



EURÓPAI BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2012.4.4.
COM(2012) 164 final

2012/0082 (COD)

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE

**a másik tagállamban nyilvántartásba vett gépjárművek belső piacon belüli átvitelének
egyszerűsítéséről**

(EGT-vonatkozású szöveg)

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

INDOKOLÁS

1. A JAVASLAT HÁTTERE

Az egységes piac egyre nagyobb integrációja terén elért eredmények ellenére a gépjárművek regisztrációjával kapcsolatos problémák továbbra is gyakran jelentenek akadályt mind a vállalkozások, mind a polgárok számára. A gépjárművek nyilvántartásba vételével kapcsolatos gondokat az egységes piac jelenlegi helyzetének 20 fő problémája közé sorolja a Bizottság által összeállított egyik lista is. Az uniós polgárságról szóló 2010. évi jelentésében („Az uniós polgárok jogainak érvényesítése előtt álló akadályok lebontása”)¹ a Bizottság a gépjárművek nyilvántartásba vételével kapcsolatos problémákat jelölte meg, mint az egyik olyan fő akadályt, amellyel a polgárok mindennapi életükben uniós jogaik gyakorlása során még mindig szembesülnek, és a kilátásba helyezett intézkedések között hirdette meg ezeknek az akadályoknak a lebontását, valamint a másik tagállamban nyilvántartott járművek nyilvántartásba vételével kapcsolatos alakiságok és feltételek egyszerűsítését (Az uniós polgárságról szóló jelentés 6. intézkedése).

A származási tagállamban nyilvántartott gépjárműre vonatkozóan a fogadó tagállamban előírt nyilvántartásba vételi kötelezettség évek óta számos panaszhoz és bírósági eljárásához vezet. Azok a polgárok és vállalkozások, akik/amelyek másik országban vásárolnak gépjárművet, és magukkal viszik abba az országba, ahol nagyobb részt élnek, általában bonyolult és megterhelő nyilvántartásba vételi eljárásokkal és időigényes adminisztratív követelményekkel szembesülnek.

Ennek eredményeként a gépjármű nyilvántartásba vételével kapcsolatos problémák negatívan hatnak az áruk és a személyek szabad mozgására, arra az alapvető szabadságjogra, amely az Európai Unió egyik sarkalatos pontja. Ezt emelte ki az intelligens, fenntartható és inkluzív növekedésre irányuló Európa 2020 stratégia ², amely rámutatott, hogy a polgárok és vállalkozások nap mint nap szembesülnek azzal, hogy noha jogilag létezik az egységes piac, a határon átnyúló tevékenységek még mindig akadályokba ütköznek.

A független érdekképviselőkből álló, adminisztratív terhekkel foglalkozó magas szintű munkacsoport 2011. március 11-i véleményében támogatta egy lehetséges bizottsági kezdeményezés gondolatát a nyilvántartásba vétel feltételeinek és alakiságainak egyszerűsítésére. Ezen túlmenően a munkacsoport felszólította a nemzeti hatóságokat, tegyenek meg mindent annak érdekében, hogy a nyilvántartásba vételi eljárásaik a lehető leghamarabb javuljanak, különös tekintettel a szükséges okmányok kölcsönös elismerésére, és tartózkodjanak további terhet jelentő dokumentumok előírásától.

Minden tagállam rendelkezik a gépjárművekre vonatkozó nyilvántartási rendszerrel. Ez állítja ki a hatósági engedélyt a járművek közúti forgalomba helyezésére, valamint elvégzi a járművek azonosítását és a rendszám kiadását. A nyilvántartási adatokat a gépjárművek adóztatásához használják. A nyilvántartásba vételi eljárás

¹ COM(2010)603, 2010.10.27.

² COM(2010)2020, 2010.3.3.

végeztével a tagállamok forgalmi engedélyt bocsátanak ki, amely tanúsítja, hogy a járművet valamelyik tagállamban nyilvántartásba vették. A forgalmi engedély tartalmazza annak a személynek a nevét és címét is, akinek a nevére a járművet nyilvántartásba vették (ez a személy a forgalmi engedély jogosultja, aki nem feltétlenül a gépjármű tulajdonosa).

Ennek ellenére, amikor az egyik tagállam nyilvántartásában szereplő gépjárművet gyakran használnak egy másik tagállamban, az alábbi két fő probléma gyakran felmerül:

- (1) Azokat a polgárokat, akik egy másik tagállamba költöznek, a határon túl dolgozókat, az autókölcsönző társaságokat, valamint a gépjárművet egy másik tagállamban lízingelő személyeket gyakran arra kötelezik, hogy a járművet nyilvántartásba vetessék abban a tagállamban, amelynek a területén élnek, illetve ahol a járművet használják, annak ellenére, hogy azt egy másik tagállamban már nyilvántartásba vették. Ez a helyzet áll elő például, amikor a forgalmi engedély jogosultja lakóhelyet változtat, és a járművével tartósan egy másik tagállamba költözik. De mindez nehéz kérdéseket vet föl annak a polgárnak, aki az év egyik részében az egyik, a másik részében pedig egy másik tagállamban él, csakúgy, mint a határ menti ingázó munkavállalóknak, akik a saját tagállamukban olyan gépjárművet használnak, amelyet a munkaadó egy másik tagállamban vetetett nyilvántartásba. Ebben az esetben a gépjármű az egyik tagállamban már szerepel a nyilvántartásban, a másik tagállam mégis gyakran kéri arra a jogosultat, hogy ott is regisztráltassa a járművet. A lízingtársaságok is szembesülnek regisztrációs problémákkal, legalább is akkor, ha ők a forgalmi engedély jogosultjai, de a járművet egy másik tagállamban letelepedett személy használja. Végezetül, azokat az autókölcsönző cégeket, amelyek autók egy részét a szezonális kereslet kielégítése érdekében rövid időre másik tagállamba kívánják átköltöztetni, általában szintén arra kötelezik, hogy az érintett járműveket az adott tagállamban regisztráltassák.
- (2) Az egyik tagállamból a másikba áttelepített gépjármű újbóli nyilvántartásával kapcsolatos formalitások gyakran nagyon megterhelőek és hosszadalmasak. Egy jármű egyik tagállamból a másikba történő huzamosabb idejű áttelepítése a fogadó tagállamban újabb papírmunkát jelent, és általában a származási tagállamban is többletadminisztrációval jár a jármű nyilvántartásának megszüntetése. A többlet lehet elsősorban az okozza, hogy a fogadó ország regisztrációs hatósága a forgalmi engedélyben található adatokon túl csekély, vagy éppen semmilyen információval nem rendelkezik a gépjárműről. Ha a jármű újbóli nyilvántartásba vétele ugyanabban a tagállamban történne, akkor a nyilvántartást végző hatóságok a saját nemzeti adatbázisukra támaszkodhatnának.

2. AZ ÉRDEKELTEKKEL FOLYTATOTT KONZULTÁCIÓ ÉS A HATÁSVIZSGÁLATOK EREDMÉNYEI

A jelen javaslat kísérődokumentuma a hatásvizsgálatról készült összefoglaló és egy hatásvizsgálat, amelynek tervezetét az Európai Bizottság hatásvizsgálati testülete

2011. december 11-én közzétett véleményében értékelte. A végleges hatásvizsgálatot ennek megfelelően módosították.

Ez a javaslat a vállalkozások, a polgárok és a nyilvántartó hatóságok számára jelentősen leegyszerűsítene az adminisztratív eljárásokat. Az adminisztratív terhek csökkentése legalább évi 1,445 millió eurónyi megtakarítást fog jelenteni.

2011 márciustól májusig az érdekelt felek bevonásával nyilvános konzultáció zajlott „Az Ön hangja Európában” weboldalon az interaktív politikai döntéshozatal eszközével, a polgárok, gazdasági szereplők és állami hatóságok számára célzottan összeállított kérdőívekkel. (Your Voice in Europe). A nyilvános konzultáció eredményeiről készült összefoglaló megtalálható a hatásvizsgálat 1. mellékletében, valamint az Europa honlapon³. A Bizottság minimális követelményeinek mindegyike érvényesült. 2011. június 21-én konferencia keretében ismertették a nyilvános konzultáció előzetes eredményeit, és egyben a további vitához és információcseréhez fórumot biztosítottak az érdekelteknek, különös tekintettel a tagállamokban a járművek nyilvántartásba vételéért felelős hatóságokra.

3. A JAVASLAT JOGI ELEMEI

3.1 A javaslat célkitűzései

A jelen kezdeményezés általános célkitűzése, hogy a gépjárművek újbóli nyilvántartásba vételi eljárásával kapcsolatos adminisztratív akadályok lebontásával javítsa az egységes piac működését, mert ezek jelenleg még gátolják az áruk szabad mozgását.

A kezdeményezés konkrét célja, hogy a polgárok, munkavállalók, munkaadók, autókölcsönző- és lízingtársaságok valamint a nyilvántartó hatóságok számára összehangolja, leegyszerűsítse és megkönnyítse a korábban egy másik tagállamban nyilvántartott gépjárművek újbóli regisztrálásával kapcsolatos eljárásokat. Célja továbbá, hogy valamennyi érintett számára csökkentse az adminisztrációs terheket, de anélkül, hogy veszélyeztetné a közlekedés biztonságát, illetve a bűncselekmények és csalások megelőzését.

A jelen kezdeményezéssel megvalósítandó operatív célkitűzések a következők:

- annak meghatározása, hogy az egyik tagállamból a másikba átvitt gépjárművet melyik tagállamban kell nyilvántartásba venni;
- az újbóli nyilvántartási eljárás lerövidítése;
- az ennek elvégzéséhez szükséges dokumentumok számának korlátozásával és a nyilvántartást végző nemzeti hatóságok közötti adatcsere elősegítésével a polgárok és vállalkozások adminisztrációs terheinek enyhítése.

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)

3.2. Jogalap – A jogi aktus formája

A másik tagállamban nyilvántartott gépjárművek újbóli nyilvántartásba vételére vonatkozó nemzeti közigazgatási szabályok problémái és eltérései jelenleg akadályozzák e járművek szabad mozgását az EU-n belül. Az EU-nak ezért a EUMSZ 114. cikkét jogalapul választva jogában áll eljárni annak érdekében, hogy az egységes piac megfelelő működését biztosítsa a más tagállamban vásárolt használt gépjárművek tekintetében. A javaslat továbbá azoknak a polgároknak is hasznos lenne, akik gépjárművüket egy másik lakóhely szerinti tagállamba viszik át, vagy a munkahelyük szerinti tagállamban nyilvántartott járművet használnak, emellett az olyan autókölcsönző vállalkozásoknak (és kisebb mértékben a lízingcégeknek) is, amelyek a rájuk vagy az ügyfeleikre vonatkozó nyilvántartási kötelezettségek miatt az ilyen gépjármű határokon átnyúló használata során akadályokba ütköznek.

A jogi eszköz javasolt formája az alábbi okok miatt a rendelet. A rendelet a tagállamokban közvetlenül alkalmazandó, és szükségtelen átültetni a nemzeti jogrendszerekbe. Mivel a jogi eszköz csak az EU-n belüli határokon átnyúló helyzetekre vonatkozna, a rendelettel biztosítani lehetne a jogbiztonságot és egyszerűsíteni a belső piac működését. A rendelet ezen túlmenően a nyilvántartást végző nemzeti hatóságok közötti elektronikus információcsere megszervezésére is hatékonyabb eszköz. Végezetül, ha egy jogi aktusra rendelet formájában kerül sor, akkor nem áll fent a veszélye annak, hogy a tagállamok túlszabályozáshoz („gold-plating”) folyamodnak.

3.3 A javaslat tartalma

Az 1. cikk megerősíti az alapelvet, mely szerint a tagállamoknak jogában áll a nyilvántartásba vételi kötelezettség alól mentességet adni a gépjárművek bizonyos kategóriái számára. Az a tény, hogy egy gépjárművet egy másik tagállamban vettek nyilvántartásba, nem vonja maga után, hogy ugyanarra a gépjárműre abban a tagállamban is nyilvántartásba vételi kötelezettség vonatkozzon, ahova átvitték. Az 1. cikk arra is kifejezetten rámutat, hogy a javaslat hatálya nem terjed ki a harmadik országokban nyilvántartott gépjárművekre. Nem terjed ki továbbá az ugyanabban a tagállamban nyilvántartott gépjárművek újbóli nyilvántartásba vételére sem. A gépjárművek ugyanabban a tagállamban történő újbóli regisztrálására tehát továbbra is az adott tagállam nemzeti szabályozása vonatkozik, és azt a jelen javaslat nem érinti. Emellett a tagállamok az uniós joggal összhangban továbbra is szabadon gyakorolhatják a gépjárművek adóztatásával kapcsolatos jogkörüket.

A 2. cikkben megfogalmazott meghatározások szorosan követik az uniós jogban, különösen pedig a járművek nyilvántartásba vételéhez kapcsolódó okmányokról szóló, 1999. április 29-i 1999/37/EK irányelvben⁴ már meglévő fogalom-meghatározásokat. Ez az irányelv azokra a gépjárművekre vonatkozik, amelyekről a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkatrészeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról szóló, 2007. szeptember 5-i 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi keretirányelv⁵ és a motorkerékpárok és segédmotoros kerékpárok típusjóváhagyásáról és a 92/61/EGK

⁴ HL L 138., 1999.6.1., 57. o.

⁵ HL L 263., 2007.10.9., 1. o.

tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2002. március 18-i 2002/24/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv⁶ rendelkezik, és nem vonatkozik a mezőgazdasági és erdőgazdasági traktorokra. Az Európai Bíróság egy közelmúltban született ítélete szerint⁷ az 1999/37/EK irányelv azonban nem ír elő kellően alapos harmonizációt.

A 3. cikk szerint egy tagállam csak akkor teheti kötelezővé, hogy a másik tagállamban nyilvántartott járművet a területén nyilvántartásba vegyenek, ha a forgalmi engedély jogosultjának szokásos tartózkodási helye is a területén van. A 3. cikk több kritériumot javasol a szokásos tartózkodási hely meghatározására. Azon természetes személyek esetében, akik nem üzleti tevékenységet végeznek, a javasolt kritériumok ugyanazok, mint az egyes szállítóeszközök valamely tagállamba egy másik tagállamból történő ideiglenes behozatalának Közösségen belüli adómentességéről szóló, 1983. március 28-i 83/182/EGK tanácsi irányelv⁸ 7. cikkében foglaltak. A vállalkozások esetében a javasolt kritériumok a székhelyre vagy a telephelyre utalnak, ami annyit jelent, hogy ha a székhely szerinti tagállamban a cég nevében nyilvántartásba vett gépjárműveket egy olyan alkalmazott használ, akinek szokásos tartózkodási helye egy másik tagállam, az utóbbi tagállam nem követelheti meg, hogy a járművet az ő területén is nyilvántartásba vegyék. Ezzel elkerülhető, hogy az alkalmazott szokásos tartózkodási helye szerinti tagállam eseti vizsgálatot folytasson annak megítélésére, hogy a céges autót elsősorban magáncélokra vagy szakmai célra használják-e, és hogy az otthon és a munkahely közötti ingázás szakmai vagy magánjellegű használatnak minősül-e.

A 4. cikk egyszerű és világos szabályt tartalmaz: ha a forgalmi engedély jogosultja a szokásos tartózkodási helyéről egy másik tagállamba költözik, a másik tagállamban nyilvántartott járművének nyilvántartásba vételét az érkezésétől számított hat hónapon belül kérelmeznie kell. Ez alatt az idő alatt a jármű használatát nem korlátozhatja az a tagállam, ahová áttelepedett. A 4. cikk radikálisan leegyszerűsíti azoknak a gépjárműveknek a nyilvántartásba vételi eljárását is, amelyeket egy másik tagállamban vettek nyilvántartásba. Alkalmazza a Bíróságnak az áruk szabad mozgására vonatkozó, kialakult ítélkezési gyakorlatát, amely szerint a tagállamoknak elő kell segíteniük az EU-n belüli kereskedelmet azáltal, hogy elismerik azokat a más tagállam által kiadott igazolásokat, amelyek például azt bizonyítják, hogy egy jármű az adott állam területén a műszaki vizsgán megfelelt. A Bíróság azt is jelezte, hogy az esetleg hiányzó adatok pótlása érdekében tanácsos lenne a nyilvántartásba vételi és a műszaki vizsgára vonatkozó információk kölcsönös elismerésére vonatkozó elvet kiegészíteni a tagállamok hatóságai közötti együttműködéssel⁹. A 4. cikk ezt az együttműködést elektronikus formában kívánja megteremteni oly módon, hogy a járműnyilvántartó hatóság a 7. cikkben és a II. mellékletben hivatkozott szoftveralkalmazás segítségével annak a tagállamnak a járműnyilvántartásában fogja keresni az adatokat, ahol a gépjárművet nyilvántartásba vették. Az elektronikus eszközökkel megvalósuló közigazgatási együttműködés alapelve a másik irányban is alkalmazandó: amikor egy tagállam nyilvántartásba vesz egy járművet, amely egy

⁶ HL L 124., 2002.5.9., 1. o.

⁷ A Bíróság C-443/10. sz., Philippe Bonnarde kontra Agence de Services et de Paiement ügyben 2011. október 6-án hozott ítélete.

⁸ HL L 105., 1983.4.23., 59. o.

⁹ A Bíróság C-297/05. sz., Az Európai Közösségek Bizottsága kontra Holland Királyság ügyben 2007. szeptember 20-án hozott ítélete.

másik tagállamban már szerepel a nyilvántartásban, a 4. cikk arra kötelezi annak a tagállamnak a regisztrációs hatóságát, ahová a járművet áthelyezik, hogy erről tájékoztassa a korábbi regisztrációt végző tagállam hatóságait. Végezetül a 4. cikk bizonyos esetekben lehetővé teszi a gépjárművek további ellenőrzését.

Az 5. cikk pontosan meghatározza, hogy a nyilvántartást végző hatóságok mely esetekben jogosultak egy másik tagállamban nyilvántartott gépjármű nyilvántartásba vételét megtagadni. Az 5. cikk fő célkitűzése, hogy megelőzze a csalásokat, és biztosítsa a közlekedés biztonságát, mivel a másik tagállamban nyilvántartott gépjármű újbóli nyilvántartásba vételét olykor arra használják, hogy azzal lopott járművet vagy lopott járműokmányt legalizáljanak. A lopott járművet gyakran az azonosító jelzések megváltoztatása után adják el, például "klónozva" (azaz az ellopott jármű valódi azonosító jelzéseit eltávolítják, és egy jogszerűen közlekedő jármű adataira cserélik; ezzel a lopott jármű a jogtiszt jármű azonosítóját használja, és ettől kezdve két jármű közlekedik ugyanazzal a rendszámmal) vagy „ringing” révén (amikor a lopott jármű átveszi egy súlyosan megrongálódott autó azonosítóját). Az ilyen gyakorlatokat csak a nyilvántartást végző hatóságok közötti szoros együttműködéssel lehet megakadályozni. Ezért ennek a cikknek az alábbi jogi aktusok megvalósulásához is hozzá kellene járulnia:

- az elhasználódott járművekről szóló 2000. szeptember 18-i 2000/53/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv¹⁰. Ez az irányelv többek között arra kötelezi a tagállamokat, hogy tegyék meg a szükséges intézkedéseket annak biztosítására, hogy az elhasználódott gépjárműveket egy engedélyezett hulladékkezelő létesítménybe szállítsák. Az irányelv értelmében a tagállamok kötelesek létrehozni egy olyan rendszert, amely értelmében az elhasználódott jármű nyilvántartásból való törlésének feltétele a bontási igazolás bemutatása. Ezt az igazolást a jogosultnak és/vagy a tulajdonosnak adják ki, amikor az elhasználódott járművet a hulladékkezelő létesítménybe szállítják.
- A határokon átnyúló vonatkozású, járművekkel kapcsolatos bűncselekmények üldözéséről szóló 2004. december 22-i 2004/919/EK tanácsi határozat¹¹, amelynek célja jobb együttműködés megvalósítása az Európai Unióban a határokon átnyúló, járművekkel kapcsolatos bűncselekmények megelőzése és visszaszorítása érdekében, amely együttműködés során különös figyelmet kell fordítani a járműlopás és az illegális autókereskedelem közötti kapcsolatra. A határozat értelmében minden tagállamnak biztosítania kell, hogy illetékes hatóságai megtegyék a szükséges lépéseket a gépjárművek nyilvántartásba vételi okmányaival való visszaélések, illetve az ellopásuk megakadályozására. A határozat kötelezi a bűnüldöző hatóságokat, hogy tájékoztassa a járművek nyilvántartását végző nemzeti hatóságokat arról, hogy egy nyilvántartásba vételi eljárás alatt álló jármű lopottnak minősül-e. A határozat a járművek forgalmi engedélyével való visszaélések megelőzése érdekében kötelezi a tagállamokat, hogy illetékes hatóságaik tegyék meg a szükséges lépéseket annak érdekében, hogy a jármű tulajdonosának vagy üzemeltetőjének forgalmi engedélyét bevonja, ha a jármű egy balesetben súlyos károkat szenved (totálkár). A forgalmi engedélyt a nemzeti joggal összhangban akkor is be kell

¹⁰ HL L 263., 2000.10.21., 34. o.

¹¹ HL L 263., 2004.12.30., 28. o.

vonni, ha a bűnüldöző szerv által lefolytatott vizsgálat során felmerül a gyanú, hogy a járművet azonosító jelölések – mint például a jármű azonosító száma – tekintetében jogsértés történt.

A 6. cikk célja, hogy a gépjárművek ideiglenes nyilvántartásba vételére vonatkozó összehangolt szabályokkal megkönnyítse a használt gépjárművek EU-n belüli kereskedelmét. Ilyen szabályokra elsősorban azért van szükség, hogy olyan személyek, akik egy másik tagállamban vásárolnak gépjárművet, a járműüket hazavezethessék saját tagállamukba, és véglegesen ott vetessék nyilvántartásba. Ha egy gépjárművet, amelyet egy tagállamban már nyilvántartásba vettek, eladnak egy másik tagállamban letelepedett személynek, az eladó valószínűleg az eladással egyidejűleg törölteti a járművet a nyilvántartásból. Az eladó feltehetően nem engedélyezi, hogy a vevő az ő rendszámával vezesse a járművet. Ezért nélkülözhetetlen egy ideiglenes regisztrációs rendszer bevezetése a használt gépjárművek piacának jobb működéséhez és az első tagállamban történő nyilvántartásba vétel és a másodikban történő új regisztráció közötti folytonossági hiány ideiglenes áthidalásához. Az ideiglenes nyilvántartási rendszer arra is lehetőséget teremt, hogy a nyilvántartást végző hatóságok megőrizzék a nyilvántartásukban szereplő regisztrációs adatok minőségét, hogy azokat a 7. cikkben hivatkozott szoftveren keresztül könnyen meg lehessen osztani más hatóságokkal. A 6. cikk javasolja, hogy a gépjármű-felelősségbiztosításról és a biztosítási kötelezettség ellenőrzéséről szóló, 2009. szeptember 16-i 2009/103/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 15. cikkével¹² való összhang érdekében az ideiglenes nyilvántartásba vétel érvényességét korlátozzák 30 napra. A 2009/103/EK irányelvnek az egyik tagállamból a másikba küldött gépjárművek biztosításával foglalkozó 15. cikke szerint ilyen esetben a vásárló általi átvétellel kezdődő harminc napos időtartam alatt a rendeltetési tagállamot kell a kockázat helye szerinti tagállamnak tekinteni függetlenül attól, hogy a gépjárművet a rendeltetési tagállamban hivatalosan még nem vették nyilvántartásba. Abban az esetben, ha a gépjármű a biztosítás nélküli időszakban részese balesetnek, a rendeltetési tagállam kártérítéséért felelős testülete felel a 2009/103/EK irányelv 10. cikkében meghatározott kártérítésért.

A javaslat 7. cikke a gépjármű-nyilvántartási adatok tagállamok közötti elektronikus cseréjével foglalkozik a gépjárművek újbóli nyilvántartásba vétele céljából. A 7. cikk felhatalmazza a Bizottságot, hogy a szoftveralkalmazással kapcsolatos közös eljárásokra és specifikációkra vonatkozó végrehajtási jogi aktusokat fogadjon el, beleértve az adatok formátumát, az elektronikus nemzeti nyilvántartásokhoz való hozzáférést és az elektronikus konzultáció technikai eljárásait, a hozzáférési eljárásokat és biztonsági mechanizmusokat. A jármű-nyilvántartási adatok tagállamok közötti elektronikus cseréjének az Európai Interoperabilitási Keretrendszerrel (EIF)¹³ összhangban kell történnie.

A 8. cikk célja, hogy a használt gépjárművek EU-n belüli, vállalkozások által végzett kereskedelmét a gépjárművek „szakmai nyilvántartásba vételére” vonatkozó összehangolt szabályokkal segítse elő. Jelenleg a legtöbb államban létezik a „szakmai nyilvántartásba vétel” rendszere annak érdekében, hogy a

¹² HL L 263., 2009.10.7., 11. o.

¹³ COM(2010)744, 2010.12.16.

gépjárműkereskedők egy nagyon rövid időtartamra közúton használhassák a járműveket anélkül, hogy kötelesek lennének azokat hivatalosan nyilvántartásba vetetni. A „szakmai nyilvántartásba vétel” rendszerét általában vizsgálat céljából, illetve a gyártók, összeszerelők, forgalmazók és kereskedők birtokában lévő gépjárművek számára tartják fent. A legtöbb tagállam nem állít ki valódi szakmai forgalmi engedélyt, amely a gépjárművet azonosítja. A leggyakrabban más típusú okmányt állítanak ki, amely megállapítja a kapcsolatot a rendszám és annak jogosultja között egy létesíti a kapcsolatot, és/vagy a rendszám jogosultját kötelezik arra, hogy a rendszámtáblával megtett utakról nyilvántartást vezessen. A gyakorlatban azonban a „szakmai nyilvántartásba vételt” más tagállamok – általában a hivatalos forgalmi engedély hiánya miatt – nem ismerik el, ezért a hivatásos forgalmazók és kereskedők többsége tartózkodik attól, hogy a saját országa területén kívül használja a „szakmai rendszámot”. A 8. cikk célja, hogy a használt gépjárművek EU-n belüli kereskedelmének ezeket az akadályait felszámolja olyan közös rendszer segítségével, amelynek keretében az egyik tagállamban letelepedett gyártók, összeszerelők, forgalmazók és kereskedők számára megadott „szakmai nyilvántartásba vételt” egy másik tagállamban is elismerik. A 8. cikk felhatalmazza a Bizottságot, hogy a szakmai forgalmi engedély formátumának és mintájának kidolgozására végrehajtási jogi aktusokat fogadjon el.

A 9. cikk kötelezi a tagállamokat, hogy tájékoztassák a Bizottságot azoknak a nyilvántartást végző hatóságoknak a nevééről és kapcsolattartói adatairól, amelyek feladata a tagállam területén a járművek hivatalos nyilvántartásának kezelése és e rendeletet alkalmazása. A Bizottság ezt követően a honlapján közzéteszi a gépjárművek nyilvántartását végző hatóságok listáját és annak frissítéseit. A 9. cikk emellett kötelezi a gépjármű-nyilvántartó hatóságokat annak biztosítására, hogy a nagyközönség könnyen hozzáférhessen az illetékes hatóság tagállamában folyó gépjármű-nyilvántartásra vonatkozó információkhoz, valamint a hatóság elérhetőségeihez.

A 10. és 11. cikk felhatalmazza a Bizottságot, hogy a technikai fejlődésnek megfelelően módosítsa az I. és II. mellékletet, különösen annak érdekében, hogy figyelembe vegye a 1999/37/EK irányelv vonatkozó módosításait, illetve más uniós jogi aktusoknak az I. és II. melléklet frissítése szempontjából releváns módosításait. Ezek a cikkek arra is felhatalmazzák a Bizottságot, hogy meghatározza a szakmai forgalmi engedélyt használó vállalkozások számára azokat a feltételeket, amelyeknek jó hírnevük és a kívánt szakmai kompetenciájuk érdekében meg kell felelniük, valamint hogy határozza meg a szakmai forgalmi engedély érvényességének időtartamát is:

- Az I. mellékletnek a járművek adatait illetően összhangban kell lennie a harmonizált forgalmi engedély 1999/37/EK irányelvben meghatározott tartalmával. Mivel az újbóli nyilvántartásba vételhez sem a korábbi forgalmi engedély jogosultjának személyes adataira, sem az engedélyben említett egyéb személy személyes adataira (pl. tulajdonos, üzemben tartó) nincs szükség, és noha az 1999/37/EK irányelvben meghatározott harmonizált forgalmi engedélyben kötelezően feltüntetendő adatnak minősülnek, az I. mellékletben nem szerepelnek. Nem lehet kizárni azonban például, hogy a jövőben az első nyilvántartásba vétel alapjául szolgáló megfelelőségi tanúsítvány tartalmát illetően változtatásokra kerül sor. Ezek a változtatások adódhatnak például a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek,

alkatrészeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról szóló, 2007. szeptember 5-i 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi keretirányelv módosításából. Ezért a Bizottságnak olyan felhatalmazást kell kapnia, amely lehetővé teszi, hogy az I. mellékletet az ilyen módosításokkal összhangba hozza.

- A II. melléklet kifejezetten a szoftveralkalmazásra vonatkozik, amelyet a jövőben valószínűleg többször kell majd frissíteni annak érdekében, hogy tükrözze az információs technológiák fejlődését. A Bizottságnak tehát olyan felhatalmazást kell kapnia, hogy a II. mellékletet ennek megfelelően módosíthassa.
- A hatáskör-átruházás a Bizottságot arra is felhatalmazza, hogy meghatározza a szakmai forgalmi engedélyt használó vállalkozások számára azokat a feltételeket, amelyeknek jó hírnevük és a kívánt szakmai kompetenciájuk érdekében meg kell felelniük, amint ez a 8. cikk (1) bekezdésének c) pontjában szerepel. A Bizottságnak emellett hatáskörébe fog tartozni az is, hogy meghatározza a szakmai forgalmi engedély érvényességének időtartamát is:

A 12. cikk meghatározza a 7. és 8. cikk végrehajtására vonatkozó bizottsági eljárást, vagyis a 7. cikkben említett szoftveralkalmazással kapcsolatos közös eljárásokra és specifikációkra vonatkozó végrehajtási jogi aktusokat, beleértve az adatok formátumát, az elektronikus tagállami nyilvántartásokhoz való hozzáférés és azok elektronikus konzultációjának technikai eljárásait, a hozzáférési eljárásokat és biztonsági mechanizmusokat, csakúgy, mint a szakmai forgalmi engedély formátumát és mintáját meghatározó végrehajtási jogi aktusokat. Ezek a végrehajtási jogi aktusok általános hatályúak lennének, hogy alkalmazni lehessen a vizsgálóbizottsági eljárást a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról szóló, 2011. február 16-i 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet¹⁴ 2(2)(a) cikkével összhangban.

A 13. cikk intézkedik a rendelet értékeléséről, amelyet négy évvel a rendelet hatályba lépését követően egy, az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak küldött jelentésben kell ismertetni. Az értékelésnek ki kell emelnie a rendelet esetleges problémáit és hiányosságait, hogy kiinduló pontja lehessen a további intézkedéseknek, beleértve a rendelet módosítására vonatkozó esetleges javaslatokat, a polgárok és vállalkozások adminisztrációs kötelezettségeinek egyszerűsítése és a használt autók egységes piacának további integrációja érdekében.

A 14. cikk arról rendelkezik, hogy a Rendeletet annak hatályba lépését követő egy év elteltével kell alkalmazni.

4. KÖLTSÉGVETÉSI VONZATOK

A javaslat költségvetési vonzatait a javaslatához csatolt pénzügyi kimutatás ismerteti. Ez a javaslat csak igazgatási előirányzatokat igényel. Működési előirányzatok igénybevételét nem teszi szükségessé.

¹⁴ HL L 55., 2011.2.28., 13. o.

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE

a másik tagállamban nyilvántartásba vett gépjárművek belső piacon belüli átvitelének egyszerűsítéséről

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 114. cikkére,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

a jogalkotási aktus tervezetének a nemzeti parlamenteknek való megküldését követően,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére ¹⁵,

az európai adatvédelmi biztossal folytatott konzultációt követően,

a rendes jogalkotási eljárás keretében,

mivel:

- (1) Minden tagállam rendelkezik gépjármű nyilvántartási rendszerrel, amely kibocsátja a közigazgatási felhatalmazást a járművek közúti forgalomba helyezésére, amely során a járműveket azonosítják és a rendszámot kiadják. A járművek nyilvántartására vonatkozó tagállami szabályok között azonban sok egymásnak ellentmondó, bonyolult és megterhelő szabály található. Ennek következtében a járművek nyilvántartásba vételével kapcsolatos problémák a belső piacon akadályt jelentenek, és nehezítik a más tagállamban nyilvántartott gépjárművek Unión belüli szabad mozgását.
- (2) Az uniós polgárságról szóló 2010. évi jelentés („Az uniós polgárok jogainak érvényesítése előtt álló akadályok lebontása”)¹⁶ a gépjárművek nyilvántartásba vételével kapcsolatos problémákat mint az egyik olyan fő akadályt jelölte meg, amellyel a polgárok uniós jogaik mindennapos gyakorlása során szembesülnek. A jelentésben a Bizottság hangsúlyozta annak szükségességét, hogy a másik tagállamban nyilvántartott járművek nyilvántartásba vételével kapcsolatos alakiságok és feltételek egyszerűsítése révén ezeket az akadályokat lebontsák.

¹⁵ HL C , , o.

¹⁶ COM(2010)603, 2010.10.27.

- (3) A járművek nyilvántartásba vételéhez kapcsolódó okmányokról szóló 1999. április 29-ei 1999/37/EK tanácsi irányelv¹⁷ összehangolja a forgalmi engedély formáját és tartalmát, hogy megkönnyítse annak megértését és ezzel is elősegítse a valamelyik tagállamban nyilvántartott járművek szabad mozgását a más tagállamok területén lévő utakon. Ennek az irányelvnek megfelelően az egyik tagállam által kiállított forgalmi engedélyt más tagállamoknak el kell ismerniük a jármű nemzetközi forgalomban történő azonosításához, illetve egy másik tagállamban történő újbóli nyilvántartásba vételéhez. A 1999/37/EK irányelv azonban nem tartalmaz rendelkezéseket arra vonatkozóan, hogy melyik tagállam illetékes a nyilvántartásba vételre, illetve hogy milyen alakiságokat és eljárásokat kell alkalmazni. Ezért a gépjárműveknek a belső piacon történő szabad mozgását akadályozó tényezők kiküszöbölése érdekében, szükség van olyan különálló, harmonizált szabályok felállítására, amelyek meghatározzák, hogy melyik tagállamban kell a gépjárműveket nyilvántartásba venni, és egyszerűsítik a gépjárműveknek egy másik tagállamban történő újbóli nyilvántartásba vételére vonatkozó eljárásokat.
- (4) A tagállamok nemzeti szabályai gyakran megkövetelik a területükön letelepedett vállalkozásoktól és polgároktól, hogy ott vetessenek nyilvántartásba egy másik tagállamban letelepedett harmadik személy által nyilvántartásba vetetett gépjárművet, még akkor is, amikor a jármű folyamatos használata alapvetően nem abban a tagállamban történik, amely a nyilvántartásba vételt megköveteli, és nincs is szándék annak ilyen jellegű használatára. Ezért szükség van annak megállapítására, hogy a gépjárművet melyik tagállamban kell nyilvántartásba venni, ha egy olyan személy használja, aki egy másik tagállamban rendelkezik lakó- illetve székhellyel, mint amelyben a tulajdonos rendelkezik lakó- vagy székhellyel. Ilyen esetekben az a célszerű, ha a tagállamok kölcsönösen érvényesnek ismerik el a másik tagállamban történt nyilvántartásba vételt.
- (5) A másik tagállamban nyilvántartott gépjárművek nyilvántartásba vételét akadályozzák a tagállamok megterhelő regisztrációs formái, különösen az a kötelezettség, hogy ezeket a járműveket kiegészítő teszteknek kell alávetni, hogy nyilvántartásba vételüket megelőzően általános állapotukat felmérjék, vagy azonosságukat megállapítsák. Ezért a gépjárművek szabad mozgásának biztosításához, és a polgárok, vállalkozások és a nyilvántartást végző hatóságok adminisztratív terheinek mérsékléséhez ezeket a formalításokat csökkenteni kell. Célszerű lenne a nyilvántartásba vételi eljárások egyszerűsítése különösen azon polgárok és vállalkozások számára, akik/amelyek egy másik tagállamban nyilvántartott gépjárművet vásárolnak meg. Ez az egyszerűsített eljárás magába foglalná a másik tagállamban kibocsátott okmányok és elvégzett műszaki vizsgálatok elismerését, és rendezné az illetékes hatóságok között a hiányzó adatok cseréjére vonatkozó adminisztratív együttműködést.
- (6) A rendeletnek figyelembe kell vennie a határokon átnyúló vonatkozású, járművekkel kapcsolatos bűncselekmények üldözéséről szóló 2004. december 22-i 2004/919/EK tanácsi határozatot¹⁸, melynek célja az Unión belüli együttműködés javítása a határokon átnyúló vonatkozású, járművekkel kapcsolatos bűncselekmények megelőzése illetve üldözése érdekében. A határozat értelmében minden tagállamnak biztosítani kell, hogy az illetékes hatóságaik megteszik a szükséges lépéseket a

¹⁷ HL L 138., 1999.6.1., 57. o.

¹⁸ HL L 263., 2004.12.30., 28. o.

gépjárművek nyilvántartásba vételi okmányaival való visszaélések, illetve azok ellopásának megakadályozására. Ezért e rendeletnek lehetővé kell tennie, hogy a tagállamok megtagadhassák egy másik tagállamban nyilvántartott gépjármű nyilvántartásba vételét járművekkel kapcsolatos bűncselekmény esetén, beleértve a nyilvántartásba vételi okmányok ellopását és az azokkal való visszaélést.

- (7) E rendelet célja az adminisztráció egyszerűsítése a polgárok, a vállalkozások és a nyilvántartást végző hatóságok számára, különösen a járművek nyilvántartási adatainak elektronikus cseréje révén. Ezért a nyilvántartásba vétel formai előírásainak egyszerűsítéséhez szükség van arra, hogy a tagállamok kölcsönösen engedélyezzék egymásnak a jármű-nyilvántartási adataikhoz való hozzáférést annak érdekében, hogy javítsák az információcserét, és felgyorsítsák a nyilvántartásba vételi eljárásokat.
- (8) E rendelet alkalmazásában a személyes adatok feldolgozására a személyesadat-kezelés vonatkozásában az egyének védelméről és az ilyen adatok szabad áramlásáról szóló, 1995. október 24-i 95/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv¹⁹ vonatkozik. A személyes adatoknak a Bizottság által e rendelet összefüggésében való feldolgozására a személyes adatok közösségi intézmények és szervek által történő feldolgozása tekintetében az egyének védelméről, valamint az ilyen adatok szabad áramlásáról szóló, 2000. december 18-i 45/2001/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet²⁰ az irányadó.
- (9) Amikor az egyik tagállamban nyilvántartásba vett gépjárművet egy másik tagállamba visznek át a másik tagállamban történő nyilvántartásba vétel céljából, széles körben hozzáférhető ideiglenes nyilvántartásba vételre van szükség annak érdekében, hogy a közlekedés biztonságát és a megbízható jármű-nyilvántartási adatok elektronikus úton történő átvitelét biztosítani lehessen. Ezért tehát szükség van egy olyan rendszer kialakítására, amelyben a gépjárműveket ideiglenesen nyilvántartásba lehet venni.
- (10) A gépjárművek forgalmazásával, illetve vizsgálatával, javításával és karbantartásával foglalkozó vállalkozások a gépjárművet másik tagállamba általában nemzeti szakmai rendszámmal ellátva viszik át. Az ilyen szakmai rendszámot azonban a többi tagállam gyakran nem ismeri el, így a használt gépjárművek határokon átnyúló hivatásos kereskedelme, különösen a határ menti régiókban, akadályokba ütközik. Ebből adódóan szükség van egy olyan rendszer elfogadására, amely lehetővé teszi a gépjárművek forgalmazásával, illetve vizsgálatával, javításával és karbantartásával foglalkozó vállalkozások számára, hogy e járműveket szakmai rendszámmal felszerelve vihessék át egy másik tagállamba.
- (11) Mivel e rendelet célkitűzéseit – nevezetesen a nyilvántartásba vétel formalitásainak mérséklését annak érdekében, hogy a más tagállamban nyilvántartott gépjárművek szabad mozgását biztosítani lehessen, valamint a polgárokat, a vállalkozásokat és a nyilvántartást végző hatóságokat terhelő adminisztratív terhek csökkentését – a tagállamok az egymásnak ellentmondó nemzeti szabályozások következtében nem tudják kielégítően megvalósítani, és mivel léptékük és hatásuk miatt e célkitűzések uniós szinten jobban megvalósíthatók, az Unió az Európai Közösséget létrehozó szerződés 5. cikkében meghatározott szubszidiaritás elvével összhangban

¹⁹ HL L 281., 1995.11.23., 31. o.

²⁰ HL L 8., 2001.1.12., 1. o.

intézkedéseket fogadhat el. Az 5. cikkben meghatározott arányosság elvének megfelelően ez a rendelet a fenti célok eléréséhez szükséges mértéket nem haladja meg.

- (12) Ez a rendelet tiszteletben tartja az alapvető jogokat, és összhangban van az Európai Unió alapjogi chartájában elismert alapelvekkel.
- (13) A tagállamok közötti információcsere céljának interoperábilis eszközök révén történő megvalósítása érdekében a Bizottságnak felhatalmazást kell kapnia arra, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikkének megfelelően jogi aktusokat fogadjon el e rendelet I. és II. mellékletének a technikai fejlődéshez való igazítását célzó módosítására, különösen az 1999/37/EK irányelv, illetve más uniós jogi aktusok azon módosításainak figyelembe vétele érdekében, amelyek közvetlenül alkalmazhatók e rendelet I. és II. mellékletének frissítésére; továbbá a szakmai forgalmi engedélyt használó vállalkozások számára azon feltételek meghatározására, amelyeknek jó hírnevük és a kívánt szakmai kompetenciájuk érdekében meg kell felelniük, valamint a szakmai forgalmi engedély érvényességi időtartamának megszabására. Különösen fontos, hogy a Bizottság az előkészítő munka során megfelelő konzultációkat folytasson, szakértői szinten is. A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elkészítésekor és megszövegezésekor a Bizottságnak gondoskodnia kell arról, hogy a vonatkozó dokumentumokat egyidejűleg és megfelelő módon továbbítsa az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak.
- (14) E rendelet végrehajtása egységes feltételeinek biztosítása érdekében a Bizottságra végrehajtási hatásköröket kell ruházni, hogy a jármű-nyilvántartási adatok elektronikus cseréjéhez szükséges szoftveralkalmazással kapcsolatos közös eljárásokat és előírásokat meghatározza, beleértve az adatok formátumát, az elektronikus nemzeti nyilvántartásokhoz való hozzáférést és az elektronikus konzultáció technikai eljárásait, a hozzáférési eljárásokat és biztonsági mechanizmusokat, valamint megállapítsa a szakmai forgalmi engedély formátumát és mintáját. Ezeket a hatásköröket a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról szóló, 2011. február 16-i 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek megfelelően kell gyakorolni²¹,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk
A rendelet hatálya

- (1) E rendelet hatálya az alábbi járművekre terjed ki:
- (a) a 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi keretirányelv 3. cikkében hivatkozott minden gépjármű vagy azok pótkocsijai²²,
- (b) a 2002. március 18-i 2002/24/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv²³ 1. cikkében hivatkozott minden közúti közlekedésre szánt motorkerékpár és

²¹ HL L 55., 2011.2.28., 13. o.

²² HL L 263., 2007.10.9., 1. o.

segédmotoros kerékpár, függetlenül attól, hogy ikerkerekű vagy másfajta kivitelű.

- (2) A rendelet nem vonatkozik a harmadik országokban nyilvántartásba vett gépjárművekre.
- (3) Ez a rendelet nem érinti a tagállamok azon jogát, hogy az 1999/37/EK irányelvvel összhangban egyes gépjárműveknek a nyilvántartásba vételi kötelezettség alól mentességet adjanak.

2. cikk *Fogalommeghatározások*

E rendelet alkalmazásában a következő fogalommeghatározásokat kell alkalmazni:

- (1) „nyilvántartásba vétel”: közigazgatási engedélyezési eljárás a jármű közúti forgalomba helyezésére, ami a jármű azonosítását és sorszámmal (rendszámmal) való ellátását is magában foglalja;
- (2) „egy másik tagállamban nyilvántartott jármű”: az a jármű, amely egy másik tagállamban kiállított, érvényes forgalmi engedéllyel rendelkezik;
- (3) „a forgalmi engedély jogosultja”: az a személy, akinek a nevére a járművet egy tagállamban nyilvántartásba vették;
- (4) „gépjármű szakmai nyilvántartásba vétele”: közigazgatási engedélyezési eljárás a jármű közúti forgalomba helyezésére, ami a jármű azonosítását és szakmai rendszámnak nevezett, különböző járművek által használható sorszámmal való ellátását is magában foglalja.

3. cikk *Egy másik tagállamban nyilvántartott jármű nyilvántartásba vételének helye*

- (1) Egy tagállam csak akkor írhatja elő, hogy egy másik tagállamban nyilvántartott járművet a területén nyilvántartásba vegyenek, ha a forgalmi engedély jogosultjának a szokásos tartózkodási helye is e tagállam területén van.
- (2) Az a tagállam, ahol a forgalmi engedély jogosultjának a szokásos tartózkodási helye van, az alábbiak valamelyike:
 - (a) a társaság, valamint a jogi személyiséggel rendelkező, illetve jogi személyiség nélküli egyéb szervezet tekintetében az a tagállam, ahol a központi ügyvezetése található;
 - (b) egy társaság vagy egyéb testület fióktelepe, képviselte vagy más telephelye tekintetében az a tagállam, ahol a fióktelep, a képviseltek vagy más telephely található;

²³ HL L 124., 2002.5.9., 1. o.

- (c) olyan természetes személy esetén, aki üzleti tevékenysége részeként jár el, az a tagállam, ahol az üzleti tevékenysége fő színhelye van;
- (d) bármely egyéb természetes személy esetén:
 - i. az a hely, ahol a természetes személy általában él, azaz ahol minden naptári évben legalább 185 napot eltölt személyes és szakmai kötelek, illetve szakmai kötelek hiányában olyan személyes kötelek miatt, amelyek szoros kapcsolatra utalnak a személy és tartózkodási helye között;
 - ii. olyan személy esetében, akit a foglalkozási kötelei a személyes köteleitől eltérő helyhez kötnek, és aki emiatt két vagy több tagállamban felváltva él, az a hely, ahová személyes kötelei fűzik, feltéve, hogy az adott személy rendszeresen visszatér erre a helyre.

A ii. pontban előírt feltételt nem kell alkalmazni, ha az adott személy azért él egy adott tagállamban, hogy ott egy határozott idejű feladatnak eleget tegyen. Az egyetemi vagy iskolai tanulmányok nem vonják maguk után a szokásos lakóhely megváltoztatását.

4. cikk

Más tagállamban nyilvántartott gépjárművek nyilvántartásba vétele

- (1) Ha a forgalmi engedély jogosultja a szokásos tartózkodási helyéről egy másik tagállamba költözik, a másik tagállamban nyilvántartott járművének nyilvántartásba vételét az érkezésétől számított hat hónapon belül kérelmeznie kell.

Az első albekezdésben említett időszak alatt a jármű használata nem korlátozható.

- (2) A más tagállamban nyilvántartott jármű nyilvántartásba vétele iránti kérelmet a járművek nyilvántartásba vételét végző hatósághoz kell benyújtani, és ahhoz az 1999/37/EK irányelv 5(2) cikkével összhangban csatolni kell a korábbi forgalmi engedély megfelelő részeit vagy bármely más olyan dokumentumot, amely bizonyítja, hogy a járművet korábban egy másik tagállamban nyilvántartásba vették.
- (3) A más tagállamban nyilvántartott jármű nyilvántartásba vétele iránti kérelem beérkezését követően a nyilvántartó hatóság a 7. cikknek megfelelően haladéktalanul beszerzi az I. mellékletben meghatározott adatokra vonatkozó információkat közvetlenül annak a tagállamnak a nyilvántartó hatóságától, ahol a jármű a nyilvántartásban szerepel, és átvezeti az adatokat a saját nyilvántartásába.
- (4) A járműveket nyilvántartó hatóság a másik tagállamban nyilvántartott jármű esetén annak nyilvántartásba vételét megelőzően csak az alábbi esetekben végezhet fizikai ellenőrzést a járművön:
 - (a) ha a kérelmezőtől a nyilvántartásba vételi eljárás során kapott információ nem lelhető fel annak a tagállamnak a gépjármű-nyilvántartásában, ahol a járművet állítólag nyilvántartásba vették;

- (b) ha a kérelmezőtől a nyilvántartásba vételi eljárás során kapott információ eltér annak a tagállamnak a nyilvántartásában található információktól, ahol a járművet nyilvántartásba vették;
 - (c) ha a nyilvántartást végző hatóságok szerint megalapozottan feltételezhető, hogy a műszaki követelmények, amelyeknek megfelelően a gépjárművet a 2007/46/EK irányelv 23. vagy 24. cikke szerint vagy a 2002/24/EK irányelv 15. cikke szerint jóváhagyták, nem azonosak e hatóságok követelményeivel;
 - (d) ha tulajdonosváltás miatt szükségessé válik a jármű műszaki vizsgálata, illetve ha a jármű súlyosan megsérült.
- (5) A másik tagállamban nyilvántartott jármű nyilvántartásba vétele esetén a 7. cikknek megfelelően a nyilvántartó hatóságnak haladéktalanul értesítenie kell annak a tagállamnak a nyilvántartó hatóságát, ahol a járművet utoljára nyilvántartásba vették.

5. cikk

Másik tagállamban nyilvántartott gépjármű nyilvántartásba vételének megtagadása

- (1) A gépjármű-nyilvántartó hatóság egy másik tagállamban nyilvántartott jármű nyilvántartásba vételét csak az alábbi esetek valamelyikében tagadhatja meg:
- (a) ha a 4. cikk (2) bekezdésében előírt feltételek nem teljesülnek;
 - (b) adott esetben, ha a 4. cikkben említett, a másik tagállam által kirótt illetékeket vagy díjakat nem fizették meg;
 - (c) ha a 4. cikk (4) bekezdésében említett fizikai ellenőrzéseken a jármű nem felelt meg;
 - (d) ha a 7. cikk értelmében gyűjtött információk az alábbiak valamelyikére utalnak:
 - i. a jármű súlyosan megsérült, illetve ellopták vagy megsemmisítették;
 - ii. a jármű nyilvántartásba vételi okmányait ellopták, kivéve, ha a forgalmi engedély jogosultja nyilvánvalóan be tudja bizonyítani, hogy ő a jármű tulajdonosa;
 - iii. a soron következő kötelező időszakos műszaki vizsga időpontja elmúlt.
- (2) Ha a járműnyilvántartó hatóság megtagadja a másik tagállamban nyilvántartott jármű nyilvántartásba vételét, erre vonatkozó döntését megfelelően alá kell támasztania. Az érintett személynek az elutasító határozat kézhezvételétől számítva egy hónap áll rendelkezésére, hogy az illetékes hatóságnál a döntés felülvizsgálatát kérelmezze. A kérelemnek meg kell jelölnie a felülvizsgálat indokait. A nyilvántartó hatóságnak a kérelem kézhezvételét követően egy hónap áll rendelkezésére határozatának megerősítésére vagy megváltoztatására.

6. cikk

Ideiglenes nyilvántartásba vétel a gépjármű másik tagállamba történő áthelyezése esetén

- (1) Bárki, akinek egy másik tagállamban vásárolt járműve nem rendelkezik forgalmi engedéllyel, kérelemmel fordulhat a nyilvántartó hatósághoz a másik tagállamba átvinni kívánt jármű számára ideiglenes forgalmi engedély kiállítása iránt. Az ideiglenes forgalmi engedély harminc napig érvényes.
- (2) Az 1. bekezdésben említett ideiglenes forgalmi engedély iránti kérelem beérkezését követően a nyilvántartó hatóság a 7. cikknek megfelelően haladéktalanul beszerzi az I. mellékletben meghatározott adatokra vonatkozó információkat közvetlenül annak a tagállamnak a nyilvántartó hatóságától, ahol a járművet nyilvántartásba vették, és átvezeti az adatokat a saját nyilvántartásába.
- (3) A gépjármű-nyilvántartó hatóság az (1) bekezdés szerinti ideiglenes forgalmi engedély kiadását az alábbi esetek egyikében tagadhatja meg:
 - (a) adott esetben, ha a tagállam által kirótt illetékeket vagy díjakat nem fizették meg;
 - (b) ha a 7. cikk szerint gyűjtött információk, vagy a hivatalos nemzeti gépjármű-nyilvántartásban szereplő adatok arra utalnak, hogy
 - i. a jármű súlyosan megsérült, illetve ellopták vagy megsemmisítették;
 - ii. a jármű nyilvántartásba vételi okmányait ellopták, kivéve, ha a forgalmi engedély jogosultja nyilvánvalóan be tudja bizonyítani, hogy ő a jármű tulajdonosa;
 - iii. a következő kötelező időszakos műszaki vizsgálat időpontja elmúlt.

7. cikk

A járművek nyilvántartási adataival kapcsolatos információcsere

- (1) Abból a célból, hogy egy másik tagállamban nyilvántartott járművet nyilvántartásba vegyenek, a nyilvántartó hatóság a többi tagállam nyilvántartást végző hatóságainak hozzáférést biztosít az I. mellékletben meghatározott, a hivatalos járműnyilvántartásukban tárolt adatokhoz.
- (2) Az (1) bekezdés alkalmazásában a gépjármű-nyilvántartó hatóság a II. mellékletben meghatározott szoftveralkalmazást használja.

A tárolt és ezzel a szoftveralkalmazással lehívható adatokhoz kizárólag a nyilvántó hatóságok kaphatnak közvetlen hozzáférést. A nyilvántartó hatóságok minden szükséges intézkedést megtesznek annak érdekében, hogy:

 - (a) illetéktelen személy az adatfeldolgozó berendezéshez ne férhessen hozzá;
 - (b) az információkat illetéktelen személyek ne olvashassák, másolhassák, módosíthassák, vagy törölhessék;

- (c) az információkat engedély nélkül senki ne kérdezhesse le és ne adhassa át;
 - (d) adatátvitel során az információkat engedély nélkül senki ne olvashassa vagy ne másolhassa.
- (3) A személyes adatok feldolgozását a tagállamok gépjármű-nyilvántartó hatóságai a 95/46/EK irányelvvel összhangban, a tagállamnak az irányelv 28. cikkében említett független állami hatósága felügyelete alatt végzi.

A nyilvántartó hatóság az e rendelettel összhangban átvitt adatokat csak a más tagállamban nyilvántartott járművek nyilvántartásba vételére használja.

Ha nyilvántartó hatóságok között ezzel a rendelettel összhangban információcsere folyik, az információt adó hatóságot kérésére tájékoztatni kell az átadott információ felhasználásának céljáról és a következő intézkedésekről.

Az információt adó nyilvántartó hatóság ügyel az adott információ pontosságára és arra, hogy valóban szükséges legyen, és arányban álljon azzal a céllal, amelynek érdekében átadja. A hatóság betartja a személyes adatok védelmére vonatkozó jogszabályokat.

Ha nyilvánvalóvá válik, hogy helytelen, vagy olyan információt adtak át, amelyet nem lett volna szabad átadni, arról haladéktalanul tájékoztatni kell az információt átvevő nyilvántartó hatóságot. Az információt átvevő járműnyilvántartó hatóság ekkor törli vagy javítja a kapott információt.

- (4) A Bizottság végrehajtási jogi aktusokat fogad el a (2) bekezdésben említett szoftveralkalmazással kapcsolatos közös eljárásokról és előírásokról, beleértve az adatok formátumát, a tagállami elektronikus nyilvántartásokhoz való hozzáférésnek és azok elektronikus konzultációjának technikai eljárásait, a hozzáférési eljárásokat és biztonsági mechanizmusokat. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 12. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálati eljárással összhangban kell elfogadni.

8. cikk

Gépjárművek szakmai nyilvántartásba vétele

- (1) A nyilvántartó hatóság egy vagy több szakmai forgalmi engedélyt bocsáthat ki olyan vállalkozás számára, amely eleget tesz az alábbi feltételeknek :
- (a) a tagállam területén telepedett le;
 - (b) járműveket forgalmaz vagy javítási, karbantartási és vizsgálati szolgáltatásokat nyújt;
 - (c) jó hírnévvel és megfelelő szakmai kompetenciával rendelkezik.
- (2) A nyilvántartó hatóság gondoskodik arról, hogy a nyilvántartás az I. mellékletben hivatkozott járműadatokat minden szakmai nyilvántartásba vétel során rögzítsék.
- (3) A szakmai forgalmi engedéllyel ellátott gépjárműveket csak akkor lehet használni, ha a jármű nem jelent közvetlen és azonnali kockázatot a közlekedés biztonságára

nézve. Az ilyen járműveket nem lehet személyek vagy áruk kereskedelmi jellegű szállítására használni.

- (4) A tagállamok a szakmai forgalmi engedéllyel rendelkező jármű szabad mozgását a jármű nyilvántartásával kapcsolatos okok miatt nem akadályozhatják.
- (5) A Bizottság végrehajtási jogi aktusokat fogad el a szakmai forgalmi engedély formátumának és mintájának meghatározására.

Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a a 12. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálati eljárással összhangban kell elfogadni.

9. cikk

A gépjármű-nyilvántartó hatóságok

- (1) A tagállamok értesítik a Bizottságot azoknak a nyilvántartó hatóságoknak a nevéől és kapcsolattartói adatairól, amelyek feladata, hogy területükön a járműveket hivatalosan nyilvántartásba vegyék, és ezt a rendelet alkalmazzák.

A Bizottság a honlapján közzéteszi a járműnyilvántartó hatóságok jegyzékét és annak frissítéseit.

- (2) A nyilvántartó hatóságok gondoskodnak arról, hogy a nagyközönség könnyen hozzáférhet a következő információkhoz:
 - (a) a nyilvántartásba vétellel kapcsolatos információk a hatóság tagállamában;
 - (b) a hatóság neve és elérhetőségei a közvetlen kapcsolatfelvétel érdekében.

10. cikk

Felhatalmazáson alapuló jogi aktusok

A Bizottságot a 11. cikkel összhangban fel kell jogosítani felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására a következőkről:

- (1) e rendelet I. és II. mellékletének módosításai a technikai fejlődéshez való alkalmazásuk érdekében, és különösen a 1999/37/EK irányelvnek, illetve más uniós jogi aktusoknak e rendelet I. és II. melléklet frissítése szempontjából közvetlenül idevágó módosításainak figyelembe vétele érdekében;
- (2) azok a feltételek, amelyeknek eleget tenni ahhoz, hogy a vállalkozások megfeleljenek a 8. cikk (1) bekezdésének c) pontjában meghatározott követelményeknek;
- (3) a 8. cikk (1) bekezdésében említett szakmai forgalmi engedélyek érvényességének időtartama.

11. cikk
A felhatalmazás gyakorlása

- (1) A Bizottság felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására való feljogosítására az e cikkben szereplő feltételek vonatkoznak.
- (2) A Bizottság 10. cikkben említett feljogosítása e rendelet hatályba lépésétől kezdve meghatározatlan időre szól.
- (3) Az Európai Parlament vagy a Tanács a 10. cikkben említett felhatalmazást bármikor visszavonhatja. A visszavonásról szóló határozat megszünteti az abban megjelölt felhatalmazást. A határozat az Európai Unió Hivatalos Lapjában való kihirdetését követő napon vagy a benne megjelölt későbbi időpontban lép hatályba. A határozat nem érinti a már hatályban lévő felhatalmazáson alapuló jogi aktusok érvényességét.
- (4) A Bizottság a felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadását követően haladéktalanul és egyidejűleg értesíti az Európai Parlamentet és a Tanácsot e jogi aktus elfogadásáról.
- (5) A 10. cikk értelmében elfogadott felhatalmazáson alapuló jogi aktus csak akkor lép hatályba, ha az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a jogi aktusról való értesítését követő két hónapon belül sem az Európai Parlament, sem a Tanács nem emel ellene kifogást, illetve ha az említett időtartam lejártát megelőzően mind az Európai Parlament, mind a Tanács arról tájékoztatja a Bizottságot, hogy kifogást nem fog emelni. Az Európai Parlament vagy a Tanács kezdeményezésére ez az időtartam két hónappal meghosszabbítható.

12. cikk
Bizottsági eljárás

- (1) A Bizottságot egy bizottság segíti. Ez a bizottság a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében vett bizottságnak minősül.
- (2) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor a 182/2011/EU rendelet 5. cikkét kell alkalmazni.
- (3) Amennyiben a bizottság véleményét írásbeli eljárás útján alakítja ki, az írásbeli eljárást eredmény nélkül lezárják, amennyiben a vélemény kialakítására megállapított határidőn belül az elnök így dönt, vagy a bizottsági tagok egyszerű többsége kéri.

13. cikk
Értékelés

A Bizottság legkésőbb [négy évvel a rendelet hatályba lépését követően] jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak e rendelet értékeléséről. A Bizottság szükség esetén megfelelő javaslatokat nyújt be e rendelet módosítására és más uniós jogi aktusokkal történő összehangolására, különös tekintettel azokra a lehetőségekre, amelyekkel a polgárok és vállalkozásokat terhelő adminisztráció tovább egyszerűsíthető.

14. cikk
Hatálybalépés és alkalmazhatóság

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

Ez a rendelet xxxx [*date to be inserted: a rendelet hatályba lépése után egy évvel*]-tól/től alkalmazandó.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2012.4.4.-én.

az Európai Parlament részéről
az elnök

a Tanács részéről
az elnök

I. MELLÉKLET

Adatkészlet a 7. cikk (1) bekezdésében említett gépjármű-nyilvántartási adatok automatizált kereséséhez

Tétel	Az 1999/37/EK irányelvben szereplő harmonizált kódok
1. Nyilvántartó ország	--
2. Rendszám	(A)
3. A jármű első nyilvántartásba vételének időpontja	(B)
4. Forgalmi engedély száma(i)	--
5. A forgalmi engedélyt kiállító hatóság neve	--
6. Jármű: márka	(D.1)
7. Jármű: típus - típusváltozat (ha van); - változat (ha van)	(D.2)
8. Jármű: kereskedelmi leírás(ok)	(D.3)
9. Alvázszám (azonosító szám)	(E)
10. Tömege: műszakilag megengedett legnagyobb terhelt tömeg, a motorkerékpárok kivételével	(F0,1)
11. Tömeg: a nyilvántartást végző tagállamban forgalomban lévő jármű legnagyobb megengedett terhelt tömege	(F.2)
12. Az üzemelő jármű tömege karosszériával, és vontató jármű esetében a vonószerkezettel együtt, az M1 kategóriától eltérő minden más kategória esetében	(G)
13. Az érvényességi idő, ha nem korlátlan	(H)
14. Annak a nyilvántartásba vételnek az időpontja, amelyre ez a forgalmi engedély vonatkozik	(I)
15. Típusengedély száma (ha van)	(K)
16. Tengelyek száma	(L)

Tétel	Az 1999/37/EK irányelvben szereplő harmonizált kódok
17. Tengelytávolság (mm-ben)	(M)
18. 3500 kg-ot meghaladó össztömegű járműveknél a műszakilag megengedett legnagyobb terhelt tömeg eloszlása a tengelyek között: 1. tengely (kg-ban)	(N.1)
19. 3500 kg-ot meghaladó össztömegű járműveknél a műszakilag megengedett legnagyobb terhelt tömeg eloszlása a tengelyek között: 2. tengely (kg-ban), ha van ilyen	(N.2)
20. 3500 kg-ot meghaladó össztömegű járműveknél a műszakilag megengedett legnagyobb terhelt tömeg eloszlása a tengelyek között: 3. tengely (kg-ban), ha van ilyen	(N.3)
21. 3500 kg-ot meghaladó össztömegű járműveknél a műszakilag megengedett legnagyobb terhelt tömeg eloszlása a tengelyek között: 4. tengely (kg-ban), ha van ilyen	(N.4)
22. 3500 kg-ot meghaladó össztömegű járműveknél a műszakilag megengedett legnagyobb terhelt tömeg eloszlása a tengelyek között: 5. tengely (kg-ban), ha van ilyen	(N.5)
23. A pótkocsi műszakilag megengedett legnagyobb vontatható tömege: fékezett (kg-ban)	(O.1)
24. a pótkocsi műszakilag megengedett legnagyobb vontatható tömege: fékezetlen (kg-ban)	(O.2)
25. Motor: hengerűrtartalma (cm ³ -ben)	(P.1)
26. Motor: legnagyobb névleges hasznos teljesítménye (kW-ban) (ha rendelkezésre áll)	(P.2)
27. Motor: a tüzelőanyag vagy az energiaforrás típusa	(P.3)
28. Motor: névleges fordulatszám (min-1-ben)	(P.4)
29. Motorszám	(P.5)
30. Teljesítmény/tömeg arány (kW/kg-ban) (csak motorkerékpároknál)	(Q)
31. A jármű színe	(R)
32. Szállítható személyek száma: ülőhelyek száma a járművezetőt is beleértve	(S.1)

Tétel	Az 1999/37/EK irányelvben szereplő harmonizált kódok
33. Szállítható személyek száma: állóhelyek száma (ha van)	(S.2)
34. Legnagyobb sebesség (km/h-ban)	(T)
35. Zajszint: álló helyzetben [dB(A)-ban]	(U.1)
36. Zajszint: motor fordulatszáma (min-1-ben)	(U.2)
37. Zajszint: elhaladóban [dB(A)-ban]	(U.3)
38. Szennyezőanyag-kibocsátás: CO (g/km-ben vagy g/kWh-ban)	(V.1)
39. Szennyezőanyag-kibocsátás: HC (g/km-ben vagy g/kWh-ban)	(V.2)
40. Szennyezőanyag-kibocsátás: NOx (g/km-ben vagy g/kWh-ban)	(V.3)
41. Szennyezőanyag-kibocsátás: HC + NOx (g/km-ben)	(V.4)
42. Szennyezőanyag-kibocsátás: dízelmotornál a részecskék (g/km-ben vagy g/kWh-ban)	(V.5)
43. Szennyezőanyag-kibocsátás: dízelmotornál a korrigált abszorpciós együttható (min-1-ben)	(V.6)
44. Szennyezőanyag-kibocsátás: CO ₂ (g/km-ben)	(V.7)
45. Szennyezőanyag-kibocsátás: összevont tüzelőanyag-fogyasztás (l/100 km-ben)	(V.8)
46. Szennyezőanyag-kibocsátás: az EK-típusengedély környezeti kategóriájának megjelölése; utalás a 70/220/EGK irányelv vagy a 88/77/EGK irányelv alapján alkalmazandó változatra	(V.9)
47. Az üzemanyagtartály térfogata (literben)	(W)
48. Az utolsó műszaki vizsgálat időpontja	--
49. A következő műszaki vizsgálat időpontja	--
50. Kilométer-óra állása (ha rendelkezésre áll)	--
51. Jármű megsemmisítése (igen/nem)	--

Tétel	Az 1999/37/EK irányelvben szereplő harmonizált kódok
52. A megsemmisítési igazolás kiállításának időpontja ²⁴	--
53. A megsemmisítési igazolást kiállító telephely vagy vállalkozás	--
54. A megsemmisítés oka	--
55. Jármű ellopása (igen/nem)	--
56. Ellopott forgalmi engedélyek és/vagy rendszámtáblák (igen/nem)	--
57. Inaktív nyilvántartás	--
58. Felfüggesztett nyilvántartás	--
59. Rendszámváltozás	--
60. Baleset okozta súlyos károsodás után elvégzendő műszaki vizsgálat	--
61. A 9-47. tétel bármelyikének megváltoztatását illetve módosítását követően szükséges további vizsgálatok	

²⁴

Amint arra az elhasználandó járművekről szóló 2000. szeptember 18-i 2000/53/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv és módosításai hivatkoznak (HL L 269., 2000.10.21., 34. o.).

II. MELLÉKLET

A 7. cikkben szereplő szoftveralkalmazás használata

1. Az információcsere interoperábilis elektronikus berendezések alkalmazásával történik, anélkül, hogy más adatbázisok használata szükségessé válna. Az információcsere költséghatékony és biztos módon történik, biztosítja az átadott adatok biztonságát és védelmét, és amennyire lehetséges, már meglévő szoftveralkalmazásokat használ fel.
2. Ezen rendelet alkalmazásában a szoftveralkalmazás online valós idejű adatcserét és/vagy csomagokban történő adatcserét tesz lehetővé. A csomagokban történő adatcsere egy üzeneten belül több lekérdezést vagy választ tesz lehetővé.
3. Az 1. pontban említett szoftveralkalmazás kezeléséből, használatából és fenntartásából eredő költségeit valamennyi tagállam maga viseli.
4. A nyilvántartást végző hatóságok az 1. és 2. pontban szereplő automatizált eljárások használatával a I. mellékletben szereplő adatokra vonatkozó információkat egy vagy több másik tagállam elektronikus jármű-nyilvántartásából hívják le.
5. A szoftveralkalmazás biztonságos kommunikációt tesz lehetővé más tagállamokkal, és XML-ben kommunikál a tagállamok idősebb háttérrendszereivel. A rendszeren keresztül a tagállamok az üzeneteket közvetlenül a fogadó félnek küldhetik el.
7. A hálózaton keresztül küldött XML-üzenetek titkosítva lesznek.

JAVASLATOK PÉNZÜGYI KIMUTATÁSA

1. A JAVASLAT/KEZDEMÉNYEZÉS KERETE

- 1.1. A javaslat/kezdemenyezés címe
- 1.2. A tevékenység alapú irányítás /tevékenység alapú költségvetés-tervezés keretébe tartozó érintett szakpolitikai terület(ek)
- 1.3. A javaslat/kezdemenyezés típusa
- 1.4. Célkitűzés(ek)
- 1.5. A javaslat/kezdemenyezés indoklása
- 1.6. Az intézkedés és a pénzügyi hatás időtartama
- 1.7. Tervezett irányítási módszer(ek)

2. IRÁNYÍTÁSI INTÉZKEDÉSEK

- 2.1. A nyomon követésre és a jelentéstételre vonatkozó szabályok
- 2.2. Irányító és ellenőrző rendszer
- 2.3. A csalások és a szabálytalanságok megelőzésre vonatkozó intézkedések

3. A JAVASLAT/KEZDEMÉNYEZÉS BECSÜLT PÉNZÜGYI HATÁSA

- 3.1. A kiadások a többéves pénzügyi keret mely fejezetét/fejezeteit és a költségvetés mely kiadási tételét/tételeit érintik?
- 3.2. A kiadásokra gyakorolt becsült hatás
 - 3.2.1. A kiadásokra gyakorolt becsült hatás összegzése
 - 3.2.2. Az operatív előirányzatokra gyakorolt becsült hatás
 - 3.2.3. Az igazgatási előirányzatokra gyakorolt becsült hatás
 - 3.2.4. A jelenlegi többéves pénzügyi kerettel való összeegyeztethetőség
 - 3.2.5. Harmadik felek részvétele a finanszírozásban
- 3.3. Az árbevételre gyakorolt becsült hatás

PÉNZÜGYI KIMUTATÁS JAVASLATOKHOZ

1. A JAVASLAT/KEZDEMÉNYEZÉS FŐBB ADATAI

1.1. A javaslat/kezdemenyezés címe

Javaslat – az Európai Parlament és a Tanács rendelete a másik tagállamban nyilvántartásba vett gépjárművek belső piacon belüli átvitelének egyszerűsítéséről

1.2. A tevékenységalapú irányítás /tevékenységalapú költségvetés-tervezés keretébe tartozó érintett szakpolitikai terület(ek)²⁵

02. cím – Vállalkozáspolitikai – 02 03. alcím : Áruk belső piaca és ágazati politikák

1.3. A javaslat/kezdemenyezés típusa

A javaslat/kezdemenyezés egy új intézkedésre irányul

1.4. Célkitűzések

1.4.1. A javaslat/kezdemenyezés által érintett többéves bizottsági stratégiai célkitűzések

1a. Versenyképesség a növekedésért és foglalkoztatásért

1.4.2. Meghatározott célkitűzés(ek) és a tevékenységalapú irányítás/tevékenységalapú költségvetés-tervezés keretébe tartozó érintett tevékenység(ek)

1. sz. meghatározott célkitűzés: A meglévő belső piaci joganyag folyamatos felülvizsgálata, valamint adott esetben jogalkotási és nem jogalkotási intézkedések iránti javaslatok tétele.

1.4.3. Várható eredmény(ek) és hatás

Tüntesse fel, milyen hatásokat gyakorolhat a javaslat/kezdemenyezés a kedvezményezettek/az érintett célcsoportokra.

A kezdemenyezés várható eredménye, hogy az újbóli nyilvántartásba vétellel kapcsolatos és a gépjárművek szabad mozgását jelenleg megnehezítő közigazgatási akadályok elhárításával javul az egységes piac működése. A javaslat célja, hogy a polgárok, a munkavállalók, a munkaadók, az autókölcsönző és lízingtársaságok, valamint a nyilvántartást végző hatóságok számára összehangolja, megkönnyítse és egyszerűbbé tegye a más tagállamban nyilvántartásba vett gépjárművek újbóli nyilvántartásba vételére vonatkozó eljárásokat. Az is célja, hogy valamennyi érintett számára csökkentse az adminisztrációs terheket anélkül, hogy az veszélyeztetné a közlekedés biztonságát, illetve a bűncselekmények és csalások megelőzését.

Ez a javaslat hatással lesz az egyik országból a másikba költöző polgárokra; azokra, akiknek egy másik tagállamban van nyaralójuk, és azokra a személyekre, akik az egyik

²⁵

ABM: Activity-Based Management (tevékenységalapú irányítás) – ABB: Activity-Based Budgeting (tevékenységalapú költségvetés-tervezés).

tagállamban élnek, de a munkaadójuknak egy másik tagállamban nyilvántartásba vett gépjárművét használják. A polgárok alkotják az EU-n belüli használtautó-piac fő vevőkörét is. A használtautó-kereskedőket szintén közvetlenül érinti ez a javaslat, csakúgy, mint a lízingtársaságokat és az autókölcsönző cégeket. Végezetül ez a javaslat a gépjárművek nyilvántartását végző hatóságokra is kihat. A konkrét hatások részletesebb ismertetését a kísérő hatástanulmány tartalmazza.

1.4.4. Az eredmények és hatások mutatói

Tüntesse fel a javaslat/kezdeményezés megvalósításának nyomon követését lehetővé tevő mutatókat.

- Panaszok száma;
- A SOLVIT-ügyek száma;
- Bírósági ügyek száma;
- Az Európai Fogysztói Központokhoz érkező kérelmek száma;
- Az újraregisztrálások és kijelentkezések száma;
- Nyilvános konzultáció, különös tekintettel az adminisztrációs terhekre;
- Kifejezetten erre a szektorra vonatkozó felmérés;
- Kifejezetten a nyilvántartást végző nemzeti hatóságokra vonatkozó felmérés;
- EUCARIS statisztikák.

1.5. A javaslat/kezdeményezés indoklása

1.5.1. Rövid vagy hosszú távon kielégítendő szükséglet(ek)

E kezdeményezés általános célkitűzése, hogy javítsa az egységes piac működését azáltal, hogy megszünteti a gépjárművek újbóli nyilvántartásba vételével kapcsolatos adminisztrációs akadályokat, amelyek jelenleg gátolják az áruk szabad mozgását.

1.5.2. Az uniós részvételből adódó többletérték

A gépjárművek nyilvántartásba vételének határokon átnyúló vonatkozásai továbbra is gondokat okoznak a belső piacon. Az Európai Bíróság például 2000. óta 17 ítéletet és végzést hozott azzal kapcsolatban, hogy a gépjárművek nyilvántartásba vételével kapcsolatos ügyek természetükből adódóan akadályozzák az áruk, szolgáltatások és személyek szabad mozgását. A másik tagállamban nyilvántartott gépjárművek újbóli nyilvántartásba vételére vonatkozó tagállami közigazgatási szabályok eltérései akadályozzák ezeknek a járműveknek az EU-n belüli szabad mozgását. Az EU-nak ezért jogában áll a EUMSZ 114. cikke alapján eljárni annak érdekében, hogy a másik tagállamban vásárolt használt gépjárművek, a gépjárművet egy másik lakóhely szerinti tagállamba továbbító polgárok, a munkahely szerinti tagállamban regisztrált járművet használó polgárok, valamint az autókölcsönző cégek (és kisebb mértékben a lízingcégek) számára, akik a saját magukra vagy az ügyfeleikre vonatkozó regisztrációs kötelezettségek következtében ezeknek a gépjárműveknek a határokon átnyúló használata során akadályokba ütköznek, biztosítsa az egységes piac működését. A szubszidiaritás elvének való megfelelés érdekében azonban a kezdeményezésnek nem tárgya sem az ugyanabban a tagállamban történő ismételt nyilvántartásba vétel, sem a gépjárműnek ugyanabban a tagállamban történő átruházása.

1.5.3. Korábbi hasonló tapasztalatok tanulságai

A köteleességszegési eljárások indításán túl a Bizottság értelmező közleményeket is kiadott, amelyekben összefoglalta a tárgykörre vonatkozó uniós jogszabályokat. Az uniós

jogszabályok és az Európai Bíróság ítélkezési gyakorlata azonban folyamatosan fejlődik, ezért a gépjárművek nyilvántartásba vételére vonatkozó legtöbb értelmező közlemény, köztük a 2007-ben kiadott közlemény is, meglehetősen gyorsan elévülnek. Emellett az értelmező közlemények nem kötelező erejűek, és eddig nem bizonyultak hatékony eszköznek a tagállamok eligazításában vagy korlátozásában. Továbbá, bár a Bizottság már kiadta ezeket a különféle értelmező közleményeket, nem állíthatjuk, hogy azok jelentősen csökkentették volna a problémák számát. A nyilvántartást végző nemzeti hatóságoknak tudomásuk van – vagy kellene, hogy legyen – a legújabb értelmező közlemények meglétéről, de ha a nemzeti szabályozás és az értelmező közlemény között ellentmondás van, akkor általában a nemzeti jogszabályt alkalmazzák. Nincs jele annak, hogy a polgároknak és a vállalkozásoknak tudomásuk lenne a közlemény létezéséről, és irreálisnak tűnik arra számítani, hogy konfliktus esetén a közlemény – amely az uniós jogszabályok és az Európai Bíróság ítélkezési gyakorlatának fő elemeit vázolja, – nagy segítséget jelentene a számukra.

1.5.4. Összhang és lehetséges szinergia egyéb pénzügyi eszközökkel

Ez a kezdeményezés teljes mértékben összhangban van más vonatkozó jogi eszközökkel, különösen a járművek nyilvántartásba vételéhez kapcsolódó okmányokról szóló 1999. április 29-ei 1999/37/EK irányelvvel, az elhasználandó járművekről szóló 2000. szeptember 18-i 2000/53/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel, a gépjármű-felelősségbiztosításról és a biztosítási kötelezettség ellenőrzéséről szóló, 2009. szeptember 16-i 2009/103/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel, a határokon átnyúló vonatkozású, járművekkel kapcsolatos bűncselekmények üldözéséről szóló 2004. december 22-i 2004/919/EK tanácsi határozattal, a terrorizmus és a határokon átnyúló bűnözés elleni küzdelemre irányuló, határokon átnyúló együttműködés megerősítéséről szóló, 2008. június 23-i 2008/615/IB tanácsi határozattal, valamint a terrorizmus és a határokon átnyúló bűnözés elleni küzdelemre irányuló, határokon átnyúló együttműködés megerősítéséről szóló 2008/615/IB határozat végrehajtásáról szóló, 2008. június 23-i 2008/616/IB tanácsi határozattal.

1.6. Az intézkedés és a pénzügyi hatás időtartama

A javaslat/kezdeményezés **határozatlan időtartamra** vonatkozik

1.7. Tervezett irányítási módszer(ek)

Centralizált irányítás közvetlenül a Bizottság által

2. IRÁNYÍTÁSI INTÉZKEDÉSEK

2.1. A nyomon követésre és a jelentéstételre vonatkozó szabályok

Ismertesse a gyakoriságot és a feltételeket.

A javaslat 13. cikke intézkedik e rendelet értékeléséről, amelyet négy évvel a rendelet hatályba lépését követően egy, az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak elküldött jelentésben kell ismertetni. Az értékelésnek ki kell emelnie a rendelet esetleges problémáit és hiányosságait, hogy kiinduló pontja lehessen a további intézkedéseknek, beleértve a rendelet módosítására vonatkozó esetleges javaslatokat, a polgárok és vállalkozások adminisztrációs kötelezettségeinek egyszerűsítése és a használt autók egységes piacának további integrációja érdekében.

2.2. Irányító és ellenőrző rendszer

2.2.1. Felismert kockázat(ok)

Pénzügyi kockázat nem állapítható meg.

2.2.2. Tervezett ellenőrzési mód(ok)

A tervezett ellenőrzési módokat a költségvetési rendelet és a 2342/2002/EK, Euratom rendelet állapítja meg.

2.3. A csalások és a szabálytalanságok megelőzésre vonatkozó intézkedések

Tüntesse fel a meglévő vagy tervezett megelőző és védőintézkedéseket.

A Bizottság biztosítja, hogy az Unió pénzügyi érdekeit csalás, korrupció és egyéb jogellenes tevékenységek elleni megelőző intézkedésekkel és hatékony ellenőrzésekkel védjék, gondoskodik továbbá a jogosulatlanul kifizetett összegek visszafizettetéséről, és szabálytalanság esetén hatékony, arányos és visszatartó erejű szankciókat szab ki a 2988/95/EK, Euratom, a 2185/96/EK, Euratom, és az 1073/1999/EK rendeletnek megfelelően.

3. A JAVASLAT/KEZDEMÉNYEZÉS BECSÜLT PÉNZÜGYI HATÁSA

3.1. A kiadások a többéves pénzügyi keret mely fejezetét/fejezeteit és a költségvetés mely kiadási tételét/tételeit érintik?

- Jelenlegi költségvetési kiadási tételek

A többéves pénzügyi keret fejezetei, azon belül pedig a költségvetési tételek sorrendjében.

A többéves pénzügyi keret fejezete	Költségvetési tétel	Kiadás típusa	Hozzájárulás			
	Szám Szám [.....fejezet]	Diff./nem diff. (26)	EFTA- országból 27	tagjelölt országból ²⁸	harmadik országból	a költségvetési rendelet 18. cikke (1) bekezdésének aa) pontja értelmében
1a. Versenyképesség a növekedésért és foglalkoztatásért	[XX.YY.YY.YY]	Diff./nem diff.	IGEN	NEM	NEM	NEM

²⁶ Differenciált/nem differenciált előirányzatok.

²⁷ EFTA: *Európai Szabadkereskedelmi Társulás*.

²⁸ Tagjelölt országok, és adott esetben a nyugat-balkáni potenciális tagjelölt országok

3.2. A kiadásokra gyakorolt becsült hatás

3.2.1. A kiadásokra gyakorolt becsült hatás összegzése

Millió EUR (három tizedesjegyig)

A többéves pénzügyi keret fejezete:		Szám	1a. Versenyképesség a növekedésért és foglalkoztatásért					
DG: ENTR			2014	2015	2016	2017	2018	ÖSSZESEN
• Operatív előirányzatok			0	0	0	0	0	0
DG ENTR előirányzatok ÖSSZESEN	Kötelezettségvállalási előirányzatok	=1+1a +3	0	0	0	0	0	0
	Kifizetések	=2+2a +3	0	0	0	0	0	0
A többéves pénzügyi keret fejezete:		5	„Igazgatási kiadások”					
Vállalkozáspolitikai és ipari főigazgatóság (DG ENTR)			2014	2015	2016	2017	2018	ÖSSZESEN
• Emberi erőforrások			0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	1.0
• Egyéb igazgatási kiadások			0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.5
DG ENTR ÖSSZESEN	Előirányzatok		0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	1.5
A többéves pénzügyi keret 5. fejezetébe tartozó előirányzatok ÖSSZESEN	(Total commitments = Total payments)		0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	1.5
a többéves pénzügyi keret	Kötelezettségvállalási előirányzatok		0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	1.5

1-5. fejezetébe tartozó előirányzatok ÖSSZESEN	Kifizetési előirányzatok	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	1.5
---	--------------------------	-----	-----	-----	-----	-----	------------

3.2.2. Az operatív előirányzatokra gyakorolt becsült hatás

A javaslat/kezdemenyezés nem igényel operatív előirányzatot

3.2.3. Az igazgatási előirányzatokra gyakorolt becsült hatás

3.2.3.1. Összefoglaló

A javaslat/kezdemenyezés az alábbiakban ismertetett igazgatási előirányzatokat igényel:

Millió EUR (három tizedesjegyig)

	2014	2015	2016	2017	2018	ÖSSZESEN
A többéves pénzügyi keret 5. FEJEZETE						
Emberi erőforrások	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	1.0
Egyéb igazgatási kiadások	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.5
A többéves pénzügyi keret 5 FEJEZETE összesen	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	1.5

A többéves pénzügyi keret 5 FEJEZETÉBE nem tartozó előirányzatok²⁹						
Emberi erőforrások	0	0	0	0	0	0
Egyéb igazgatási kiadások	0	0	0	0	0	0
A többéves pénzügyi keret 5 FEJEZETÉBE nem tartozó előirányzatok összesen	0	0	0	0	0	0

ÖSSZESEN	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	1.5
-----------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------

²⁹ Technikai és/vagy igazgatási segítségnyújtás, valamint uniós programok és/vagy fellépések végrehajtásához biztosított támogatási kiadások (korábban: BA-tételek), közvetett kutatás, közvetlen kutatás.

3.2.3.2. A javaslat becsült emberi erőforrás igénye

A javaslat/kezdeményezés emberi erőforrás igénye az alábbiak szerint alakul:

A becsléseket egész számra kerekítve (de legfeljebb egy tizedes jegyig lebontva) kell megadni

	2014	2015	2016	2017	2018
• Létszámterv szerinti státuszok (tisztviselők és ideiglenes alkalmazottak)					
02 01 01 01 (a központban és a bizottsági képviselőteken)	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 (a küldöttségeknél)	0	0	0	0	0
XX 01 05 01 (közvetett kutatás)	0	0	0	0	0
10 01 05 01 (közvetlen kutatás)	0	0	0	0	0
• Külső személyzet (teljes munkaidős egyenértékben kifejezve: FTE)³⁰					
XX 01 02 01 (AC, INT, END a teljes keretből)	0	0	0	0	0
XX 01 02 02 (AC, INT, JED, AL és END a küldöttségeknél)	0	0	0	0	0
XX 01 04 yy ³¹	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0
XX 01 05 02 (AC, END, INT közvetett kutatásban)	0	0	0	0	0
10 01 05 02 (AC, END, INT közvetlen kutatásban)	0	0	0	0	0
Egyéb költségvetési tételek (kérjük megnevezni)	0	0	0	0	0
ÖSSZESEN	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

A humánerőforrás-igényeknek az adott főigazgatóság rendelkezésére álló, az intézkedés irányításához rendelt személyzettel és/vagy az adott főigazgatóságon belüli személyzet-átcsoportosítással kell eleget tenni. A források adott esetben a költségvetési korlátok betartása mellett kiegészíthetők az éves elosztási eljárás keretében az irányító főigazgatósághoz rendelt további juttatásokkal.

Az elvégzendő feladatok ismertetése:

Tisztviselők és ideiglenes alkalmazottak	Intézik a rendelet végrehajtását többek között a végrehajtási jogi aktusok és lehetőség szerint a felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésével és az értékelési folyamat elindításával
--	--

³⁰ AC = szerződéses alkalmazott; AL = helyi alkalmazott; END = kirendelt nemzeti szakértő; INT = átmeneti alkalmazott; JED = küldöttségi pályakezdő szakértő.

³¹ Az operatív előirányzatoknál a külső személyzetre részleges felső határérték vonatkozik (korábban: BA-tételek)

3.2.4. *A jelenlegi többéves pénzügyi kerettel való összeegyeztethetőség*

A javaslat összeegyeztethető a jelenlegi többéves pénzügyi kerettel.

3.2.5. *Harmadik felek részvétele a finanszírozásban*

A javaslat nem irányoz elő harmadik felek általi társfinanszírozást

3.3. Az árbevételre gyakorolt becsült hatás

A javaslatnak az árbevételre nincs pénzügyi hatása.