



EVROPSKÁ KOMISE

V Bruselu dne 4.4.2012
COM(2012) 164 final

2012/0082 (COD)

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,

**kterým se v rámci jednotného trhu zjednodušuje převod motorových vozidel
registrovaných v jiném členském státě**

(Text s významem pro EHP)

{SWD(2012) 81 final}
{SWD(2012) 82 final}

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. SOUVISLOSTI NÁVRHU

I přes pokrok, kterého bylo dosaženo při integraci vnitřního trhu, jsou přetrvávající problémy s registrací motorových vozidel častou překážkou na vnitřním trhu jak pro podniky, tak i pro občany. Problémy s registrací motorových vozidel byly zařazeny do seznamu dvaceti hlavních problémů se stávajícím jednotným trhem, který vypracovala Komise. Ve své zprávě o občanství EU za rok 2010 „Odstranit překážky pro výkon práv občanů EU“¹ označila Komise problémy s registrací vozidel za jednu z hlavních překážek, s nimiž se potýkají občané při výkonu svých práv podle práva EU ve svém každodenním životě, a oznámila, že v rámci plánovaných opatření k odstranění takových překážek zjednoduší formality a podmínky registrace automobilů již zaregistrovaných v jiném členském státě (opatření 6 zprávy o občanství EU).

Povinnost registrovat v přijímajícím členském státě vozidlo registrované v členském státě původu je řadu let zdrojem stížností a soudních jednání. Občané a podniky, kteří zakoupí motorové vozidlo v jiné zemi a přivezou si je do země, kde žijí, se obvykle potýkají se složitými a náročnými registračními postupy a jsou po nich vyžadovány časově náročné administrativní úkony.

Problémy s registrací motorových vozidel tak mají negativní dopady na volný pohyb zboží, který je základní svobodou, na niž staví Evropská unie. Tato skutečnost byla zdůrazněna ve strategii Evropa 2020 nazvané Strategie pro inteligentní a udržitelný růst podporující začlenění², která poukázala na to, že podniky a občané se potýkají s každodenní realitou, kde sice jednotný trh právně existuje, ale přeshraničním činnostem stále brání překážky.

Ve svém stanovisku ze dne 11. března 2011 podpořila skupina nezávislých zúčastněných stran na vysoké úrovni pro oblast administrativní zátěže případné iniciativy Komise zaměřené na zjednodušení podmínek a formalit registrace. Skupina navíc vyzvala vnitrostátní orgány, aby se registrační postupy snažily zlepšit co nejdříve, zejména pokud jde o vzájemné uznávání nezbytné dokumentace, a aby se zdržely zatěžujících žádostí o další dokumenty.

System registrace motorových vozidel mají všechny členské státy. Spočívá ve správním povolení pro uvedení vozidla do provozu na pozemních komunikacích, které zahrnuje identifikaci vozidla a vydání registračního čísla. Údaje o registraci jsou využívány pro zdanění motorových vozidel. Závěrečným krokem registračního postupu je vydání osvědčení o registraci, které potvrzuje, že vozidlo je registrováno v členském státě. Osvědčení o registraci rovněž obsahuje jméno a adresu osoby, na jejíž jméno je vozidlo registrováno („držitel“ osvědčení o registraci, který nemusí být nutně zároveň vlastníkem motorového vozidla).

¹ KOM(2010) 603, 27.10.2010.

² KOM(2010) 2020, 3.3.2010.

Pokud je vozidlo registrováno v jednom členském státě a běžně používáno v jiném, nastávají však často dva hlavní problémy:

- (1) 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 své vozidlo registrovat na území, kde žijí nebo kde je vozidlo používáno, i když se jedná o motorové vozidlo, které je již registrováno v jiném členském státě. Příkladem může být případ, kdy držitel osvědčení o registraci změní bydliště a i se svým motorovým vozidlem se trvale přestěhuje do jiného členského státu. Pro občany, že kteří žijí po část roku v jednom členském státě a po část roku v jiném, pro osoby dojíždějící za prací za hranice, které ve svém vlastním členském státě používají motorové vozidlo registrované v jiném členském státě na jejich zaměstnavatele, to však představuje značný problém. V daném případě je motorové vozidlo registrováno v jednom z členských států, nicméně po držiteli osvědčení často požaduje registraci vozidla i jiný členský stát. Problémům s registrací čelí též leasingové společnosti, a to přinejmenším v případě, kdy jsou tyto společnosti držitelem osvědčení o registraci a vozidlo je používáno osobou usazenou v jiném členském státě. V neposlední řadě se to týká též autopůjčoven, které chtějí část svého vozového parku krátkodobě přesunout do jiného členského státu za účelem uspokojení sezónní poptávky a jsou obvykle povinny daná motorová vozidla v tomto členském státě registrovat.
- (2) Formality spojené s novou registrací motorových vozidel, která jsou převáděna z jednoho členského státu do jiného, jsou často velmi složité a zdlouhavé. Dlouhodobější převod motorového vozidla do jiného členského státu má za následek nové administrativní úkony v přijímajícím členském státě a obvykle též další administrativní úkony spojené s ukončením registrace vozidla v členském státě původu. Další zatížení je obvykle dáno skutečností, že orgány příslušné pro registraci vozidel v přijímajícím členském státě mají o motorovém vozidle kromě informací uváděných v osvědčení o registraci pouze omezené nebo žádné informace. Pokud by se jednalo o novou registraci daného vozidla ve stejném členském státě, mohly by se orgány příslušné pro registraci vozidel spolehnout na informace ve své vnitrostátní databázi.

2. VÝSLEDKY KONZULTACÍ SE ZÚČASTNĚNÝMI STRANAMI A POSOUZENÍ DOPADŮ

K tomuto návrhu je připojen souhrn posouzení dopadů a posouzení dopadů, jejichž návrh posoudil Výbor Evropské komise pro posouzení dopadů, který své stanovisko vydal dne 16. prosince 2011. Konečné posouzení dopadů bylo odpovídajícím způsobem pozměněno.

Tento návrh by přinesl značné administrativní zjednodušení pro podniky, občany a orgány příslušné pro registraci vozidel. Snížením administrativního zatížení by se dosáhlo úspor ve výši přinejmenším 1,445 milionů ročně.

Veřejné konzultace se zúčastněnými stranami proběhly od března do května 2011 formou dotazníků přizpůsobených potřebám občanů, hospodářských subjektů i veřejnoprávních orgánů prostřednictvím I.P.M. (Váš hlas v Evropě). Shrnutí

výsledků veřejných konzultací lze nalézt v příloze 1 posouzení dopadů a je rovněž k dispozici na webových stránkách portálu Europa³. Minimální normy Komise byly splněny. Dne 21. června 2011 se uskutečnila konference, na které byly představeny předběžné výsledky veřejných konzultací a která poskytla různým zúčastněným stranám a zejména veřejným orgánům, které jsou v členských státech za registraci odpovědné, další prostor pro diskuse a výměny informací.

3. PRÁVNÍ STRÁNKA NÁVRHU

3.1 Cíle návrhu

Obecným cílem této iniciativy je zlepšit fungování jednotného trhu prostřednictvím odstranění správních překážek v souvislosti s novou registrací motorových vozidel, které v současné době brání volnému pohybu zboží.

Mezi specifické cíle této iniciativy patří harmonizace, zefektivnění a zjednodušení postupů nové registrace motorových vozidel registrovaných v jiném členském státě pro občany, zaměstnance, zaměstnavatele, autopůjčovny a leasingové společnosti i orgány příslušné pro registraci vozidel. Kromě toho je cílem této iniciativy snížit administrativní zátěž všech dotčených aktérů, avšak aniž by byla ohrožena bezpečnost silničního provozu nebo prevence trestné činnosti a podvodů.

Iniciativa chce dosáhnout těchto operačních cílů:

- určit, ve kterém členském státě by mělo být motorové vozidlo převáděné mezi členskými státy 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 vozidel.

3.2. Právní základ – podoba právního aktu

Stávající problémy a rozdíly ve vnitrostátních správních předpisech, pokud jde o novou registraci motorových vozidel registrovaných v jiném členském státě, brání volnému pohybu těchto vozidel v rámci EU. EU má tedy na základě článku 114 Smlouvy o fungování Evropské unie právo jednat, aby zajistila řádné fungování jednotného trhu pro ojetá motorová vozidla, která byla zakoupena v jiném členském státě. Tento návrh by kromě toho byl rovněž přínosný pro občany, kteří převádějí motorové vozidlo do jiného členského státu, kde mají 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.

³

[HTTP://EC.EUROPA.EU/ENTERPRISE/POLICIES/SINGLE-MARKET-GOODS/FREE-MOVEMENT-NON-HARMONISED-SECTORS/CAR-REGISTRATION/VIEW_CONTRIBUTIONS_EN.HTM](http://ec.europa.eu/enterprise/policies/single-market-goods/free-movement-non-harmonised-sectors/car-registration/view_contributions_en.htm)

Navrhovaný právní nástroj má podobu nařízení, a to z níže uvedených důvodů. Nařízení je přímo použitelné v členských státech a není je potřeba provádět do rozdílných vnitrostátních právních předpisů. Vzhledem k tomu, že by se legislativní nástroj vztahoval pouze na přeshraniční situace v EU, zajistilo by nařízení právní jistotu a zjednodušilo fungování vnitřního trhu. Kromě toho je nařízení účinnějším nástrojem pro organizaci elektronické výměny informací mezi vnitrostátními orgány příslušnými pro registraci vozidel. A pokud bude mít právní akt podobu nařízení, nehrozí zde riziko, že by členské státy zaváděly další požadavky, které z právních předpisů nevyplývají.

3.3 Obsah návrhu

Článek 1 potvrzuje zásadu, že členské státy mají právo stanovit pro určité kategorie motorových vozidel výjimky z registrace. Skutečnost, že motorové vozidlo bylo registrováno v jiném členském státě, neznamená, že by se na stejné motorové vozidlo měla vztahovat povinnost registrace v členském státě, do kterého bylo převedeno. Článek 1 rovněž výslovně stanoví, že motorová vozidla registrovaná ve třetích zemích do působnosti tohoto návrhu nespadají. Návrh dále vylučuje registraci motorových vozidel, která byla registrována v témže členském státě. Na nové registrace motorových vozidel v rámci téhož členského státu se proto nadále vztahují vnitrostátní pravidla členských států, a nebudou tímto návrhem dotčeny. Kromě toho mají členské státy u motorových vozidel nadále možnost volně uplatňovat své právo na zdanění v souladu s právem Unie.

Článek 2 obsahuje definice, které jsou do značné míry shodné s definicemi stanovenými v právních předpisech Unie a zejména ve směrnici 1999/37/ES ze dne 29. dubna 1999 o registračních dokladech vozidel⁴. Tato směrnice se týká motorových vozidel, na která se vztahuje rámcová směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES ze dne 5. září 2007, kterou se stanoví rámec pro schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla⁵, a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/24/ES ze dne 18. března 2002 o schvalování typu dvoukolových a tříkolových motorových vozidel, kterou se zrušuje směrnice Rady 92/61/EHS⁶, a nikoli zemědělských a lesnických traktorů. Směrnice 1999/37/ES však podle nedávného rozsudku Soudního dvora⁷ neprovádí harmonizaci vyčerpávajícím způsobem.

Článek 3 stanoví, že členský stát může na svém území požadovat registraci vozidla registrovaného v jiném členském státě pouze v případě, že má držitel osvědčení o registraci na jeho území obvyklé bydliště. Pro určení obvyklého bydliště navrhuje článek 3 několik kritérií. Pro fyzické osoby, které nejednají při výkonu své podnikatelské činnosti, navrhuje kritéria stanovená v článku 7 směrnice Rady 83/182/EHS ze dne 28. března 1983 o osvobození od daní, které platí v rámci Společenství pro dočasný dovoz některých dopravních prostředků⁸. V případě

⁴ Úř. věst. L 138, 1.6.1999, s. 57.

⁵ Úř. věst. L 263, 9.10.2007, s. 1.

⁶ Úř. věst. L 124, 9.5.2002, s. 1.

⁷ Rozsudek Soudního dvora ze dne 6. října 2011, Philippe Bonnarde proti Agence de Services et de Paiement, Věc C-443/10.

⁸ Úř. věst. L 105, 23.4.1983, s. 59.

společností se navrhovaná kritéria odkazují na místo usazení nebo místo podnikání, což znamená, že v případě, že je vozidlo registrováno na společnost v členském státě v místě jejího sídla a používáno zaměstnancem, který má obvyklé bydliště v jiném členském státě, nemůže tento členský stát registraci na svém území požadovat. Tímto přístupem se zabrání tomu, aby se v každém jednotlivém případě muselo v členském státě, kde má zaměstnanec své obvyklé bydliště, posuzovat, zda je služební vozidlo používáno především k soukromým nebo pracovním účelům a zda se cesta mezi pracovištěm a domovem považuje za pracovní nebo soukromou cestu.

Článek 4 stanoví jasné a jednoduché pravidlo: pokud držitel osvědčení o registraci mění své obvyklé bydliště do jiného členského státu, měl by požádat o registraci svého vozidla ve lhůtě šesti měsíců po příjezdu. Během uvedeného období nesmí být použití vozidla ze strany přijímajícího členského státu omezeno. Článek 4 rovněž stanoví radikální zjednodušení registračních postupů pro motorová vozidla, která byla registrována v jiném členském státě. Uplatňuje ustálenou judikaturu Soudního dvora o volném pohybu zboží, podle které by členské státy měly usnadnit obchod uvnitř EU uznáváním dokladu vydaného v jiném členském státě prokazujícího například, že vozidlo registrované na území posledně uvedeného státu prošlo technickou prohlídkou. Soudní dvůr rovněž uvedl, že tato zásada vzájemného uznávání registrace a technických informací by měla být kombinována se spoluprací mezi orgány v členských státech ohledně případně chybějících informací⁹. Podle článku 4 by se tato spolupráce měla uskutečňovat elektronicky a orgán příslušný pro registraci vozidel by měl vyhledat údaje v registru vozidel členského státu, kdy vozidlo bylo registrováno, pomocí softwarové aplikace podle článku 7 a přílohy II. Tato zásada elektronické správní spolupráce funguje i v opačném směru: pokud členský stát registruje vozidlo, které bylo registrováno v jiném členském státě, ukládá článek 4 orgánu příslušnému pro registraci vozidel v členském státě určení povinnost informovat příslušný orgán členského státu, kde bylo vozidlo dříve registrováno. A konečně článek 4 tohoto návrhu umožňuje v některých zvláštních případech provádět dodatečné kontroly motorového vozidla.

Článek 5 přesně definuje, v jakých případech jsou orgány příslušné pro registraci vozidel oprávněny registraci motorového vozidla, které bylo registrováno v jiném členském státě, zamítnout. Hlavním cílem článku 5 je předcházet podvodům a zajistit bezpečnost silničního provozu, protože nové registrace motorových vozidel registrovaných v jiném členském státě jsou někdy používány k legalizaci odcizených vozidel nebo dokladů k vozidlům. Odcizená vozidla jsou často prodávána s pozměněnou identitou, např. prostřednictvím tzv. „klonování“ (praktika, kdy se u odcizeného vozidla jeho skutečné identifikační znaky odstraní a nahradí znaky vozidla, které je provozováno na pozemních komunikacích, takže odcizené vozidlo získá totožnost legálně používaného vozidla a obě vozidla jsou používána pod stejným registračním číslem) nebo tzv. „ringing“ (praktika, kdy je totožnost odcizeného vozidla vyměněna za totožnost vážně poškozeného vozidla). Tomu lze předcházet pouze prostřednictvím úzké spolupráce mezi orgány příslušnými pro registraci vozidel. Tento článek by proto měl rovněž přispět k provádění:

⁹ Rozsudek ze dne 20. září 2007, Komise Evropských společenství proti Nizozemskému království, věc C-297/05.

- směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/53/ES ze dne 18. září 2000 o vozidlech s ukončenou životností¹⁰. Tato směrnice členským státům mimo jiné ukládá povinnost přijmout nezbytná opatření, aby všechna vozidla s ukončenou životností byla předána do autorizovaných zpracovatelských zařízení. V souladu se směrnicí musí členské státy zavést systém, podle něhož lze vyřadit vozidlo s ukončenou životností z registru pouze po předložení osvědčení o likvidaci vozidla. Toto osvědčení se uděluje držiteli nebo vlastníkovi při převozu vozidla s ukončenou životností do zpracovatelského zařízení;
- rozhodnutí Rady 2004/919/ES ze dne 22. prosince 2004 o boji s trestnou činností s přeshraničním dopadem týkající se vozidel¹¹, jehož cílem je dosáhnout v rámci Evropské unie lepší spolupráce za účelem prevence a boje proti přeshraniční trestné činnosti týkající se vozidel, přičemž zvláštní pozornost je věnována vztahu mezi krádeží vozidla a nedovoleným obchodem s automobily. Rozhodnutí ukládá členským státům povinnost zajistit, aby jejich příslušné orgány přijaly nezbytná opatření pro účely prevence zneužívání a krádeže dokladů o registraci vozidla. Rozhodnutí ukládá orgánům činným v trestním řízení povinnost informovat vnitrostátní orgány odpovědné za registraci vozidel o tom, zda je vozidlo nacházející se v procesu registrace vedeno jako odcizené. Rozhodnutí se rovněž zaměřuje na prevenci zneužívání osvědčení o registraci: každý členský stát musí zajistit, aby jeho příslušné orgány přijaly opatření nezbytná pro odnětí osvědčení o registraci vozidla náležející jeho majiteli nebo držiteli, pokud bylo dané vozidlo vážně poškozeno při nehodě (celková ztráta). Osvědčení o registraci je rovněž třeba odejmout v případě, kdy během kontroly orgánu činného v trestním řízení vzniklo podezření z porušení předpisů ve vztahu k identifikačnímu označení vozidla, například k identifikačnímu číslu vozidla.

Článek 6 prostřednictvím harmonizovaných pravidel o dočasné registraci motorových vozidel zajišťuje snazší obchodování s ojetými vozidly v rámci EU. Taková pravidla jsou v první řadě nezbytná, aby si osoby, které kupují motorové vozidlo v jiném členském státě, mohly toto vozidlo dopravit do svého členského státu a nechat si je zde registrovat. Pokud je motorové vozidlo, které již bylo registrováno v některém členském státě, prodáváno osobě usazené v jiném členském státě, prodávající jej zřejmě v okamžiku prodeje odhlásí. Prodávající pravděpodobně kupujícímu nepovolí, aby řídil motorové vozidlo s jeho registračním číslem. Systém dočasné registrace je tedy nezbytný, aby se zlepšilo fungování trhu s ojetými motorovými vozidly a aby se dočasně překlenulo období mezi registrací v prvním členském státě a novou registrací ve druhém státě. Systém dočasné registrace rovněž umožňuje orgánům příslušným pro registraci vozidel zajistit kvalitu údajů obsažených v registrech, aby tyto údaje mohly být snadno sdíleny prostřednictvím softwaru stanoveného v článku 7. Článek 6 navrhuje omezit platnost dočasných registrací na dobu 30 dnů, aby byl uvedený článek slučitelný s článkem 15 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/103/ES ze dne 16. září 2009 o pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel a kontrole povinnosti

¹⁰ Úř. věst. L 269, 21.10.2000, s. 34.

¹¹ Úř. věst. L 389, 30.12.2004, s. 28.

uzavřít pro případ takové odpovědnosti pojištění¹². Článek 15 směrnice 2009/103/ES stanoví, že pokud je vozidlo odesláno z jednoho členského státu do jiného, pokládá se v takovém případě za členský stát, kde se nachází riziko, cílový členský stát, a to bezprostředně od převzetí vozidla kupujícím po dobu třiceti dnů, přestože vozidlo nebylo v cílovém členském státě řádně registrováno. Pokud se vozidlo během tohoto období stane účastníkem nehody, přičemž nebylo pojištěné, bude subjekt pověřený v členském státě určení náhradou škody povinen poskytnout náhradu škody stanovenou v článku 10 směrnice 2009/103/ES.

Článek 7 se týká elektronické výměny údajů o registraci vozidla mezi členskými státy za účelem nové registrace vozidla. Článek 7 Komise zmocňuje k přijetí prováděcích aktů, kterými stanoví společné postupy a specifikace pro softwarovou aplikaci, včetně formátu sdílených údajů, technických postupů elektronické konzultace vnitrostátních elektronických registrů a přístupu do těchto registrů, postupů týkajících se přístupu a bezpečnostních mechanismů. Elektronická výměna údajů o registraci vozidel mezi členskými státy by měla probíhat v souladu s Evropským rámcem interoperability (EIF)¹³.

Článek 8 si klade za cíl usnadnit podnikům obchodování s ojetými vozidly v rámci EU prostřednictvím harmonizovaných pravidel o „služební registraci“ motorových vozidel. Systémy služební registrace existují v současné době ve většině členských států, aby měli maloobchodníci možnost řídit motorová vozidla na veřejných pozemních komunikacích po velmi krátkou dobu a nemuseli je formálně registrovat. Uvedené systémy jsou obvykle vyhrazeny výrobcům, montérům, distributorům a obchodníkům ve vztahu k motorovým vozidlům, která vlastní, nebo za účelem testování. Většina členských států osvědčení o služební registraci v pravém slova smyslu, tedy zahrnující identifikaci motorového vozidla, nevydávají. Často poskytují jiný typ dokumentu, který osvědčuje vazbu mezi registračními tabulkami a jejich držitelem, a/nebo požadují po držiteli, aby vedl knihu jízd, ve které jsou zaznamenány jízdy uskutečněné s danou registrační tabulkou. Praxe však ukazuje, že „služební registrace“ většinou nejsou uznávány v jiných členských státech, a to obvykle v důsledku neexistence oficiálního osvědčení o registraci, takže většina distributorů a obchodníků nemůže služební registrace využívat mimo své území. Cílem článku 8 je tyto překážky, které brání v obchodování s ojetými motorovými vozidly, odstranit prostřednictvím společného systému, v rámci kterého by „služební registrace“ poskytnuté výrobcům, montérům, distributorům a obchodníkům usazeným v jednom členském státě byly uznávány v ostatních členských státech. Článek 8 zmocňuje Komisi přijmout prováděcí akty, kterými stanoví formát a vzor osvědčení o služební registraci.

Článek 9 ukládá členským státům povinnost sdělit Komisi názvy a kontaktní údaje orgánů příslušných pro registraci vozidel, které jsou na jejich území odpovědné za správu úředních registrů vozidel a za uplatňování tohoto nařízení. Komise seznam orgánů příslušných pro registraci vozidel a jakoukoli aktualizaci tohoto seznamu poté zveřejní na své internetové stránce. Článek 9 navíc ukládá orgánům příslušným pro registraci vozidel povinnost zajistit, aby měla veřejnost snadný přístup k informacím

¹² Úř. věst. L 263, 7.10.2009, s. 11.

¹³ KOM(2010) 744, 16.12.2010.

o registraci vozidel v členském státě příslušného orgánu, jakož i k názvu a kontaktním údajům daného orgánu.

Články 10 a 11 Komisi zmocňují k přijímání změn příloh I a II s ohledem na technický pokrok, zejména s cílem zohlednit příslušné změny směrnice 1999/37/ES nebo změny jiných aktů Unie přímo podstatné pro aktualizaci příloh I a II. Uvedené články rovněž přenášejí na Komisi pravomoc stanovit podmínky, které musí splňovat podniky využívající osvědčení o služební registraci, aby vyhověly požadavkům na dobrou pověst a požadované odborné způsobilosti, a stanovit dobu platnosti osvědčení o služební registraci:

- Pokud jde o údaje týkající se vozidla, měla by příloha I obsahově odpovídat harmonizovanému osvědčení o registraci stanovenému směrnicí 1999/37/ES. Vzhledem k tomu, že k nové registraci nejsou potřeba ani osobní údaje držitele předchozího osvědčení o registraci, ani osobní údaje jakékoli jiné osoby uvedené na osvědčení (např. vlastníka, uživatele atd.), nejsou tyto údaje v příloze I obsaženy, ačkoli jsou součástí informací, které mají být povinně v harmonizovaném osvědčení o registraci podle směrnice 1999/37/ES uvedeny. Případné budoucí změny, například pokud jde o obsah osvědčení o shodě, jež je základem první registrace, nelze nicméně vyloučit. K takovým změnám by mohlo například dojít v důsledku změny rámcové směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES ze dne 5. září 2007, kterou se stanoví rámec pro schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla. Přenesení pravomocí by mělo Komisi umožnit, aby přílohu I takovým změnám přizpůsobila.
- Příloha II se týká výhradně softwarové aplikace, u které budou pravděpodobně nezbytné další technické aktualizace, aby odpovídala technickému vývoji v oblasti informačních technologií. Přenesení pravomocí by mělo Komisi umožnit, aby přílohu II odpovídajícím způsobem upravila.
- Přenesení pravomocí by mělo Komisi umožnit stanovit podmínky, které musí splňovat podniky využívající osvědčení o služební registraci, aby vyhověly požadavkům na dobrou pověst a požadované odborné způsobilosti podle čl. 8 odst. 1 písm. c). Rovněž by mělo Komisi umožnit stanovit dobu platnosti osvědčení o služební registraci.

Článek 12 stanoví postup projednávání ve výboru pro provádění článků 7 a 8, tj. k přijetí prováděcích aktů, kterými se stanoví společné postupy a specifikace pro softwarovou aplikaci podle článku 7, včetně formátu sdílených údajů, technických postupů elektronické konzultace vnitrostátních elektronických registrů a přístupu do těchto registrů, postupů týkajících se přístupu a bezpečnostních mechanismů, a prováděcích aktů, kterými se stanoví formát a vzor osvědčení o služební registraci. Tyto prováděcí akty by měly obecnou působnost, takže by podle čl. 2 odst. 2 písm. a) nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí¹⁴, měl být použit přezkumný postup.

¹⁴ Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13.

Článek 13 se týká hodnocení tohoto nařízení, které by mělo být provedeno prostřednictvím zprávy Evropskému parlamentu a Radě do čtyř let po vstupu tohoto nařízení v platnost. Hodnocení by mělo odhalit případné problémy a nedostatky nařízení a mohlo by sloužit jako základ pro další opatření, včetně případného návrhu na změnu nařízení, s cílem dalšího administrativního zjednodušení pro občany a podniky a lepší integrace jednotného trhu pro ojetá motorová vozidla.

Článek 14 stanoví, že nařízení se použije po uplynutí jednoho roku od jeho vstupu v platnost.

4. ROZPOČTOVÉ DŮSLEDKY

Rozpočtové důsledky tohoto návrhu jsou uvedeny ve finančním výkazu v příloze návrhu. Tento návrh vyžaduje pouze využití správních prostředků. Provozní prostředky nepožaduje.

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,**kterým se v rámci jednotného trhu zjednodušuje převod motorových vozidel registrovaných v jiném členském státě**

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na článek 114 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru¹⁵,

po konzultaci s evropským inspektorem ochrany údajů,

v souladu s řádným legislativním postupem,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Všechny členské státy mají systém registrace motorových vozidel, který spočívá ve správním povolení pro uvedení vozidla do provozu na pozemních komunikacích, v rámci kterého je vozidlo identifikováno a je mu přiděleno registrační číslo. Mnoho vnitrostátních předpisů týkajících se registrace vozidel je však protichůdných, složitých a zatěžujících. Problémy spojené s registrací vozidel tak vytvářejí překážky na vnitřním trhu a brání v Unii volnému pohybu motorových vozidel, která jsou registrována v jiném členském státě.
- (2) Zpráva o občanství EU za rok 2010 „Odstranit překážky pro výkon práv občanů EU“¹⁶ označila problémy s registrací vozidel za jednu z hlavních překážek, s nimiž se občané při výkonu svých práv podle práva Unie ve svém každodenním životě potýkají. Ve zprávě Komise zdůraznila, že je tuto překážku potřeba odstranit zjednodušením formalit a podmínek registrace vozidel registrovaných v jiném členském státě.
- (3) Směrnice Rady 1999/37/ES ze dne 29. dubna 1999 o registračních dokladech vozidel¹⁷ harmonizuje formu a obsah osvědčení o registraci s cílem usnadnit jeho srozumitelnost

¹⁵ Úř. věst. C, , s. .

¹⁶ KOM(2010) 603, 27.10.2010.

¹⁷ Úř. věst. L 138, 1.6.1999, s. 57.

a tím napomoci volnému pohybu vozidel registrovaných v určitém členském státě na pozemních komunikacích na území jiných členských států. Podle této směrnice by měl každý členský stát uznat osvědčení o registraci vydané kterýmkoli jiným členským státem pro identifikaci vozidla v mezinárodní dopravě nebo pro novou registraci vozidla v jiném členském státě. Směrnice 1999/37/ES však neobsahuje žádná ustanovení, která by určila stát příslušný pro registraci vozidel a příslušné formality a postupy. Proto je v zájmu odstranění překážek volného pohybu motorových vozidel v rámci vnitřního trhu nezbytné stanovit zvláštní harmonizovaná pravidla pro určení členského státu, ve kterém musí být motorová vozidla registrována, a zjednodušených postupů pro novou registraci motorových vozidel registrovaných v jiném členském státě.

- (4) Vnitrostátní předpisy členských států často od podniků a občanů usazených na jejich území požadují, aby si zde registrovali motorové vozidlo registrované třetí osobou usazenou v jiném členském státě, a to i pokud vozidlo není v členském státě, který registraci požaduje, převážně používáno na trvalém základě a podniky a občané je nemají v úmyslu takovým způsobem používat. Proto je nutné určit, ve kterém členském státě by motorové vozidlo mělo být registrováno, pokud jej drží osoba usazená nebo s bydlištěm v jiném členském státě, než je členský stát, ve kterém je usazen nebo ve kterém má bydliště jeho vlastník. Za těchto okolností je vhodné, aby si členské státy uznávaly registrace platné v jiném členském státě.
- (5) Registraci motorových vozidel registrovaných v jiném členském státě ztěžují obtížné registrační formality v členských státech, zejména povinnost podrobit tato vozidla doplňkovým zkouškám, v rámci kterých má být posouzen jejich stav před registrací nebo provedena jejich identifikace. Tyto formality je tedy třeba zjednodušit, a zajistit tak volný pohyb motorových vozidel a snížit administrativní zátěž pro občany, podniky a orgány příslušné pro registraci vozidel. Zejména v případě občanů nebo podniků, kteří si pořizují motorové vozidlo registrované v jiném členském státě, je vhodné stanovit zjednodušený postup registrace, který zahrnuje uznání dokladů vydaných a technických prohlídek provedených v jiném členském státě a který upravuje správní spolupráci mezi příslušnými orgány v případě výměny chybějících informací.
- (6) Toto nařízení by mělo zohlednit rozhodnutí Rady 2004/919/ES ze dne 22. prosince 2004 o boji s trestnou činností s přeshraničním dopadem týkající se vozidel¹⁸, jehož cílem je dosáhnout v rámci Unie lepší spolupráce za účelem prevence a boje proti přeshraniční trestné činnosti týkající se vozidel. V souladu s uvedeným rozhodnutím má každý členský stát zajistit, aby jeho příslušné orgány přijaly nezbytná opatření pro účely prevence zneužívání a krádeže dokladů o registraci vozidla. Členské státy by proto na základě tohoto nařízení měly mít možnost odmítnout registraci motorového vozidla registrovaného v jiném členském státě v případě trestné činnosti týkající se vozidel, včetně zneužívání a krádeže dokladů o registraci vozidla.
- (7) Toto nařízení by mělo usilovat o administrativní zjednodušení pro občany, podniky a orgány příslušné pro registraci vozidel zejména prostřednictvím elektronické výměny údajů o registraci vozidel. Za účelem administrativního zjednodušení registračních formalit je proto nezbytné, aby si členské státy navzájem poskytovaly právo na přístup

¹⁸ Úř. věst. L 389, 30.12.2004, s. 28.

ke svým údajům o registraci vozidel s cílem zlepšit výměnu informací a zrychlit registrační postupy.

- (8) Zpracování osobních údajů v souvislosti s tímto nařízením spadá do působnosti směrnice Evropského parlamentu a Rady 95/46/ES ze dne 24. října 1995 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů¹⁹. Na zpracovávání osobních údajů Komisi v rámci tohoto nařízení se vztahuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 45/2001 ze dne 18. prosince 2000 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů institucemi a orgány Společenství a o volném pohybu těchto údajů²⁰.
- (9) Pro účely převodu motorového vozidla registrovaného v některém členském státě do jiného členského státu a jeho registrace v tomto jiném členském státě je nezbytná široce dostupná dočasná registrace, která by zajistila bezpečnost silničního provozu a přenos spolehlivých údajů o registraci vozidla elektronickými prostředky. Proto je nezbytné stanovit systém, v rámci kterého by motorová vozidla mohla být registrována dočasně.
- (10) Převod motorových vozidel do jiného členského státu ze strany podniků distribuujících motorová vozidla nebo poskytujících služby testování, oprav a údržby pro motorová vozidla obvykle probíhá za použití vnitrostátních služebních registračních čísel. Tato služební registrační čísla však často jiné členské státy neuznávají, čímž brání přeshraničnímu obchodování s ojetými motorovými vozidly, a to zejména v příhraničních oblastech. Proto je nezbytné přijmout systém, v rámci kterého by podniky distribuující motorová vozidla nebo poskytující služby testování, oprav a údržby pro motorová vozidla mohly tato vozidla do jiného členského státu převádět za použití služebního registračního čísla.
- (11) Jelikož cílů tohoto nařízení, totiž zjednodušení registračních formalit za účelem zajištění volného pohybu motorových vozidel registrovaných v jiném členském státě a snížení administrativní zátěže pro občany, podniky a orgány příslušné pro registraci vozidel, nemůže být v důsledku protichůdných vnitrostátních právních předpisů uspokojivě dosaženo na úrovni členských států, a proto jich může být z důvodu jejich rozsahu a účinků lépe dosaženo na úrovni Unie, může Unie přijímat opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje toto nařízení rámec toho, co je nezbytné k dosažení těchto cílů.
- (12) Toto nařízení respektuje základní práva a dodržuje zásady uznávané Listinou základních práv Evropské unie.
- (13) Ve snaze dosáhnout cíle, kterým je výměna informací mezi členskými státy interoperabilními prostředky, by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie akty, které se týkají změn příloh I a II tohoto nařízení s ohledem na technický pokrok, zejména s cílem zohlednit příslušné změny směrnice 1999/37/ES nebo změny jiných aktů Unie přímo podstatných pro aktualizaci příloh I a II tohoto nařízení, pokud jde o podmínky, které

¹⁹ Úř. věst. L 281, 23.11.1995, s. 31.

²⁰ Úř. věst. L 8, 12.1.2001, s. 1.

musí splňovat podniky využívající osvědčení o služební registraci, aby vyhověly požadavkům na dobrou pověst a požadované odborné způsobilosti, a pokud jde o dobu platnosti osvědčení o služební registraci. Je obzvláště důležité, aby Komise během přípravných prací vedla náležitě konzultace, včetně konzultací na odborné úrovni. Komise by při přípravě a vypracovávání aktů v přenesené pravomoci měla zajistit souběžné, včasné a náležité předávání příslušných dokumentů Evropskému parlamentu a Radě.

- (14) Ve snaze zajistit jednotné podmínky pro provádění tohoto nařízení by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci, aby stanovila společné postupy a specifikace pro softwarovou aplikaci, která je nezbytná pro elektronickou výměnu údajů o registraci vozidla, včetně formátu sdílených údajů, technických postupů elektronické konzultace vnitrostátních elektronických registrů a přístupu do těchto registrů, postupů týkajících se přístupu a bezpečnostních mechanismů, a formát a vzor osvědčení o služební registraci. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí²¹,

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1 *Oblast působnosti*

1. Toto nařízení se vztahuje na následující vozidla:
 - (a) jakékoli motorové vozidlo nebo přípojně vozidlo uvedené v článku 3 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES²²;
 - (b) jakékoli dvoukolové nebo tříkolové motorové vozidlo, ať se zdvojenými koly, nebo jiné, určené k používání na pozemních komunikacích, uvedené v článku 1 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/24/ES²³.
2. Toto nařízení se nevztahuje na registraci motorových vozidel registrovaných ve třetí zemi.
3. Tímto nařízením není dotčeno právo členských států stanovit v případě registrace motorových vozidel výjimky v souladu se směrnicí 1999/37/ES.

Článek 2 *Definice*

Pro účely tohoto nařízení se rozumí:

²¹ Úř. věst. 55, 28.2.2011, s. 13.

²² Úř. věst. L 263, 9.10.2007, s. 1.

²³ Úř. věst. L 124, 9.5.2002, s. 1.

- (1) „registrací“ správní povolení pro uvedení vozidla do provozu na pozemních komunikacích, v rámci kterého je vozidlo identifikováno a je mu přiděleno sériové číslo, tzv. registrační číslo;
- (2) „vozidlem registrovaným v jiném členském státě“ vozidlo s platným osvědčením o registraci, které vydal jiný členský stát;
- (3) „držitelem osvědčení o registraci“ osoba, na jejíž jméno je vozidlo v členském státě registrováno;
- (4) „služební registrací vozidla“ správní povolení pro uvedení vozidel do provozu na pozemních komunikacích, v rámci kterého jsou vozidla identifikována a je jim přiděleno sériové číslo, tzv. služební registrační číslo, které mohou využívat různá vozidla.

Článek 3

Místo registrace vozidel registrovaných v jiném členském státě

1. Členský stát může na svém území požadovat registraci vozidla registrovaného v jiném členském státě pouze v případě, že má držitel osvědčení o registraci na jeho území obvyklé bydliště.
2. Členským státem, ve kterém má držitel osvědčení o registraci obvyklé bydliště, je:
 - (a) v případě společností nebo jiných zapsaných nebo nezapsaných právnických osob členský stát, ve kterém je umístěna ústřední správa;
 - (b) v případě pobočky, zastoupení nebo jiné provozovny společnosti nebo jiného subjektu členský stát, ve kterém se pobočka, zastoupení nebo jiná provozovna nachází;
 - (c) v případě fyzické osoby, která jedná při výkonu své podnikatelské činnosti, členský stát, ve kterém má fyzická osoba hlavní místo podnikání;
 - (d) v případě jakékoli jiné fyzické osoby:
 - i) místo, kde se daná osoba obvykle zdržuje, tj. nejméně 185 dní v kalendářním roce z důvodu osobních a profesních vazeb nebo v případě osob bez profesních vazeb z důvodu osobních vazeb vyplývajících z úzkých vztahů mezi touto osobou a místem, kde bydlí;
 - ii) v případě osoby, jejíž profesní vazby jsou jinde než osobní vazby a která tedy střídavě pobývá na různých místech ve dvou nebo více členských státech, místo jejích osobních vazeb, pokud se tam pravidelně vrací.

Podmínka uvedená v bodě ii) se nepoužije, pokud osoba pobývá v některém členském státě, aby zde vykonávala časově omezený úkol. Docházka na vysokou školu nebo do školy neznamena přesun obvyklého bydliště.

Článek 4

Postup registrace pro vozidla registrovaná v jiném členském státě

1. Pokud držitel osvědčení o registraci mění své obvyklé bydliště do jiného členského státu, musí o registraci vozidla registrovaného v jiném členském státě požádat ve lhůtě šesti měsíců po příjezdu.

Během období uvedeného v prvním pododstavci nesmí být použití vozidla omezeno.

2. Žádost o registraci vozidla registrovaného v jiném členském státě se předkládá orgánu příslušnému pro registraci vozidel a musí obsahovat příslušné části osvědčení o registraci v souladu s čl. 5 odst. 2 směrnice 1999/37/ES nebo jakýkoli jiný doklad o předchozí registraci v jiném členském státě.
3. Poté, co orgán příslušný pro registraci vozidel obdrží žádost o registraci vozidla registrovaného v jiném členském státě, musí neprodleně v souladu s článkem 7 přímo od příslušného orgánu členského státu, v němž je vozidlo registrováno, získat informace o údajích stanovených v příloze I a údaje zanesse do svého vlastního registru.
4. Fyzické kontroly vozidla registrovaného v jiném členském státě mohou orgány příslušné pro registraci vozidel provádět pouze před registrací vozidla a nastane-li některá z níže uvedených situací:
 - (a) informace poskytnuté žadatelem v průběhu registrace nelze nalézt v registru vozidel členského státu, ve kterém by mělo být registrováno;
 - (b) informace poskytnuté žadatelem v průběhu registrace se liší od informací v registru vozidel členského státu, v němž je vozidlo registrováno;
 - (c) orgány příslušné pro registraci vozidel se odůvodněně domnívají, že technické požadavky, podle nichž bylo vozidlo v souladu s článkem 23 nebo 24 směrnice 2007/46/ES nebo v souladu s článkem 15 směrnice 2002/24/ES schváleno, neodpovídají jejich požadavkům;
 - (d) je-li požadována technická prohlídka v případě jakékoli změny vlastnictví vozidla nebo v případě vážně poškozených vozidel.

5. Pokud je vozidlo registrované v jiném členském státě nově registrováno, orgán příslušný pro registraci vozidel v souladu s článkem 7 informuje o této skutečnosti neprodleně příslušný orgán členského státu, kde bylo vozidlo naposledy registrováno.

Článek 5

Zamítnutí registrace vozidla registrovaného v jiném členském státě

1. Orgány příslušné pro registraci vozidel mohou registraci vozidla registrovaného v jiném členském státě zamítnout pouze v těchto případech:
 - (a) nejsou splněny podmínky stanovené v čl. 4 odst. 2;

- (b) nebyly uhrazeny případné poplatky, kterými členský stát registraci podle článku 4 zpoplatňuje;
 - (c) fyzické kontroly podle čl. 4 odst. 4 neproběhly uspokojivě;
 - (d) z informací získaných podle článku 7 vyplývá, že:
 - i) vozidlo je vážně poškozené, odcizené nebo zlikvidované;
 - ii) doklady o registraci vozidla byly odcizeny, ledaže držitel může jasně prokázat, že je vlastníkem vozidla;
 - iii) uplynulo datum, kdy končí platnost osvědčení o způsobilosti.
2. Rozhodnutí orgánu příslušného pro registraci vozidel, kterým tento orgán zamítá registraci vozidla registrovaného v jiném členském státě, musí být řádně odůvodněno. Dotčená osoba může ve lhůtě jednoho měsíce od přijetí zamítavého rozhodnutí orgán příslušný pro registraci vozidel požádat, aby rozhodnutí přezkoumal. Součástí žádosti o přezkum musí být odůvodnění. Orgán příslušný pro registraci vozidel musí své rozhodnutí potvrdit nebo zrušit do jednoho měsíce od přijetí uvedené žádosti.

Článek 6

Dočasná registrace v případě převodu do jiného členského státu

1. O vydání osvědčení o dočasné registraci za účelem převodu vozidla do jiného členského státu může orgán příslušný pro registraci vozidel požádat jakákoli osoba, která si vozidlo zakoupila v jiném členském státě, a jestliže toto vozidlo nemá osvědčení o registraci. Osvědčení o dočasné registraci je platné po dobu 30 dnů.
2. Poté, co orgán příslušný pro registraci vozidel obdrží žádost o osvědčení o dočasné registraci podle odstavce 1, musí neprodleně v souladu s článkem 7 přímo od příslušného orgánu členského státu, v němž je vozidlo registrováno, získat informace o údajích stanovených v příloze I a údaje zaneše do svého vlastního registru.
3. Orgány příslušné pro registraci vozidel mohou vydání osvědčení o dočasné registraci vozidla podle odstavce 1 zamítnout v těchto případech:
 - (a) nebyly uhrazeny případné poplatky, kterými členský stát dočasnou registraci zpoplatňuje;
 - (b) z informací získaných podle článku 7 nebo z informací ve vnitrostátním úředním registru vyplývá, že:
 - i) vozidlo je vážně poškozené, odcizené nebo zlikvidované;
 - ii) doklady o registraci vozidla byly odcizeny, ledaže držitel může jasně prokázat, že je vlastníkem vozidla;
 - iii) uplynulo datum, kdy končí platnost osvědčení o způsobilosti.

Článek 7
Výměna informací týkajících se údajů o registraci vozidla

1. Pro účely registrace vozidla registrovaného v jiném členském státě musí orgány příslušné pro registraci vozidel poskytnout orgánům příslušným pro registraci vozidel v jiných členských státech přístup k údajům v úředním registru vozidel stanoveným v příloze I.
2. Pro účely odstavce 1 používají orgány příslušné pro registraci vozidel softwarovou aplikaci podle přílohy II.

Přímý přístup k údajům obsaženým a dostupným prostřednictvím softwarové aplikace mají pouze orgány příslušné pro registraci vozidel. Orgány příslušné pro registraci vozidel přijmou nezbytná opatření, aby se předešlo:

- (a) přístupu nepovolaných osob k zařízením pro zpracování údajů;
 - (b) čtení, kopírování, změnám nebo mazání informací ze strany nepovolaných osob;
 - (c) neoprávněným dotazům nebo přenosům informací;
 - (d) neoprávněnému čtení nebo kopírování informací v průběhu přenosu.
3. Zpracování osobních údajů orgány příslušnými pro registraci vozidel v členských státech se provádí v souladu se směrnicí 95/46/ES a pod dohledem nezávislého veřejného orgánu členského státu stanoveného v článku 28 uvedené směrnice.

Orgány příslušné pro registraci vozidel používají informace předávané v souladu s tímto nařízením pouze pro účely registrace vozidla registrovaného v jiném členském státě.

Pokud si orgány příslušné pro registraci vyměňují informace v souladu s tímto nařízením, musí být orgán příslušný pro registraci vozidel poskytující informace, pokud o to požádá, vyrozuměn o tom, jak budou poskytované informace použity a jaká budou učiněna opatření.

Orgán příslušný pro registraci vozidel poskytující informace dohlédne na správnost informací, které mají být poskytnuty, a ujistí se, zda jsou nezbytné a přiměřené k účelu, pro nějž jsou určeny. Dodržuje příslušné předpisy o ochraně osobních údajů.

Ukáže-li se, že byly poskytnuty nesprávné informace nebo informace, které neměly být poskytnuty, neprodleně se o této skutečnosti uvědomí orgán příslušný pro registraci vozidel, který je jejich příjemcem. Orgán příslušný pro registraci vozidel, který takové informace obdržel, je následně vymaže nebo opraví.

4. Komise přijme prováděcí akty, kterými stanoví společné postupy a specifikace pro softwarovou aplikaci podle odstavce 2, včetně formátu sdílených údajů, technických postupů elektronické konzultace vnitrostátních elektronických registrů a přístupu do těchto registrů, postupů týkajících se přístupu a bezpečnostních mechanismů. Tyto prováděcí akty se přijmou v souladu s přezkumným postupem uvedeným v čl. 12 odst. 2.

Článek 8
Služební registrace vozidel

1. Orgán příslušný pro registraci vozidel může vydat jedno nebo několik osvědčení o služební registraci vozidel každému podniku, který splňuje následující kritéria:
 - (a) je usazen na jeho území;
 - (b) distribuuje vozidla nebo poskytuje služby oprav a údržby nebo testování pro motorová vozidla;
 - (c) má dobrou pověst a požadovanou odbornou způsobilost.
2. Orgány příslušné pro registraci vozidel zajistí, aby údaje o vozidle uvedené v příloze I byly v jeho registru zaznamenány pro každou služební registraci vozidla.
3. Vozidla, pro která bylo vydáno osvědčení o služební registraci, lze používat jen v případě, že nepředstavují přímé a bezprostřední riziko pro bezpečnost silničního provozu. Tato vozidla nelze využívat pro obchodní přepravu osob nebo zboží.
4. Členské státy nesmějí z důvodů týkajících se registrace vozidla bránit volnému pohybu vozidel, pro něž bylo vydáno osvědčení o služební registraci.
5. Komise přijme prováděcí akty, kterými stanoví formát a vzor osvědčení o služební registraci.

Tyto prováděcí akty se přijmou v souladu s přezkumným postupem uvedeným v čl. 12 odst. 2.

Článek 9
Orgány příslušné pro registraci vozidel

1. Členské státy sdělí Komisi názvy a kontaktní údaje orgánů příslušných pro registraci vozidel, které jsou na jejich území odpovědné za správu úředních registrů vozidel a za uplatňování tohoto nařízení.

Komise seznam orgánů příslušných pro registraci vozidel a jakoukoli aktualizaci tohoto seznamu zveřejní na své internetové stránce.
2. Orgány příslušné pro registraci vozidel zajistí, aby měla veřejnost snadný přístup k následujícím informacím:
 - (a) informace o registraci vozidel v členském státě příslušného orgánu;
 - (b) název a kontaktní údaje orgánu, aby jej bylo možné přímo kontaktovat.

Článek 10
Akty v přenesené pravomoci

Komise je v souladu s článkem 11 zmocněna k přijímání aktů v přenesené pravomoci, které se týkají:

- 1) změn příloh I a II tohoto nařízení s ohledem na technický pokrok, zejména s cílem zohlednit příslušné změny směrnice 1999/37/ES nebo změny jiných aktů Unie přímo podstatné pro aktualizaci příloh I a II tohoto nařízení;
- 2) podmínek, které musí splňovat podniky, aby vyhověly požadavkům uvedeným v čl. 8 odst. 1 písm. c);
- 3) doby platnosti osvědčení o služební registraci uvedeného v čl. 8 odst. 1.

Článek 11 *Výkon přenesené pravomoci*

1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci svěřená Komisi podléhá podmínkám stanoveným v tomto článku.
2. Přenesení pravomoci uvedené v článku 10 na Komisi platí na dobu neurčitou od data vstupu tohoto nařízení v platnost.
3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v článku 10 kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomocí v něm blíže určených. Nabývá účinku dnem následujícím po zveřejnění rozhodnutí v *Úředním věstníku Evropské unie* nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedotýká se platnosti již platných aktů v přenesené pravomoci.
4. Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise neprodleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.
5. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle článku 10 vstoupí v platnost, pouze pokud proti němu Evropský parlament nebo Rada nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament i Rada před uplynutím této lhůty informují Komisi o tom, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.

Článek 12 *Postup projednávání ve výborech*

1. Komisi je nápomocen výbor. Tento výbor plní funkci výboru ve smyslu nařízení (EU) č. 182/2011.
2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 5 nařízení (EU) č. 182/2011.
3. Má-li být stanovisko výboru získáno písemným postupem, je tento postup ukončen bez výsledku, pokud tak o tom ve lhůtě stanovené pro vydání stanoviska rozhodne předseda výboru nebo pokud o to požádá prostá většina členů výboru.

*Článek 13
Hodnocení*

Komise předloží zprávu o hodnocení tohoto nařízení Evropskému parlamentu a Radě nejpozději do [čtyř let po vstupu tohoto nařízení v platnost]. Komise v případě potřeby předloží příslušné návrhy na změnu tohoto nařízení a úpravu jiných právních aktů Unie, zejména s přihlédnutím k možnosti dalšího administrativního zjednodušení pro občany a podniky.

*Článek 14
Vstup v platnost a použitelnost*

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Použije se ode dne xxxx [vložit datum: jeden rok po vstupu tohoto nařízení v platnost].

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne 4.4.2012.

*Za Evropský parlament
předseda*

*Za Radu
předseda*

PŘÍLOHA I

Soubor údajů pro automatizované vyhledávání údajů o registraci vozidel podle čl. 7 odst. 1

Položka	Harmonizované kódy podle směrnice 1999/37/ES
1. Země registrace	--
2. Registrační číslo	(A)
3. Datum první registrace vozidla	(B)
4. Identifikační číslo (čísla) osvědčení o registraci	--
5. Název orgánu, který osvědčení o registraci vydal	--
6. Vozidlo: značka	(D.1)
7. Vozidlo: typ - varianta (je-li k dispozici), - verze (je-li k dispozici)	(D.2)
8. Vozidlo: obchodní označení	(D.3)
9. Identifikační číslo vozidla (VIN)	(E)
10. Hmotnost: maximální technicky přípustná hmotnost naloženého vozidla, netýká se motocyklů	(F.1)
11. Hmotnost: maximální technicky přípustná hmotnost naloženého vozidla v provozu v členském státě, ve kterém je vozidlo registrováno	(F.2)
12. Provozní hmotnost vozidla s karoserií, v případě tažného vozidla jiného než kategorie M1 včetně spojovacího zařízení	(G)
13. Doba platnosti, pokud není neomezená	(H)
14. Den registrace, ke kterému se osvědčení vztahuje	(I)
15. Číslo schválení typu (existuje-li)	(K)
16. Počet náprav	(L)
17. Rozvor kol (mm)	(M)

Položka	Harmonizované kódy podle směrnice 1999/37/ES
18. Pro vozidla celkově převyšující 3 500 kg: rozložení maximální technicky přípustné hmotnosti naloženého vozidla mezi nápravy: 1. náprava (kg)	(N.1)
19. Pro vozidla celkově převyšující 3 500 kg: rozložení maximální technicky přípustné hmotnosti naloženého vozidla mezi nápravy: popřípadě 2. náprava (kg)	(N.2)
20. Pro vozidla celkově převyšující 3 500 kg: rozložení maximální technicky přípustné hmotnosti naloženého vozidla mezi nápravy: popřípadě 3. náprava (kg)	(N.3)
21. Pro vozidla celkově převyšující 3 500 kg: rozložení maximální technicky přípustné hmotnosti naloženého vozidla mezi nápravy: popřípadě 4. náprava (kg)	(N.4)
22. Pro vozidla celkově převyšující 3 500 kg: rozložení maximální technicky přípustné hmotnosti naloženého vozidla mezi nápravy: popřípadě 5. náprava (kg)	(N.5)
23. Maximální technicky přípustná přípojná hmotnost přípojného vozidla: brzděného (kg)	(O.1)
24. Maximální technicky přípustná přípojná hmotnost přípojného vozidla: nebrzděného (kg)	(O.2)
25. Motor: objem (cm ³)	(P.1)
26. Motor: nejvyšší užitečný výkon (kW) (je-li k dispozici)	(P.2)
27. Motor: druh pohonné hmoty nebo zdroj energie	(P.3)
28. Motor: jmenovité otáčky (min ⁻¹)	(P.4)
29. Identifikační číslo motoru	(P.5)
30. Poměr výkonu a hmotnosti (kW/kg) (pouze pro motocykly)	(Q)
31. Barva vozidla	(R)
32. Počet míst: počet sedadel včetně sedadla řidiče	(S.1)
33. Počet míst: (popřípadě) počet míst k stání	(S.2)
34. Nejvyšší rychlost (km/h)	(T)
35. Hladina akustického tlaku: stojícího vozidla (dB(A))	(U.1)
36. Hladina akustického tlaku: otáček motoru (min ⁻¹)	(U.2)

Položka	Harmonizované kódy podle směrnice 1999/37/ES
37. Hladina akustického tlaku: za jízdy (dB(A))	(U.3)
38. Výfukové emise: CO (g/km nebo g/kWh)	(V.1)
39. Výfukové emise: HC (g/km nebo g/kWh)	(V.2)
40. Výfukové emise: NO _x (g/km nebo g/kWh)	(V.3)
41. Výfukové emise: HC + NO _x (g/km)	(V.4)
42. Výfukové emise: částic u vznětových motorů (g/km nebo g/kWh)	(V.5)
43. Výfukové emise: korigovaný koeficient absorpce u vznětových motorů (min ⁻¹)	(V.6)
44. Výfukové emise: CO ₂ (g/km)	(V.7)
45. Výfukové emise: kombinovaná spotřeba paliva (litry/100 km)	(V.8)
46. Výfukové emise: údaj o ekologické kategorii ES schválení typu; odkaz na verzi použitelnou podle směrnice 70/220/EHS nebo směrnice 88/77/EHS	(V.9)
47. Objem palivové nádrže (palivových nádrží) (v litrech)	(W)
48. Datum poslední technické prohlídky	--
49. Datum příští technické prohlídky	--
50. Počet najetých kilometrů (je-li k dispozici)	--
51. Vozidlo zlikvidováno (ano/ne)	--
52. Datum vydání osvědčení o likvidaci vozidla ²⁴	--
53. Zařízení nebo podnik, který udělil osvědčení o likvidaci vozidla	--
54. Důvod likvidace	--
55. Vozidlo odcizeno (ano/ne)	--
56. Osvědčení o registraci a/nebo značky odcizeny (ano/ne)	--
57. Neaktivní registrace	--

²⁴ V souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2000/53/ES ze dne 18. září 2000 o vozidlech s ukončenou životností (Úř. věst. L 269, 21.10.2000, s. 34), ve znění pozdějších změn.

Položka	Harmonizované kódy podle směrnice 1999/37/ES
58. Pozastavená registrace	--
59. Změna registračního čísla	--
60. Technická prohlídka požadována po havárii s vážnou škodou	--
61. Další zkoušky požadovány po úpravách nebo změně jakékoli položky 9 až 47	

PŘÍLOHA II

Používání softwarové aplikace podle článku 7

1. Výměna informací je prováděna interoperabilními elektronickými prostředky bez výměny údajů s dalšími databázemi. Výměna informací musí být prováděna nákladově efektivním a bezpečným způsobem a zajišťovat bezpečnost a ochranu přenášených údajů, pokud možno za použití již existujících softwarových aplikací.
2. Pro účely tohoto nařízení umožní softwarová aplikace režim výměny informací v reálném čase a dávkový režim výměny informací. Dávkový režim výměny informací umožňuje výměnu většího počtu žádostí či odpovědí v rámci jedné zprávy.
3. Každý členský stát nese své náklady, které vyplývají ze správy, používání a údržby softwarové aplikace uvedené v odstavci 1.
4. Orgány příslušné pro registraci vozidel používají automatizované postupy uvedené v bodech 1 a 2 k získávání informací o údajích uvedených v příloze I z elektronických registrů vozidel v jednom či více jiných členských státech.
5. Softwarová aplikace předává zabezpečené sdělení ostatním členským státům a komunikuje se záložními předřazenými systémy členských států za pomoci XML. Členské státy si vyměňují zprávy tak, že je přímo zasílají příjemci.
7. Zprávy XML posílané přes tuto síť jsou kódovány.

LEGISLATIVNÍ FINANČNÍ VÝKAZ

1. RÁMEC NÁVRHU/PODNĚTU

- 1.1. Název návrhu/podnětu
- 1.2. Příslušné oblasti politik podle členění ABM/ABB
- 1.3. Povaha návrhu/podnětu
- 1.4. Cíle
- 1.5. Odůvodnění návrhu/podnětu
- 1.6. Doba trvání a finanční dopad
- 1.7. Předpokládaný způsob řízení

2. SPRÁVNÍ OPATŘENÍ

- 2.1. Pravidla pro sledování a podávání zpráv
- 2.2. Systém řízení a kontroly
- 2.3. Opatření k zamezení podvodů a nesrovnalostí

3. ODHADOVANÝ FINANČNÍ DOPAD NÁVRHU/PODNĚTU

- 3.1. Okruhy víceletého finančního rámce a dotčené výdajové rozpočtové linie
- 3.2. Odhadovaný dopad na výdaje
 - 3.2.1. Odhadovaný souhrnný dopad na výdaje
 - 3.2.2. Odhadovaný dopad na operační prostředky
 - 3.2.3. Odhadovaný dopad na prostředky správní povahy
 - 3.2.4. Soulad se stávajícím víceletým finančním rámcem
 - 3.2.5. Příspěvky třetích stran
- 3.3. Odhadovaný dopad na příjmy

LEGISLATIVNÍ FINANČNÍ VÝKAZ

1. RÁMEC NÁVRHU/PODNĚTU

1.1. Název návrhu/podnětu

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

1.2. Příslušné oblasti politik podle členění ABM/ABB²⁵

Hlava 2 – Podnikání – Kapitola 02 03: Vnitřní trh zboží a odvětvové politiky

1.3. Povaha návrhu/podnětu

Návrh/podnět se týká **nové akce**

1.4. Cíle

1.4.1. Víceleté strategické cíle Komise sledované návrhem/podnětem

1a. Konkurenceschopnost pro růst a zaměstnanost

1.4.2. Specifické cíle a příslušné aktivity ABM/ABB

Specifický cíl č. 1: Průběžně přezkoumávat stávající acquis vnitřního trhu a navrhnout nové legislativní nebo nelegislativní opatření, kdykoli je to vhodné.

1.4.3. Očekávané výsledky a dopady

Upřesněte účinky, které by návrh/podnět měl mít na příjemce / cílové skupiny.

Očekávaným výsledkem této iniciativy je zlepšit fungování jednotného trhu prostřednictvím odstranění správních překážek v souvislosti s novou registrací motorových vozidel, které v současné době brání volnému pohybu motorových vozidel. Tento návrh by měl harmonizovat, zefektivnit a zjednodušit postupy nové registrace motorových vozidel registrovaných v jiném členském státě pro občany, zaměstnance, zaměstnavatele, autopůjčovny a leasingové společnosti i orgány příslušné pro registraci vozidel. Tento návrh by měl rovněž snížit administrativní zátěž všech dotčených aktérů, avšak aniž by byla dotčena bezpečnost silničního provozu nebo prevence trestné činnosti a podvodů.

Tento návrh bude mít dopad na občany, kteří se stěhují z jedné země do druhé, na osoby vlastníci rekreační nemovitost v jiném členském státě a na osoby, které žijí v jednom členském státě a používají motorové vozidlo registrované v jiném členském státě na jejich zaměstnavatele. Občané jsou rovněž hlavními zákazníky obchodníků s ojetými motorovými vozidly uvnitř EU. Tento návrh má rovněž přímý dopad pro obchodníky s ojetými vozidly a na leasingové společnosti a autopůjčovny. A rovněž bude mít dopad na

²⁵ ABM: řízení podle činností (Activity-Based Management) – ABB: sestavování rozpočtu podle činností (Activity-Based Budgeting).

orgány příslušné pro registraci vozidel. Specifické dopady jsou podrobněji uvedeny v připojeném posouzení dopadů.

1.4.4. Ukazatele výsledků a dopadů

Upřesněte ukazatele, podle kterých je možno sledovat uskutečňování návrhu/podnětu.

- počet stížností;
- počet případů řešených v rámci sítě SOLVIT;
- počet případů řešených před soudem;
- počet žádostí adresovaných Evropským spotřebitelským střediskům;
- počet nových registrací a ukončených registrací;
- veřejné konzultace týkající se zejména administrativní zátěže;
- průzkum týkající se výhradně tohoto odvětví;
- průzkum týkající se výhradně vnitrostátních orgánů příslušných pro registraci vozidel;
- statistiky EUCARIS.

1.5. Odůvodnění návrhu/podnětu

1.5.1. Požadavky, které mají být uspokojeny v krátkodobém nebo dlouhodobém horizontu

Obecným cílem této iniciativy je zlepšit fungování jednotného trhu prostřednictvím odstranění správních překážek v souvislosti s novou registrací motorových vozidel, které v současné době brání volnému pohybu motorových vozidel.

1.5.2. Přidaná hodnota ze zapojení EU

Přeshraniční aspekty registrace vozidel působí v rámci vnitřního trhu neustále problémy. Od roku 2000 vynesl Soudní dvůr 17 rozsudků a usnesení ve věci překážek volného pohybu zboží, služeb a osob v souvislosti s otázkami týkajícími se registrace vozidel. Rozdílly ve vnitrostátních správních předpisech, pokud jde o novou registraci motorových vozidel registrovaných v jiném členském státě, brání volnému pohybu těchto vozidel v rámci EU. EU má tedy 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, kde mají 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. Nicméně v souladu se zásadou subsidiarity se tento návrh nevztahuje na nové registrace v rámci téhož členského státu, ani na převody motorových vozidel v rámci téhož členského státu.

1.5.3. Závěry vyvozené z podobných zkušeností v minulosti

Kromě toho, že Komise zahájila řízení pro porušení práva, zveřejnila též interpretační sdělení shrnující předpisy EU týkající se tohoto tématu. Právní předpisy EU a judikatura Soudního dvora v této oblasti se však nadále vyvíjí, takže většina interpretačních sdělení o registraci vozidel poměrně rychle zastarává, a to včetně sdělení, které bylo zveřejněno v roce 2007. Interpretační sdělení navíc není závazné, takže dosud členským státům neposkytlo žádné efektivní vodítko, ani je neomezovalo. A ačkoli již Komise tato různá interpretační sdělení vydala, nelze tvrdit, že by výrazně snížila počet problémů. Vnitrostátní orgány příslušné pro registraci vozidel o existenci posledního interpretačního sdělení vědí, nebo by

aspoň měly vědět, avšak v případě rozporu mezi vnitrostátními předpisy a interpretačním sdělením obvykle uplatňují vnitrostátní právo. Nic nenasvědčuje tomu, že by o existenci sdělení, které nastiňuje hlavní prvky práva EU a judikatury Soudního dvora, věděli občané a podniky, a není realistické očekávat, že by pro ně v případě konfliktu bylo takové sdělení užitečné.

1.5.4. Provázanost a možná synergie s dalšími relevantními nástroji

Tato iniciativa je zcela v souladu s dalšími příslušnými nástroji, zejména se směrnicí 1999/37/ES ze dne 29. dubna 1999 o registračních dokladech vozidel, směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2000/53/ES ze dne 18. září 2000 o vozidlech s ukončenou životností, směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2009/103/ES ze dne 16. září 2009 o pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel a kontrole povinnosti uzavřít pro případ takové odpovědnosti pojištění, rozhodnutím Rady 2004/919/ES ze dne 22. prosince 2004 o boji s trestnou činností s přeshraničním dopadem týkající se vozidel, rozhodnutím Rady 2008/615/SVV ze dne 23. června 2008 o posílení přeshraniční spolupráce, zejména v boji proti terorismu a přeshraniční trestné činnosti a rozhodnutím Rady 2008/616/SVV ze dne 23. června 2008 o provádění rozhodnutí 2008/615/SVV o posílení přeshraniční spolupráce, zejména v boji proti terorismu a přeshraniční trestné činnosti.

1.6. Doba trvání a finanční dopad

Časově neomezený návrh/podnět

1.7. Předpokládaný způsob řízení

Přímé centralizované řízení Komisí

2. SPRÁVNÍ OPATŘENÍ

2.1. Pravidla pro sledování a podávání zpráv

Upřesněte četnost a podmínky.

Článek 13 tohoto návrhu se týká hodnocení tohoto nařízení, které by mělo být provedeno prostřednictvím zprávy Evropskému parlamentu a Radě do čtyř let po vstupu tohoto nařízení v platnost. Hodnocení by mělo odhalit možné problémy a nedostatky nařízení a mohlo by sloužit jako základ pro další opatření, včetně možného návrhu na změnu nařízení, s cílem dalšího administrativního zjednodušení pro občany a podniky a lepší integrace jednotného trhu pro ojetá motorová vozidla.

2.2. Systém řízení a kontroly

2.2.1. Zjištěná rizika

Nebyla zjištěna žádná finanční rizika.

2.2.2. Předpokládané metody kontroly

Předpokládané metody kontroly jsou stanoveny ve finančním nařízení a v nařízení (ES, Euratom) č. 2342/2002.

2.3. Opatření k zamezení podvodů a nesrovnalostí

Upřesněte stávající či předpokládaná preventivní a ochranná opatření.

Komise musí zajistit, aby finanční zájmy Unie byly chráněny uplatňováním preventivních opatření proti podvodům, korupci a jinému protiprávnímu jednání, dále pomocí efektivních kontrol a zpětným získáváním neoprávněně vyplacených částek a v případě, že jsou zjištěny nesrovnalosti, také prostřednictvím efektivních, přiměřených a odrazujících sankcí v souladu s nařízeními (ES, Euratom) č. 2988/95, (Euratom, ES) č. 2185/96 a (ES) č. 1073/1999.

3. ODHADOVANÝ FINANČNÍ DOPAD NÁVRHU/PODNĚTU

3.1. Okruhy víceletého finančního rámce a dotčené výdajové rozpočtové linie

- Stávající výdajové rozpočtové linie

V pořadí okruhů víceletého finančního rámce a rozpočtových linií.

Okruh víceletého finančního rámce	Rozpočtová linie	Druh výdaje	Příspěvek			
	číslo [název.....]	RP/NRP (²⁶)	ze zemí ESVO ²⁷	z kandidátských zemí ²⁸	ze třetích zemí	ve smyslu čl. 18 odst. 1 písm. aa) finančního nařízení
1a. Konkurenceschopnost pro růst a zaměstnanost	[XX.YY.YY.YY.]	RP/NRP	ANO	NE	NE	NE

²⁶ RP = rozlišené prostředky / NRP = nerozlišené prostředky.

²⁷ ESVO: Evropské sdružení volného obchodu.

²⁸ Kandidátské země a případně potenciální kandidátské země západního Balkánu.

3.2. Odhadovaný dopad na výdaje

3.2.1. Odhadovaný souhrnný dopad na výdaje

v milionech EUR (zaokrouhлено na 3 desetinná místa)

Okruh víceletého finančního rámce:		Číslo	1a. Konkurenceschopnost pro růst a zaměstnanost					
GŘ: ENTR			2014	2015	2016	2017	2018	CELKEM
• Operační prostředky			0	0	0	0	0	0
CELKEM prostředky pro GŘ ENTR	Závazky	1A = 1 + + 3	0	0	0	0	0	0
	Platby	= 2 + 2a +3	0	0	0	0	0	0
Okruh víceletého finančního rámce:		5	„Správní výdaje“					
GŘ ENTR			2014	2015	2016	2017	2018	CELKEM
• Lidské zdroje			0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	1,0
• Ostatní správní výdaje			0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,5
GŘ ENTR CELKEM	Prostředky		0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	1,5
CELKEM prostředky z OKRUHU 5 víceletého finančního rámce	(Závazky = platby celkem) celkem		0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	1,5
CELKEM prostředky z OKRUHU 1 až 5 víceletého finančního rámce	Závazky		0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	1,5
	Platby		0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	1,5

3.2.2. Odhadovaný dopad na operační prostředky

Návrh/podnět nevyžaduje využití operačních prostředků

3.2.3. Odhadovaný dopad na prostředky správní povahy

3.2.3.1. Shrnutí

Návrh/podnět vyžaduje využití správních prostředků, jak je vysvětleno dále:

v milionech EUR (zaokrouhleno na 3 desetinná místa)

	2014	2015	2016	2017	2018	CELKEM
OKRUH 5 víceletého finančního rámce						
Lidské zdroje	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	1,0
Ostatní správní výdaje	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,5
Mezisoučet za OKRUH 5 víceletého finančního rámce	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	1,5

Mimo OKRUH 5²⁹ víceletého finančního rámce						
Lidské zdroje	0	0	0	0	0	0
Ostatní správní výdaje správní povahy	0	0	0	0	0	0
Mezisoučet mimo OKRUH 5 víceletého finančního rámce	0	0	0	0	0	0

CELKEM	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	1,5
---------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------

²⁹ Technická a/nebo administrativní pomoc a výdaje na podporu plnění programů EU a/nebo akcí (dřívější linie „BA“), nepřímý výzkum, přímý výzkum.

3.2.3.2. Odhadované potřeby v oblasti lidských zdrojů

Návrh/podnět vyžaduje využití lidských zdrojů, jak je vysvětleno dále:

Odhad vyjádřete v celých číslech (nebo zaokrouhlete nejvýše na 1 desetinné místo)

	2014	2015	2016	2017	2018
• Pracovní místa podle plánu pracovních míst (místa úředníků a dočasných zaměstnanců)					
02 01 01 01 (v ústředí a v zastoupeních Komise)	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
	FTE = 1,5	FTE = 1,5	FTE = 1,5	FTE = 1,5	FTE = 1,5
XX 01 01 02 (při delegacích)	0	0	0	0	0
XX 01 05 01 (v nepřímém výzkumu)	0	0	0	0	0
10 01 05 01 (v přímém výzkumu)	0	0	0	0	0
• Externí zaměstnanci (v přepočtu na plné pracovní úvazky: FTE)³⁰					
XX 01 02 01 (SZ, ZAP, VNO z celkového rámce)	0	0	0	0	0
XX 01 02 02 (SZ, ZAP, MOD, MZ a VNO při delegacích)	0	0	0	0	0
XX 01 04 yy ³¹	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0
XX 01 05 02 (SZ, ZAP, VNO v nepřímém výzkumu)	0	0	0	0	0
10 01 05 02 (SZ, ZAP, VNO v přímém výzkumu)	0	0	0	0	0
Jiné rozpočtové linie (upřesněte)	0	0	0	0	0
CELKEM	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
	FTE = 1,5	FTE = 1,5	FTE = 1,5	FTE = 1,5	FTE = 1,5

Potřeby v oblasti lidských zdrojů budou pokryty ze zdrojů GŘ, které jsou již vyčleněny na řízení akce a/nebo byly vnitřně přeobsazeny v rámci GŘ, a případně doplněny z dodatečného přidělu, který lze řídicímu GŘ poskytnout v rámci ročního přidělování a s ohledem na rozpočtová omezení.

Popis úkolů:

Úředníci a dočasní zaměstnanci	Řídit provádění nařízení, mimo jiné prostřednictvím přípravy prováděcích aktů a aktů v přenesené pravomoci a zahájením vlastního hodnocení
--------------------------------	--

³⁰ SZ = smluvní zaměstnanec; ZAP = zaměstnanec agentury práce; MOD = mladý odborník při delegaci; MZ = místní zaměstnanec; VNO = vyslaný národní odborník.

³¹ Dílčí strop na externí pracovníky z operačních prostředků (bývalé linie „BA“).

3.2.4. *Soulad se stávajícím víceletým finančním rámcem*

Návrh/podnět je v souladu se stávajícím víceletým finančním rámcem.

3.2.5. *Příspěvky třetích stran*

Návrh nepočítá se spolufinancováním od třetích stran.

3.3. Odhadovaný dopad na příjmy

Návrh nemá žádné finanční dopady na příjmy.