



EURÓPSKA KOMISIA

V Bruseli 4. 4. 2012
SWD(2012) 82 final

PRACOVNÝ DOKUMENT ÚTVAROV KOMISIE

ZHRNUTIE POSÚDENIA VPLYVU

Sprievodný dokument

Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o zjednodušení prevozu motorových vozidiel evidovaných v inom členskom štáte v rámci jednotného trhu

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

PRACOVNÝ DOKUMENT ÚTVAROV KOMISIE

ZHRNUTIE POSÚDENIA VPLYVU

Sprievodný dokument

Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o zjednodušení prevozu motorových vozidiel evidovaných v inom členskom štáte v rámci jednotného trhu

1. DEFINOVANIE PROBLÉMU - CIELE

Problémy s evidenciou motorových vozidiel sú typickým príkladom prekážok uvedených v dokumente EURÓPA 2020 - Stratégia na zabezpečenie inteligentného, udržateľného a inkluzívneho rastu¹. Tieto problémy boli identifikované v prvej správe o európskom občianstve² ako jedna z hlavných prekážok, ktorým občania čelia pri výkone svojich práv v rámci právnych predpisov EÚ. Okrem toho aj v zozname vypracovanom Komisiou³ boli tieto problémy označené za jeden z 20 hlavných problémov jednotného trhu v súčasnosti.

V posúdení vplyvu sú identifikované dva hlavné problémy týkajúce sa prihlasovania motorových vozidiel evidovaných v inom členskom štáte:

- (1) Keď je motorové vozidlo zaevidované v jednom členskom štáte a často používané v druhom, vzniká otázka, v ktorom členskom štáte by motorové vozidlo malo byť evidované. Občania, ktorí sa sťahujú do iného členského štátu, cezhraniční pracovníci, požičovne áut a tí, ktorí majú motorové vozidlo na lízing v inom členskom štáte, sú často povinní ho prihlásiť na území, kde žijú, alebo kde sa vozidlo používa, napriek tomu, že už je evidované v inom členskom štáte. Obchodníci s jazdenými motorovými vozidlami, obvyčajne malé a stredné podniky, majú pri nadobudnutí motorového vozidla v inom členskom štáte ten istý problém. Lízingové spoločnosti majú takisto problémy s evidenciou, prinajmenšom vtedy, keď sú držiteľmi osvedčenia o evidencii a motorové vozidlo používa osoba s pobytom v inom členskom štáte. A v neposlednom rade aj požičovne áut, ktoré chcú presunúť časť svojho vozového parku do iného členského štátu z dôvodu sezónneho dopytu, sú obvyčajne povinné prihlásiť príslušné vozidlá v danom členskom štáte.
- (2) Ak motorové vozidlo musí byť opätovne evidované v inom členskom štáte, administratívne formality na jeho prihlásenie do evidencie v prijímajúcom členskom štáte sú často namáhavé a zdĺhavé. Dodatočné zaťaženie je spôsobené hlavne tým, že orgán zodpovedný za evidenciu motorových vozidiel prijímajúceho členského štátu má o motorovom vozidle, okrem informácií na osvedčení o evidencii, len veľmi málo, prípadne žiadne informácie. Pritom ak

¹ KOM(2010) 2020 z 3.3.2010.

² KOM(2010) 603 z 27.10.2010.

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

dochádza k opätovnej evidencii vozidla na území toho istého členského štátu, môžu sa orgány zodpovedné za evidenciu spoliehať na informácie zo svojich vnútroštátnych databáz. V súčasnosti je opätovná evidencia motorového vozidla evidovaného v inom členskom štáte spojená s množstvom administratívnych úkonov a navyše aj s rôznymi kontrolami a prehliadkami, ako napr. s predložením osvedčenia o zhode a absolvovaním vnútroštátnych technických kontrol.

Všeobecným cieľom tejto iniciatívy je zlepšiť fungovanie jednotného trhu odstránením administratívnych prekážok súvisiacich s postupom opätovnej evidencie motorového vozidla, ktoré v súčasnosti bránia voľnému pohybu tovaru.

Špecifické ciele tejto iniciatívy sú:

- harmonizovať, zefektívniť a zjednodušiť postupy opätovnej evidencie motorového vozidla, ktoré bolo predtým zaevidované v inom členskom štáte, pre občanov, zamestnancov, zamestnávateľov, požičovne áut a lízingové spoločnosti, ako aj pre samotné orgány zodpovedné za evidenciu;
- následne znížiť administratívne zaťaženie všetkých zainteresovaných aktérov bez toho, aby došlo k ohrozeniu bezpečnosti cestnej premávky alebo prevencie trestnej činnosti a podvodov.

Operačné ciele tejto iniciatívy sú:

- určiť, v ktorom členskom štáte by sa motorové vozidlo prevezené cez hranice v rámci EÚ malo zaevidovať;
- skrátiť čas postupu opätovnej evidencie;
- znížiť administratívne zaťaženie občanov a podnikateľských subjektov obmedzením počtu dokladov potrebných na vykonanie postupu opätovnej evidencie a uľahčením výmeny údajov medzi vnútroštátnymi orgánmi zodpovednými za evidenciu.

2. SUBSIDIARITA

Cezhraničné aspekty evidencie motorových vozidiel aj naďalej spôsobujú problémy v rámci vnútorného trhu. Napr. Súdny dvor vydal 17 rozsudkov a príkazov týkajúcich sa prekážok vo voľnom pohybe tovaru, služieb a osôb, spôsobených záležitosťami súvisiacimi s evidenciou motorových vozidiel.

Súčasný problémy a rozdiely v administratívnych pravidlách na vnútroštátnej úrovni, pokiaľ ide o opätovnú evidenciu motorového vozidla, ktoré už bolo zaevidované v inom členskom štáte, bránia voľnému pohybu týchto vozidiel v EÚ. EÚ má preto na základe článku 114 ZFEÚ právo zasiahnuť, aby sa zabezpečilo riadne fungovanie jednotného trhu, pokiaľ ide o jazdené motorové vozidlá nadobudnuté v inom členskom štáte, o občanov, ktorí prevážajú motorové vozidlo do inej členskej krajiny ich pobytu, o občanov, ktorí používajú motorové vozidlo evidované v členskom štáte ich zamestnania, ako aj o požičovne áut (a do určitej miery aj o lízingové spoločnosti), ktoré sa z dôvodu požiadaviek na evidenciu vozidla pre vlastné potreby

alebo potreby svojich klientov, stretávajú s prekážkami v cezhraničnom používaní týchto vozidiel. S cieľom dodržať zásadu subsidiarity by nebolo vhodné, aby sa v rámci tejto iniciatívy posudzovali možnosti týkajúce sa opätovnej evidencie v rámci toho istého členského štátu alebo prepisu motorového vozidla na území toho istého členského štátu.

Počas verejných konzultácií sa výrazná väčšina v každej z kategórií zainteresovaných strán vyjadrila, že na zlepšenie súčasnej situácie by sa mali prijať opatrenia na úrovni EÚ. Všetky verejné orgány, ktoré sa zúčastnili konzultácií, súhlasili s prijatím opatrení na úrovni EÚ.

3. MOŽNOSTI POLITIKY

Možnosti politiky boli navrhnuté na základe týchto predpokladov:

- Prvá evidencia nového motorového vozidla v EÚ sa obvyčajne vykonáva v členskom štáte bydliska/sídla žiadateľa (t.j. budúceho držiteľa osvedčenia o evidencii), i keď sa niekedy stáva, že nové vozidlá prihlásené predajcom motorových vozidiel v jednom členskom štáte vzápätí nadobudne zákazník s bydliskom v inom členskom štáte.
- Záleží na rozhodnutí členských štátov, či budú v prípade motorových vozidiel vykonávať svoju daňovú právomoc na základe územia, na ktorom sa vozidlo skutočne využíva, alebo podľa bydliska vodiča v súlade s právnymi predpismi EÚ. Napr. či daň za uvedenie do prevádzky vyberá členský štát, v ktorom je vozidlo zaevidované, alebo členský štát, na ktorého území vozidlo využíva najviac.
- Žiadna z možností sa netýka opätovnej evidencie v rámci toho istého štátu alebo prepisu motorového vozidla na území toho istého štátu.

Možnosti politiky, ktoré sa majú posúdiť v porovnaní so základnou možnosťou (t. j. pokračovaním v konaní o porušení a uverejnením výkladových oznámení), sú tieto:

3.1. Možnosť č. 1: jediná evidencia počas celej životnosti motorového vozidla (ďalej len „jediná evidencia“)

Na základe tejto možnosti je motorové vozidlo počas celej svojej životnosti evidované v EÚ len raz. Pôvodné evidenčné číslo motorového vozidla zostáva v platnosti až do konca životnosti vozidla. Keď je vozidlo prepísané na nového držiteľa, pôvodné evidenčné číslo platí aj naďalej.

Táto možnosť by mala výrazne negatívny vplyv na bezpečnosť cestnej premávky (kontroly technického stavu), vynucovanie dodržiavania pravidiel cestnej premávky a trestné činy súvisiace s motorovými vozidlami, poistenie motorových vozidiel, trh s jazdenými vozidlami a výber poplatkov za prihlásenie vozidla do evidencie a za jeho uvedenie do prevádzky. Mala by pozitívny vplyv na ostatné cieľové skupiny.

Realizáciou možnosti č. 1 by sa odstránili administratívne náklady (ktoré existujú v základnej možnosti) pre podnikateľské subjekty a občanov, ako aj pre verejné orgány. Tým by sa ročne ušetrilo 1 500 miliónov EUR. Eliminovať by sa aj strata zisku, pretože by sa vozidlo mohlo používať bez prerušenia. Tým by sa ročne ušetrilo 336 miliónov EUR. Špecifické náklady pre požičovne áut by boli v rámci tejto možnosti politiky (636 miliónov EUR) taktiež odstránené, keďže by bolo možné prevážať motorové vozidlá cez hranice bez obmedzení.

3.2. Možnosť č. 2: evidencia držiteľa je platná v celej EÚ, ale prepis vozidla na nového držiteľa si vyžaduje novú evidenciu

V rámci tejto možnosti si každý držiteľ (t.j. držiteľ osvedčenia o evidencii) uchováva svoju vlastnú evidenciu, kým vozidlo nie je prepísané na iného držiteľa. Inými slovami, keď držiteľ zmení svoje bydlisko a presťahuje sa do iného členského štátu, motorové vozidlá by sa nemali opätovne evidovať. V tom prípade však o tom musí informovať orgány nového členského štátu jeho/jej pobytu, ktoré by mali zase informovať príslušné orgány v členskom štáte, v ktorom bolo vozidlo zaevidované. Prepis vozidla na iného držiteľa by si však opätovnú evidenciu vyžadoval. Táto možnosť bola rozdelená na niekoľko ďalších možností – možnosť 2a (bez formalít), možnosť 2b (občania sťahujúci sa do iného členského štátu si môžu ponechať svoje pôvodné evidenčné číslo, ale musia informovať orgány bývalého členského štátu zodpovedné za evidenciu o svojom novom bydlisku) a možnosť 2c (občania sťahujúci sa do iného členského štátu si môžu ponechať svoje pôvodné evidenčné číslo, ale musia informovať orgány nového členského štátu zodpovedné za evidenciu o svojom novom bydlisku).

Táto možnosť by mala negatívny vplyv na bezpečnosť cestnej premávky (kontroly technického stavu), vynucovanie dodržiavania pravidiel cestnej premávky, poistenie motorových vozidiel a daň z motorových vozidiel. Na druhej strane by mala pozitívny vplyv pre občanov sťahujúcich sa do iného členského štátu, cezhraničných pracovníkov, lízingové spoločnosti, požičovne áut a orgány zodpovedné za evidenciu. Na trh s jazdenými vozidlami a trestných činov súvisiacich s motorovými vozidlami by vplývala neutrálne.

Podľa odhadov sa úspory pohybujú ročne medzi 2 472 miliónov EUR (možnosť 2a), 2 385 miliónov EUR (možnosť 2b) a 2 343 miliónov EUR.

3.3. Možnosť č. 3: evidencia v členskom štáte držiteľa vozidla a zjednodušená opätovná evidencia

Keď držiteľ zmení svoje bydlisko a presťahuje sa do iného členského štátu, alebo keď je vozidlo prepísané na iného držiteľa v inom členskom štáte, musí byť opätovne zaevidované, pritom sa však uplatní zjednodušený postup evidencie. Tento zjednodušený postup by obmedzil administratívnu prácu a počet kontrol vďaka podrobnému zoznamu dokumentov, ktorý sa môže, ale nemusí vyžadovať, ako aj vďaka výslovným zákazom požadovať ďalšie dokumenty.

Pre túto možnosť neboli identifikované žiadne negatívne dôsledky. Na daň z motorových vozidiel, bezpečnosť cestnej premávky, vynucovanie dodržiavania pravidiel cestnej premávky, poistenie motorových vozidiel by to nemalo žiadny vplyv, pričom na iné zainteresované skupiny by táto možnosť vplývala pozitívne.

Administratívne náklady by sa znížili, pretože táto možnosť by odstránila potrebu opätovnej evidencie, a znížili by sa aj náklady a čas potrebné na opätovnú evidenciu. V krátkodobom horizonte by verejné orgány stále museli vykonávať postupy odhlasovania z evidencie.

Touto možnosťou by sa ročne ušetrilo 1 171 miliónov EUR.

3.4. Možnosť č. 4: evidencia v členskom štáte, na území ktorého sa motorové vozidlo prevažne používa a zjednodušená opätovná evidencia

Podľa tejto možnosti by motorové vozidlo malo byť evidované v členskom štáte, na ktorého území sa prevažne používa, aj v prípade, že držiteľ osvedčenia o evidencii má trvalé bydlisko alebo má pobyt v inom členskom štáte. Postup evidencie by však bol zjednodušený tak, ako v možnosti č. 3.

Táto možnosť by mala pozitívny vplyv na požičovne áut a vynucovanie dodržiavania pravidiel cestnej premávky. Hlavným problémom tejto možnosti je jej nejednoznačnosť a ťažkosti, ktoré môže spôsobiť v praxi, najmä osobám alebo podnikateľským subjektom, ktoré používajú vozidlá v rozličných členských štátoch. Pojmy „základné využívanie na trvalej báze“ alebo „skutočné využívanie na trvalej báze“ by potrebovali ďalšie objasnenie a veľmi presnú definíciu. Z tohto dôvodu by táto možnosť mala negatívny vplyv na občanov, cezhraničných pracovníkov, zamestnávateľov, lízingové spoločnosti a na daň z motorových vozidiel. Táto možnosť by nemala žiadny vplyv na orgány zodpovedné za evidenciu, trestné činy súvisiace s motorovými vozidlami a poistenie motorových vozidiel.

Touto možnosťou by sa ročne ušetrilo 1 171 miliónov EUR.

3.5. Možnosť č. 5: optimalizácia elektronickej výmeny informácií medzi vnútroštátnymi orgánmi zodpovednými za evidenciu

V tejto možnosti sa predpokladá, že technické informácie o motorovom vozidle a najnovšie podrobnosti o evidencii v členskom štáte pôvodu, budú elektronicke zhromažďovať orgány zodpovedné za evidenciu v členskom štáte určenia, prostredníctvom existujúceho systému „EUCARIS“.

Možnosť by mala pozitívny vplyv na občanov prevážajúcich svoje vozidlo do krajiny pobytu, orgány zodpovedné za evidenciu, trestné činy súvisiace s motorovými vozidlami a trh s jazdenými vozidlami. Negatívne vplyvy nebolo možné identifikovať. A napokon, táto možnosť by sa nijako nedotkla cezhraničných pracovníkov, lízingových spoločností a požičovní áut, dane z motorových vozidiel, vynucovania dodržiavania pravidiel cestnej premávky a poistenia motorových vozidiel.

Touto možnosťou by sa ročne ušetrilo 274 miliónov EUR.

4. POROVNANIE MOŽNOSTÍ

Vplyvy rôznych možností na zníženie administratívnej záťaže je možné zosumarizovať takto:

Možnosti	1	2a	2b	2c	3	4	5
občania a podnikateľské subjekty	1,400	1,400	1,359	1,360	890	890	133
verejné orgány	100	100	78	56	776	53	29
Celkové administratívne náklady (A)	1,500	1,500	1,437	1,416	943	943	162
Strata zisku (B)	336	336	336	336	224	224	112
úspory z nákladov za jednostranný prenájom	418	418	409	407	0	0	0
úspory pri poklese dopytu	202	202	188	169	0	0	0
úspory z vrcholu sezónneho dopytu	16	16	15	15	4	4	0
Celkové doplnkové úspory pre požičovne áut (C)	636	636	612	591	4	4	0
CELKOM (A+B+C)	2,472	2,472	2,385	2,343	1,171	1,171	274

Základná možnosť spôsobuje občanom, spoločnostiam a verejným orgánom značné administratívne náklady, ako aj iné náklady. Z tohto pohľadu by v prípade všetkých aktérov všetky možnosti viedli k značnému zlepšeniu situácie a zníženiu nákladov (najmä administratívnej záťaže).

Kvalitatívny vplyv možností možno zosumarizovať do tejto tabuľky porovnania kvality:

Možnosti	1	2a	2b	2c	3	4	5
Cieľové skupiny							
občania meniaci svoje bydlisko	+	+	+	+	+	0	+
trh s jazdenými vozidlami	+	0	0	0	+	0	+
cezhraniční pracovníci	+	+	+	+	+	-	0
lízingové spoločnosti	+	+	+	+	+	-	0
požičovne áut	+	+	+	+	+	+	0
orgány zodpovedné za evidenciu	+	+	+	+	+	0	+
Ďalšie vplyvy							
kontroly technického stavu	-	-	0	0	0	0	0
vynucovanie dodržiavania pravidiel cestnej premávky	-	-	0	0	0	+	0
poistenie motorových vozidiel	-	-	-	-	0	0	0
záležitosti súvisiace s daňami	-	-	-	-	0	0	0
kriminalita súvisiaca s motorovými vozidlami	-	0	0	0	+	0	+
+ = pozitívny vplyv - = negatívny vplyv 0 = neutrálny/žiadny vplyv							

Z tabuľky vyplýva, že žiadna z možností nerieši všetky problémy.

Porovnanie kvantifikovateľných a nekvantifikovateľných vplyvov so základnou možnosťou vedie k týmto výsledkom:

Porovnanie všetkých vplyvov							
Možnosti	1	2a	2b	2c	3	4	5
úspory (v miliónoch EUR)	2,472	2,472	2,385	2,343	1,171	1,171	274

Na základe toho je možné predbežne konštatovať, že všetky možnosti vedú k značným úsporám, ale tiež, že bez ohľadu na tieto úspory, možnosti 1, 2a, 2b a 4 ukazujú veľmi významné negatívne vplyvy, najmä pokiaľ ide poistenie motorových vozidiel a daň z motorových vozidiel.

Preto sa odporúča vyberať len z tých možností politiky, ktoré predstavujú pozitívne alebo neutrálne vplyvy, konkrétne:

- možnosť č. 3: evidencia v členskom štáte držiteľa vozidla a zjednodušená opätovná evidencia
- možnosť č. 5: optimalizácia elektronickej výmeny informácií medzi vnútroštátnymi orgánmi zodpovednými za evidenciu

Kombinácia možností č. 3 a 5 by vytvorila relatívne vysoké úspory v hodnote minimálne 1 445 miliónov EUR a zároveň by na všetky cieľové skupiny mala pozitívny alebo neutrálny vplyv.

Pokiaľ ide o formu legislatívneho nástroja, v posúdení vplyvu sa odporúča nariadenie.

5. MONITOROVANIE A HODNOTENIE

Mnohé problémy načrtnuté v tomto posúdení vplyvu ešte nie sú predmetom sekundárneho práva EÚ. Preto sa riadia ustanoveniami ZFEÚ. Vnútroštátne systémy a problémy, s ktorými sa občania a podnikateľské subjekty stretávajú, sú veľmi odlišné najmä v prípade vozidiel, ktoré boli predtým zaevidované v inom členskom štáte. Preto je veľmi dôležité zaviesť súvislý monitorovací a hodnotiaci systém, ktorý by ale pre občanov, podnikateľské subjekty a vnútroštátne orgány zodpovedné za evidenciu nepredstavoval ďalšiu administratívnu záťaž. V súčasnosti v podstate neexistujú žiadne presné štatistiky o určitých cieľových skupinách, ktoré sú priamo ovplyvnené súčasnými problémami v súvislosti s evidenciou motorových vozidiel, najmä pokiaľ ide o prevoz vozidiel cez hranice alebo trh s jazdenými vozidlami. Taktiež neexistujú žiadne presné štatistiky o množstve ťažkostí a čase potrebnom na opätovnú evidenciu v inom členskom štáte. Softvérová aplikácia „EUCARIS“ poskytuje štatistické údaje, ktoré by sa mohli použiť ako indikátory.

Z hľadiska hodnotenia legislatívneho nástroja sa do štyroch rokov po uplynutí lehoty na jej implementáciu navrhuje použiť tieto indikátory a monitorovacie metódy:

Na koho mali tieto problémy vplyv?	Indikátory/metóda monitorovania
občania kupujúci jazdené motorové	- počet sťažností;

vozidlo v inom členskom štáte	- počet prípadov SOLVIT;
občania sťahujúci sa do iného členského štátu so svojím vozidlom	- počet súdnych prípadov;
občania žijúci určitú časť roka v inom členskom štáte	- počet žiadostí adresovaných Európskym spotrebiteľským centrámi;
občania z hraničných oblastí pracujúci v inom štáte, ktorí používajú služobné auto	- počet opätovných a ukončených evidencií; - verejné konzultácie, zvlášť pokiaľ ide o administratívnu záťaž
lízingové spoločnosti a požičovne áut	prieskum zameraný špecificky na toto odvetvie
vnútroštátne orgány zodpovedné za evidenciu	prieskum zameraný špecificky na vnútroštátne orgány zodpovedné za evidenciu
všetky cieľové skupiny	štatistiky zo systému EUCARIS.