



EVROPSKÁ KOMISE

V Bruselu dne 4.4.2012
SWD(2012) 82 final

PRACOVNÍ DOKUMENT ÚTVARŮ KOMISE

SOUHRN POSOUZENÍ DOPADŮ

Průvodní dokument 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}
{SWD(2012) 81 final}

PRACOVNÍ DOKUMENT ÚTVARŮ KOMISE

SOUHRN POSOUZENÍ DOPADŮ

Průvodní dokument k

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

1. VYMEZENÍ PROBLÉMU – CÍLE

Problémy s registrací motorových vozidel jsou typickým příkladem překážek uvedených v dokumentu Evropa 2020 – Strategie pro inteligentní a udržitelný růst podporující začlenění¹. Tyto problémy byly označeny v první zprávě o občanství EU² za jednu z hlavních překážek, se kterými se v každodenním životě potýkají občané při uplatňování svých práv podle právních předpisů EU. Tyto problémy byly navíc zařazeny do seznamu dvaceti hlavních problémů se stávajícím jednotným trhem, který vypracovala Komise³.

Posouzení dopadů označuje dva hlavní problémy týkající se registrace motorových vozidel registrovaných v jiném členském státě:

- (1) Je-li motorové vozidlo registrováno v jednom členském státě a často používáno v jiném, nabízí se otázka, v kterém členském státě by mělo být registrováno. Občané stěhující se do jiného členského státu, přeshraniční pracovníci, autopůjčovny i lidé pořizující si vozidlo v jiném členském státě na základě leasingové smlouvy jsou často nuceni zaregistrovat si své vozidlo na území, kde žijí nebo kde je vozidlo používáno, i když se jedná o vozidlo, které je již registrováno v jiném členském státě. Obchodníci s ojetými motorovými vozidly, jimiž jsou obvykle malé a střední podniky, čelí stejnému problému při nákupu motorových vozidel v jiném členském státě. Problémům s registrací čelí rovněž leasingové společnosti, a to přinejmenším v případě, kdy jsou tyto společnosti držitelem osvědčení o registraci a vozidlo používá osoba usazená v jiném členském státě. Autopůjčovny, které chtějí část svého vozového parku krátkodobě přesunout do jiného členského státu za účelem uspokojení sezónní poptávky, jsou obvykle povinny daná motorová vozidla v tomto členském státě registrovat.
- (2) Je-li zapotřebí motorové vozidlo znovu registrovat v jiném členském státě, jsou administrativní formality pro získání registrace v přijímajícím členském státě často zatěžující a způsobují zpoždění. Další zátěž obvykle způsobuje skutečnost, že orgány příslušné pro registraci v přijímajícím členském státě mají o motorovém vozidle, kromě informací uvedených v osvědčení o

¹ KOM(2010) 2020 ze dne 3.3.2010.

² KOM(2010) 603 ze dne 27.10.2010.

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

registraci, pouze omezené nebo žádné informace. V případě nové registrace daného vozidla ve stejném členském státě by se orgány příslušné pro registraci mohly spolehnout na informace ve své vnitrostátní databázi. V současné době zahrnuje nová registrace motorového vozidla registrovaného v jiném členském státě řadu administrativních kroků, a především různé nové kontroly a ověřování, jako jsou předložení osvědčení o shodě a vnitrostátní technické prohlídky.

Obecným cílem této iniciativy je zlepšit fungování jednotného trhu odstraněním administrativních překážek v souvislosti s postupem nové registrace motorových vozidel, který v současné době brání volnému pohybu zboží.

Specifické cíle této iniciativy jsou:

- harmonizovat, zefektivnit a zjednodušit postupy nové registrace motorových vozidel dříve registrovaných v jiném členském státě pro občany, zaměstnance, zaměstnavatele, autopůjčovny, leasingové společnosti a orgány příslušné pro registraci;
- následně snížit administrativní zátěž všech dotčených aktérů, avšak aniž by byla ohrožena bezpečnost silničního provozu nebo prevence trestné činnosti a podvodů.

Operační cíle této iniciativy jsou:

- určit, ve kterém členském státě by mělo být motorové vozidlo převáděné přes hranice v rámci EU registrováno;
- zkrátit dobu nové registrace;
- snížit administrativní zátěž občanů a podniků omezením počtu dokumentů, které jsou k provedení nové registrace nezbytné, a usnadněním výměny údajů mezi vnitrostátními orgány příslušnými pro registraci.

2. SUBSIDIARITA

Přeshraniční aspekty registrace motorových vozidel stále způsobují problémy na vnitřním trhu. Existuje například sedmáct rozsudků a usnesení Soudního dvora, které se týkají překážek způsobených záležitostmi souvisejícími s registrací motorových vozidel, volným pohybem zboží, služeb a osob.

Stávající problémy a rozdíly ve vnitrostátních správních předpisech, pokud jde o novou registraci motorových vozidel dříve registrovaných v jiném členském státě, brání volnému pohybu těchto vozidel v rámci EU. EU má proto na základě článku 114 Smlouvy o fungování Evropské unie právo jednat, a zajistit tak řádné fungování jednotného trhu pro ojetá motorová vozidla, která byla zakoupena v jiném členském státě, pro občany, kteří převádějí motorové vozidlo do jiného členského státu bydliště, pro občany využívající motorové vozidlo, které je registrováno v členském státě, kde jsou zaměstnáni, pro autopůjčovny (a v menším rozsahu i pro leasingové společnosti), jež se v důsledku požadavků na registraci, které jsou kladeny jak jim samým, tak jejich zákazníkům, potýkají s překážkami přeshraničního používání

těchto vozidel. V zájmu zajištění souladu se zásadou subsidiarity by však tato iniciativa neměla zvažovat varianty týkající se nové registrace ve stejném členském státě nebo převodu motorového vozidla v rámci téhož členského státu.

Při veřejné konzultaci značná většina zúčastněných stran v každé kategorii uvedla, že v zájmu zlepšení současné situace by opatření měla být přijata na úrovni EU. Všechny orgány veřejné správy, které ke konzultaci přispěly, se vyslovily pro přijetí opatření na úrovni EU.

3. VARIANTY

Varianty byly vypracovány na základě těchto předpokladů:

- První registrace nového motorového vozidla v EU se obvykle provádí v členském státě bydliště/usazení žadatele (tj. budoucího držitele osvědčení o registraci), ačkoli nová motorová vozidla jsou někdy registrována prodejcem v jednom členském státě a následně zakoupena zákazníkem s bydlištěm v jiném členském státě.
- Členské státy mohou i nadále uplatňovat své právo na zdanění motorových vozidel na základě území, na kterém je vozidlo skutečně používáno, nebo bydliště řidiče, v souladu s právem EU. Například silniční daně se vybírají v členském státě, kde je vozidlo registrováno, nebo v členském státě, kde je vozidlo převážně používáno.
- Žádná z variant se netýká nových registrací ve stejném členském státě, ani převodu motorového vozidla v rámci téhož členského státu.

Toto jsou varianty, které je třeba posuzovat ve srovnání se základní variantou (tj. využívání řízení pro porušení práva a zveřejňování výkladových sdělení):

3.1. **Varianta 1: jediná registrace pro celý životní cyklus motorového vozidla („jediná registrace“)**

V této variantě se motorové vozidlo v EU registruje jednou na jeho celý životní cyklus. Motorová vozidla si ponechají svou původní registraci až do konce životnosti. Když se vozidlo převede na nového držitele, původní registrace zůstane zachována.

Tato varianta by měla rozsáhlé negativní dopady na bezpečnost silničního provozu (technické prohlídky), prosazování dopravních předpisů a trestnou činnost související s motorovými vozidly, pojištění motorových vozidel, trh s ojetými vozidly a vybírání registračních poplatků a silničních daní. U jiných cílových skupin by měla pozitivní dopady.

Varianta 1 by odstranila administrativní náklady pro podniky a občany a také pro orgány veřejné správy, které existují v základním scénáři. To by mohlo přinést úspory ve výši 1 500 milionů EUR ročně. Rovněž by se eliminovala ztráta zisku, jelikož by se vozidlo nyní mohlo používat bez přerušení. To by umožnilo ušetřit přibližně 336 milionů EUR ročně. Tato varianta by rovněž odstranila specifické

náklady pro autopůjčovny (636 milionů EUR), které by nyní mohly převádět motorová vozidla přes hranice bez omezení.

3.2. Varianta 2: držitel si ponechá svou registraci v celé EU, ale převod vozidla na nového držitele vyžaduje novou registraci

V této variantě si každý držitel (tj. držitel osvědčení o registraci) ponechá svou vlastní registraci, dokud není vozidlo převedeno na jiného držitele. Jinak řečeno, motorová vozidla by neměla být znovu registrována, pokud držitel změní bydliště a přestěhuje se do jiného členského státu. V tomto případě by však držitel měl informovat orgány nového členského státu, které by zase měly informovat své protějšky v členském státě registrace. Převod vozidla na jiného držitele by však vyžadoval novou registraci vozidla. Tato varianta byla rozdělena na dílčí variantu 2a (žádné formality), dílčí variantu 2b (občané, kteří se přestěhují do jiného členského státu, by si mohli ponechat svou původní registraci vozidla, ale museli by orgány členského státu dřívějšího bydliště příslušné pro registraci informovat o svém novém bydlišti) a dílčí variantu 2c (občané, kteří se přestěhují do jiného členského státu, by si mohli ponechat svou původní registraci vozidla, museli by však informovat o svém novém bydlišti orgány nového členského státu příslušné pro registraci).

Tato varianta by měla negativní dopady na bezpečnost silničního provozu (technické prohlídky), prosazování dopravních předpisů a pojištění a zdanění motorových vozidel. Měla by ovšem pozitivní dopady na občany, kteří se přestěhují do jiného členského státu, na přeshraniční pracovníky, leasingové společnosti, autopůjčovny a orgány příslušné pro registraci. Měla by neutrální dopad na trh s ojetými motorovými vozidly a na trestnou činnost týkající se vozidel.

Odhadované úspory činí 2 472 milionů EUR ročně (dílčí varianta 2a), 2 385 milionů EUR ročně (dílčí varianta 2b) a 2 343 milionů EUR (dílčí varianta 2c), ročně.

3.3. Varianta 3: registrace v členském státě držitele vozidla a zjednodušená registrace

Pokud se držitel přestěhuje do jiného členského státu nebo pokud je vozidlo převedeno na jiného držitele v jiném členském státě, je nutno motorové vozidlo znovu zaregistrovat, avšak použije se zjednodušený registrační postup. Tento zjednodušený postup by omezil administrativu a řadu kontrol prostřednictvím podrobného seznamu dokladů, které lze nebo nelze vyžadovat, a výslovného zákazu vyžadovat dodatečné doklady.

Nebyly zjištěny žádné nepříznivé dopady této varianty. Tato varianta by měla neutrální dopad na zdanění motorových vozidel, prosazování dopravních předpisů, bezpečnost silničního provozu a pojištění motorových vozidel, a pozitivní dopad na ostatní dotčené skupiny.

Administrativní náklady by byly sníženy, jelikož by tato varianta odstranila potřebu zrušení registrace a zkrátila dobu a snížila náklady spojené s novou registrací. V krátkodobém horizontu by orgány veřejné správy stále musely provádět postupy zrušení registrace.

Odhaduje se, že by tato varianta umožnila ušetřit 1 171 milionů EUR ročně.

3.4. Varianta 4: registrace v členském státě, kde je motorové vozidlo hlavně využíváno, a zjednodušená nová registrace

Podle této varianty by motorové vozidlo mělo být registrováno v členském státě, ve kterém je převážně používáno, a to i v případě, že držitel osvědčení o registraci má trvalé bydliště nebo je usazen v jiném členském státě. Postup registrace by však byl zjednodušen jako ve variantě 3.

Tato varianta by měla pozitivní dopady na autopůjčovny a prosazování dopravních předpisů. Hlavním problémem této varianty je její neurčitost a potíže, které může způsobovat v praxi, zejména pro osoby nebo podniky, které by používaly vozidla v různých členských státech. Pojmy „základní trvalé používání“ nebo „skutečné trvalé používání“ by vyžadovaly další vyjasnění a velmi přesné vymezení. Proto by tato varianta měla negativní dopady na občany, přeshraniční pracovníky, zaměstnavatele, leasingové společnosti a zdanění motorových vozidel. Tato varianta by měla neutrální dopady na orgány příslušné pro registraci, trestnou činnost týkající se vozidel a pojištění motorových vozidel.

Odhaduje se, že by umožnila ušetřit 1 171 milionů EUR ročně.

3.5. Varianta 5: optimalizace elektronické výměny informací mezi vnitrostátními orgány příslušnými pro registraci

Tato možnost předpokládá, že technické informace o motorovém vozidle a údaje o poslední registraci v členském státě původu by elektronicky shromažďovaly orgány příslušné pro registraci v členském státě určené prostřednictvím stávajícího systému „EUCARIS“.

Varianta 5 by měla pozitivní dopady na občany, kteří si přiváží do země pobytu své vozidlo, na orgány příslušné pro registraci, na trestnou činnost týkající se vozidel a trh s ojetými motorovými vozidly. Negativní dopady nebylo možno určit. Tato varianta by měla neutrální dopady na přeshraniční pracovníky, leasingové společnosti a autopůjčovny, zdanění motorových vozidel, prosazování dopravních předpisů a pojištění motorových vozidel.

Odhaduje se, že by umožnila ušetřit 274 milionů EUR ročně.

4. SROVNÁNÍ JEDNOTLIVÝCH VARIANT

Dopady jednotlivých variant na snižování administrativní zátěže lze shrnout takto:

| Varianty | 1 | 2a | 2b | 2c | 3 | 4 | 5 |
|--|--------------|--------------|--------------|--------------|------------|------------|------------|
| Občané a podniky | 1 400 | 1 400 | 1 359 | 1 360 | 890 | 890 | 133 |
| Orgány veřejné správy | 100 | 100 | 78 | 56 | 776 | 53 | 29 |
| Administrativní náklady celkem (A) | 1 500 | 1 500 | 1 437 | 1 416 | 943 | 943 | 162 |
| Ušlý zisk (B) | 336 | 336 | 336 | 336 | 224 | 224 | 112 |
| Úspory nákladů na jednosměrný pronájem | 418 | 418 | 409 | 407 | 0 | 0 | 0 |
| Úspory týkající se ztrát poptávky | 202 | 202 | 188 | 169 | 0 | 0 | 0 |
| Úspory týkající se špičkové sezónní poptávky | 16 | 16 | 15 | 15 | 4 | 4 | 0 |
| Celkové dodatečné úspory | 636 | 636 | 612 | 591 | 4 | 4 | 0 |

| | | | | | | | |
|-------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|------------|
| autopůjčoven (C) | | | | | | | |
| CELKEM (A+B+C) | 2 472 | 2 472 | 2 385 | 2 343 | 1 171 | 1 171 | 274 |

Základní scénář přináší značné administrativní náklady a ostatní náklady pro občany, podniky a orgány veřejné správy. Z tohoto pohledu by všechny varianty vedly k výraznému zlepšení situace a ke snížení nákladů (zejména administrativní zátěže) pro všechny účastníky.

Kvalitativní dopady jednotlivých variant lze takto shrnout v následující kvalitativní srovnávací tabulce:

| Varianty | 1 | 2a | 2b | 2c | 3 | 4 | 5 |
|---|---|----|----|----|---|---|---|
| Cílové skupiny | | | | | | | |
| Občané měnící místo pobytu | + | + | + | + | + | 0 | + |
| Trh s ojetými vozidly | + | 0 | 0 | 0 | + | 0 | + |
| Přeshraniční pracovníci | + | + | + | + | + | - | 0 |
| Leasingové společnosti | + | + | + | + | + | - | 0 |
| Autopůjčovny | + | + | + | + | + | + | 0 |
| Orgány příslušné pro registraci | + | + | + | + | + | 0 | + |
| Ostatní dopady | | | | | | | |
| Technické kontroly | - | - | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Prosazování dopravních předpisů | - | - | 0 | 0 | 0 | + | 0 |
| Pojištění motorových vozidel | - | - | - | - | 0 | 0 | 0 |
| Otázky zdanění | - | - | - | - | 0 | 0 | 0 |
| Trestná činnost související s vozidly | - | 0 | 0 | 0 | + | 0 | + |
| + = pozitivní dopad - = negativní dopad 0 = neutrální dopad | | | | | | | |

Tabulka ukazuje, že žádná z alternativ neřeší všechny problémy.

Srovnání vyčíslitelných a nevyčíslitelných dopadů ve srovnání ze základní variantou vede k následujícím výsledkům:

| Srovnání všech dopadů | | | | | | | |
|------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-----|
| Varianty | 1 | 2a | 2b | 2c | 3 | 4 | 5 |
| Úspory (miliony EUR) | 2 472 | 2 472 | 2 385 | 2 343 | 1 171 | 1 171 | 274 |

To vede k předběžnému zjištění, že všechny varianty přinášejí značné úspory, avšak navzdory těmto úsporám mají varianty 1, 2a, 2b a 4 velmi závažné negativní dopady, zejména pokud jde o pojištění a zdanění motorových vozidel.

Proto se doporučuje vybrat jen ty varianty, které mají pouze pozitivní a neutrální dopady, a to:

- variantu 3: registrace v členském státě držitele vozidla a zjednodušená nová registrace,

- variantu 5: optimalizace elektronické výměny informací mezi vnitrostátními orgány příslušnými pro registraci.

Kombinace variant 3 a 5 by přinesla relativně vysoké úspory ve výši nejméně 1 445 milionů EUR a současně by měla pozitivní nebo neutrální dopad na všechny cílové skupiny.

Pokud jde o formu právního nástroje, posouzení dopadů doporučuje nařízení.

5. SLEDOVÁNÍ A HODNOCENÍ

Různé problémy uvedené v tomto posouzení dopadů dosud nejsou předmětem sekundárního práva EU. Proto se řídí ustanoveními Smlouvy o fungování Evropské unie. Vnitrostátní systémy a problémy, se kterými se občané a podniky potýkají, jsou velmi rozdílné, zvláště u vozidel, která byla dříve registrována v jiném členském státě. Proto je důležité zavést ucelený systém sledování a hodnocení, aniž by to přineslo další administrativní zátěž pro občany, podniky a vnitrostátní orgány příslušné pro registraci. V současné době neexistují téměř žádné přesné statistiky o určitých cílových skupinách, které jsou přímo ovlivněny stávajícími problémy s registrací motorových vozidel, zejména o občanech, kteří převádí svá vozidla přes hranice nebo o trhu s ojetými vozidly. Rovněž neexistují přesné statistiky o tom, jaké potíže přináší a kolik času vyžaduje nová registrace v jiném členském státě. Softwarová aplikace „EUCARIS“ však poskytuje statistiky, které by bylo možno využít jako indikátory.

Za účelem hodnocení legislativního nástroje, do čtyř let od uplynutí lhůty pro jeho provedení, se navrhuje používat tyto ukazatele a metody sledování:

| Koho se problémy týkají? | Ukazatele/metoda pro sledování |
|---|---|
| Občanů kupujících ojeté motorové vozidlo v jiném členském státě | – počet stížností, – počet případů řešených systémem SOLVIT, |
| Občanů, kteří se stěhují do jiného členského státu se svým vozidlem | – počet věcí řešených soudem, |
| Občanů, kteří část roku žijí v jiném členském státě | – počet žádostí u Evropských spotřebitelských středisek, |
| Občanů, kteří vykonávají přeshraniční práci s firemním automobilem | – počet nových a zrušených registrací, – veřejná konzultace týkající se administrativní zátěže |
| Leasingových společností a autopůjčoven | Průzkum věnovaný tomuto odvětví |
| Vnitrostátních orgánů příslušných pro registraci | Průzkum věnovaný vnitrostátním orgánům příslušným pro registraci |
| Všech cílových skupin | Statistiky systému EUCARIS |