatření, jež jsou žádoucí s ohledem na jednotný trh, měly formu důvodových zpráv, a měly tedy pouze omezený dopad na úrovni členských států.

2.2 Při přípravě tohoto návrhu nařízení musela Komise zohlednit nejen výše uvedené skutečnosti, ale také právní předpisy v oblasti ochrany osobních údajů⁽¹⁾ a předcházení přeshraniční trestné činnosti⁽²⁾.

2.3 S ohledem na potřeby jednotného trhu tedy návrh nařízení:

— stanovuje harmonizovaná pravidla pro motorová vozidla registrována v jednom členském státě, avšak běžně používána v jiném, včetně motocyklů a mopedů⁽³⁾. Působnost tohoto nařízení nezahrnuje motorová vozidla registrována ve třetí zemi;

⁽¹⁾ Směrnice 95/46/ES (Úř. věst. L 281, 23.11.1995, s. 31-50) a nařízení 45/2001 (Úř. věst. L 8, 12.1.2001, s. 1-22).

⁽²⁾ Rozhodnutí Rady 2004/919/ES (Úř. věst. L 389, 30.12.2004, s. 28).

⁽³⁾ Směrnice 2002/24/ES (Úř. věst. L 124, 9.5.2002, s. 1-44).

— stanovuje, že nová registrace je vyžadována pouze pro pobyt delší než šest měsíců. To závisí na změně místa obvyklého pobytu, jež je hlavním centrem obchodních zájmů nebo osobních vazeb;

— zakazuje požadavek na provádění technických prohlídek, pokud pro to neexistují zvláštní důvody. Technická prohlídka může být provedena pouze tehdy, pokud jsou údaje o registraci neúplné nebo protichůdné, existuje-li podezření na spáchání trestného činu, hrozí-li závažná škoda nebo došlo-li ke změně majitele. Není-li tomu tak, technické prohlídky provedené v zemi původu musí být přijímány jako platné;

— pokrývá pravidla požadovaná pro jednotný přístup na jednotném trhu pro dočasné a služební registrace;

— harmonizuje přeshraniční obchod a převod ojetých vozidel – kromě třetích zemí.

2.4 Návrh nařízení vyžaduje, aby orgány získaly údaje o předchozí registraci od orgánů druhého dotyčného členského státu. Zároveň zmiňuje možnost využít posledního vývoje v oblasti informačních technologií.

— Za účelem zajištění hladké výměny informací nařízení vyžaduje, aby vnitrostátní orgány používaly software umožňující orgánům jiného členského státu mít přístup k údajům, přičemž je třeba zabránit neoprávněnému přístupu prostřednictvím kódovaných záznamů xml. K výměně informací musí docházet v reálném čase na on-line platformě. Náklady na aktualizaci softwaru nese příslušný členský stát.

— Komise se zavazuje, že vytvoří veřejnou databázi s kontaktními údaji vnitrostátních orgánů.

— Komise rovněž zajistí pravidelnou aktualizaci informačního systému prostřednictvím právní volby delegování.

2.5 Návrh nařízení stanovuje přísné podmínky, za kterých lze registraci odmítnout. Žadatelé poté mají měsíc po obdržení rozhodnutí o zamítnutí právo na odvolání.

2.6 V návrhu nařízení se Komise zavazuje, že za čtyři roky přezkoumá dopad tohoto nařízení.

3. Obecné připomínky

3.1 EHSV souhlasí s cíli Komise a podporuje myšlenku využít nařízení pro vytvoření pravidel v oblasti registrace motorových vozidel, která již byla registrována v jiném členském

státě. To je v souladu jak se zásadou subsidiarity, tak s požadavky programu „Evropa pro občany“. Návrh zároveň zohledňuje praktické zkušenosti s byrokracií, jež má přirozeně tendenci upřednostňovat spíše úmluvy a výhodné podmínky při řešení drobnějších záležitostí, nežli se snažit o úpravu strategických cílů.

3.2 EHSV je však zklamán, že se nepodařilo zavést jednotnou registraci EU, jak bylo původně zamýšleno. Výbor se domnívá, že to bude v dlouhodobém horizontu nezbytné.

3.3 EHSV se domnívá, že jednotná registrace neoslabuje potřeby příjmu členských států, neboť poplatky je možné získat v rámci systému. Jednotná registrace by zároveň byla transparentnější a snadněji vysledovatelná.

3.4 EHSV je toho názoru, že návrh nařízení zaujímá vhodný přístup k základním problémům a zavádí přiměřená procesní pravidla pro určení a překonání potenciálních hrozeb pro klienty a orgány. Zvolil tedy spíše vyvážený přístup k řízení rizik, nežli přílišnou byrokratickou obezřetnost.

3.5 Navržený text se vhodným způsobem zabývá prevencí přeshraniční kriminality, přičemž zohledňuje zájmy trhu s ojetými motorovými vozidly.

3.6 V důsledku tohoto přijatého nařízení EHSV očekává, že registrace vozidel v jiném členském státě bude stejně snadná jako nová registrace v rámci stejné země bez dodatečných nákladů a zbytečných inspekci a dokumentů. V případě, že nedojde k předložení nekompletních nebo neplatných informací, jiné země by neměly vyžadovat dodatečné administrativní, neefektivní a nákladné postupy, například technické prohlídky. Kromě toho by náklady spojené s přeshraniční registrací neměly překročit náklady vnitrostátní registrace.

3.7 Pro EHSV je hlavním úspěchem to, že nařízení nevyžaduje po běžných občanech, aby si získávali údaje. Doufáme, že požadavek, aby si příslušné orgány vyměňovaly údaje, by mohl mít dopad na spolupráci i v jiných významnějších oblastech, čímž by docházelo k efektivní podpoře evropských hodnot a společných zájmů.

3.8 EHSV se domnívá, že v dlouhodobějším horizontu nemá smysl zachovávat dočasnou a služební registraci. Služební registrace je pouze dočasné řešení. Zároveň je protichůdné, aby měla nevyhovující vozidla omezené povolení a v některých případech mohla dokonce urazit delší vzdálenosti z jedné země do druhé. Takováto vozidla by měla být naopak převezena, nebo pokud to jejich technický stav dovolí, mohlo by jim být uděleno dočasné povolení. Zároveň by bylo smysluplné, aby měla vozidla s dočasnou registrací zákaz převážet zboží a osoby.

3.9 EHSV vítá, že pro jednotlivce a společnosti tím vzniknou úspory ve výši 1,5 mld. EUR. Výbor také uznává, že náklady na nařízení ve výši 1,5 mil. EUR ročně budou mít pouze minimální dopad na rozpočet EU. Zároveň však musí zdůraznit, že náklady na nařízení bude také třeba platit z rozpočtů členských států a v zájmu plné transparentnosti by bylo smysluplné uvést odhad celkových nákladů.

3.10 EHSV souhlasí s tím, že by měly být delegovány pravomoci na Komisi, pokud jde o otázky technického a datového obsahu související s provozem systému na evropské úrovni, jak je stanoveno v návrhu nařízení.

3.11 EHSV doporučuje, aby instituce s rozhodovací pravomocí – Evropský parlament, Rada a Komise – zvážily možnost, aby byly některé nebo všechny zákaznickovy počáteční náklady spojené s registrací zohledněny při nové registraci vozidla, s výjimkou případu nové registrace z důvodu změny majitele.

3.12 EHSV oceňuje záměry Komise předkládat následné hodnocení tohoto nařízení. Zároveň však vyzývá, aby byla lhůta pro přezkum zkrácena ze čtyř roků na dva.

4. Konkrétní připomínky

4.1 EHSV se domnívá, že současná podoba návrhu nařízení ve svých podrobnostech i jako celek splňuje očekávání.

4.2 EHSV podporuje snahy, aby registrační postupy vycházely z údajů poskytnutých pro schválení typu vozidla, jak je použito v prohlášení o shodě. Třebaže jsou tyto údaje podrobnější, nežli vyžaduje příloha 1, jsou mezinárodně uznávané a registrační postupy v některých členských státech již jsou na nich založeny.

4.3 Kromě toho je třeba zahrnout technické údaje poskytované výrobcí a reálné hodnoty založené na nejnovějších oficiálních prohlídkách, např. pokud jde o emise znečišťujících látek.

V Bruselu dne 12. července 2012.

předseda
Evropského hospodářského a sociálního výboru
Staffan NILSSON
