



KOMISJA EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 4.4.2012 r.
COM(2012) 164 final

2012/0082 (COD)

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

**w sprawie uproszczenia przenoszenia w ramach jednolitego rynku pojazdów
silnikowych zarejestrowanych w innym państwie członkowskim**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

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

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

Pomimo coraz większej integracji jednolitego rynku, problemy związane z rejestracją pojazdów silnikowych często stanowią dla przedsiębiorstw i obywateli barierę na rynku wewnętrznym. Problemy związane z rejestracją pojazdów silnikowych zostały wymienione w sporządzonym przez Komisję wykazie 20 najważniejszych przeszkód występujących na jednolitym rynku. W sprawozdaniu na temat obywatelstwa UE z 2010 r. „Usuwanie przeszkód w zakresie praw obywatelskich UE”¹ Komisja wskazała na problemy z rejestracją pojazdów jako jedno z głównych utrudnień, jakie napotykają obywatele w życiu codziennym, gdy korzystają z praw przysługujących im w ramach prawodawstwa UE. W ramach działań służących usunięciu utrudnień Komisja zapowiedziała uproszczenie formalności i warunków rejestracji pojazdów zarejestrowanych w innym państwie członkowskim (działanie nr 6 w sprawozdaniu na temat obywatelstwa UE).

Obowiązek rejestracji w przyjmującym państwie członkowskim pojazdu silnikowego zarejestrowanego w państwie członkowskim pochodzenia przez wiele lat był źródłem skarg i spraw sądowych. Obywatele i przedsiębiorstwa dokonujący zakupu pojazdu silnikowego w innym państwie i zabierający go do kraju, w którym mieszkają lub mają siedzibę, muszą zwykle dopełnić skomplikowanych i uciążliwych procedur rejestracji oraz odpowiedzieć na czasochłonne wezwania do dostarczenia dodatkowych dokumentów.

W rezultacie problemy związane z rejestracją pojazdów silnikowych mają negatywny wpływ na swobodny przepływ towarów, który stanowi jedną z podstawowych wolności będących kamieniem węgielnym Unii Europejskiej. Podkreślono to w strategii „Europa 2020” na rzecz inteligentnego i trwałego wzrostu gospodarczego sprzyjającego włączeniu społecznemu², gdzie zwrócono uwagę na fakt, że pomimo istniejącego z prawnego punktu widzenia jednolitego rynku, przedsiębiorstwa i obywatele na co dzień borykają się z utrudnieniami w działalności transgranicznej.

W swojej opinii z dnia 11 marca 2011 r. Grupa Wysokiego Szczebla Niezależnych Partnerów ds. Obciążeń Administracyjnych poparła ewentualną inicjatywę Komisji na rzecz uproszczenia warunków i formalności związanych z rejestracją. Grupa wezwała ponadto władze krajowe do jak najszybszego podjęcia intensywnych działań na rzecz usprawnienia procedury rejestracji, w szczególności w odniesieniu do wzajemnego uznawania wymaganej dokumentacji, oraz do powstrzymania się od uciążliwych wezwań do dostarczenia dodatkowych dokumentów.

Wszystkie państwa członkowskie posiadają system rejestracji pojazdów silnikowych. W ramach systemu wydawane są administracyjne zezwolenia na dopuszczenie tych pojazdów do ruchu drogowego, co wymaga ich identyfikacji i wydania numeru rejestracyjnego. Dane rejestracyjne wykorzystywane są do opodatkowania pojazdów

¹ COM(2010)603 z 27.10.2010.

² COM(2010)2020 z 3.3.2010.

silnikowych. Po zakończeniu procedury rejestracji państwa członkowskie wydają dowód rejestracyjny, który zaświadcza, że pojazd jest zarejestrowany w państwie członkowskim. Dowód rejestracyjny zawiera również nazwisko i adres osoby, na którą pojazd jest zarejestrowany („posiadacza” dowodu rejestracyjnego, który nie musi koniecznie być właścicielem pojazdu silnikowego).

Jeżeli pojazd silnikowy jest zarejestrowany w jednym państwie członkowskim i często używany w innym, często pojawiają się dwa główne problemy:

- (1) obywatele, którzy przeprowadzają się do innego państwa członkowskiego, pracownicy transgraniczni, przedsiębiorstwa wynajmu samochodów i osoby biorące w leasing pojazdy silnikowe w innym państwie członkowskim często zmuszone są do rejestracji pojazdów w państwie, na którego terytorium mieszkają lub w którym używają pojazdu, mimo iż jest on już zarejestrowany w innym państwie członkowskim. Dzieje się tak na przykład, gdy posiadacz dowodu rejestracyjnego zmienia miejsce zamieszkania i przenosi się na stałe, wraz ze swoim pojazdem silnikowym, do innego państwa członkowskiego. Stanowi to jednak uciążliwy problem dla obywateli, którzy mieszkają część roku w jednym państwie członkowskim, a część w innym, jak również dla osób dojeżdżających do pracy z sąsiedniego państwa, które w państwie członkowskim zamieszkania wykorzystują pojazd silnikowy zarejestrowany przez ich pracodawcę w innym państwie członkowskim. W takim przypadku pojazd silnikowy jest zarejestrowany w jednym z państw członkowskich, ale drugie państwo członkowskie często także wymaga jego rejestracji. Firmy leasingowe także borykają się z problemami związanymi z rejestracją, szczególnie gdy są posiadaczami dowodu rejestracyjnego, a pojazd silnikowy używany jest przez osobę mającą siedzibę lub miejsce zamieszkania w innym państwie członkowskim. Także przedsiębiorstwa wynajmu samochodów, które pragną na krótki okres przenieść część swojej floty do innego państwa członkowskiego w celu zaspokojenia sezonowego zapotrzebowania, są zazwyczaj zobowiązane zarejestrować pojazdy silnikowe w tym państwie członkowskim.
- (2) Formalności związane z ponowną rejestracją pojazdu silnikowego przenoszonego z jednego państwa członkowskiego do drugiego są często bardzo uciążliwe i długotrwałe. Przeniesienie pojazdu silnikowego na dłuższy okres do innego państwa członkowskiego wymaga nie tylko dopełnienia nowych formalności w przyjmującym państwie członkowskim, ale także w państwie członkowskim pochodzenia w celu zakończenia rejestracji pojazdu w tym państwie. Dodatkowe obciążenie jest spowodowane głównie faktem, że organy rejestrujące w przyjmującym państwie członkowskim, oprócz danych znajdujących się w dowodzie rejestracyjnym, nie mają informacji na temat pojazdu silnikowego lub informacje te są ograniczone. Jeżeli pojazd miałby być ponownie zarejestrowany w tym samym państwie członkowskim, organy rejestrujące mogłyby sięgać do informacji znajdujących się w ich krajowych bazach danych.

2. WYNIKI KONSULTACJI Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI ORAZ OCENY SKUTKÓW

Niniejszemu wnioskowi towarzyszy streszczenie oceny skutków oraz ocena skutków. Jej projekt został oceniony przez Radę ds. Oceny Skutków Komisji Europejskiej, która wydała swoją opinię w dniu 16 grudnia 2011 r. Ostateczna ocena skutków została odpowiednio zmieniona.

Niniejszy wniosek doprowadzi do wprowadzenia znacznych uproszczeń dla przedsiębiorstw, obywateli i organów rejestrujących. Zmniejszenie obciążenia administracyjnego pozwoli na oszczędności w wysokości co najmniej 1 445 mln EUR rocznie.

W okresie od marca do maja 2011 r. w ramach interaktywnego kształtowania polityki (IPM) przeprowadzone zostały konsultacje społeczne z zainteresowanymi stronami przy użyciu odpowiednich kwestionariuszy dla obywateli, podmiotów gospodarczych i organów publicznych (Twój głos w Europie). Streszczenie wyników konsultacji społecznych można znaleźć w załączniku 1 do oceny skutków oraz na stronie internetowej Europa³. Wszystkie minimalne wymogi Komisji zostały spełnione. W dniu 21 czerwca 2011 r. zorganizowano konferencję, aby przedstawić wstępne wyniki konsultacji społecznych oraz umożliwić dodatkową debatę i wymianę informacji między zainteresowanymi stronami, a w szczególności organami publicznymi odpowiedzialnymi za rejestrację w państwach członkowskich.

3. ASPEKTY PRAWNE WNIOSKU

3.1 Cele wniosku

Ogólnym celem niniejszej inicjatywy jest poprawa funkcjonowania jednolitego rynku poprzez usunięcie barier administracyjnych związanych z procedurą ponownej rejestracji pojazdów silnikowych, które utrudniają obecnie swobodny przepływ towarów.

Szczegółowe cele tej inicjatywy to harmonizacja, usprawnienie i uproszczenie procedur ponownej rejestracji pojazdów silnikowych zarejestrowanych w innym państwie członkowskim z korzyścią dla obywateli, pracowników, pracodawców, przedsiębiorstw wynajmu samochodów lub firm leasingowych oraz organów rejestrujących. Ponadto inicjatywa ma na celu zmniejszenie obciążeń administracyjnych wszystkich zaangażowanych podmiotów, nie wywierając negatywnego wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego lub zapobieganie przestępczości i oszustwom.

Cele operacyjne, które mają być realizowane w ramach inicjatywy, są następujące:

- ustalenie, w którym państwie członkowskim należy zarejestrować pojazd silnikowy przeniesiony między państwami członkowskimi;

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)

- skrócenie czasu procedur ponownej rejestracji;
- zmniejszenie obciążeń administracyjnych obywateli i przedsiębiorstw poprzez ograniczenie liczby dokumentów niezbędnych do przeprowadzenia procedury ponownej rejestracji oraz ułatwienie wymiany danych pomiędzy krajowymi organami rejestrującymi.

3.2. Podstawa prawna – forma aktu prawnego

Bieżące problemy i różnice w zakresie przepisów administracyjnych na poziomie krajowym w odniesieniu do ponownej rejestracji pojazdów silnikowych zarejestrowanych w innym państwie członkowskim utrudniają swobodny przepływ tych pojazdów w UE. Unia Europejska jest zatem uprawniona do podjęcia działań na mocy art. 114 TFUE w celu zapewnienia sprawnego funkcjonowania jednolitego rynku używanych pojazdów silnikowych zakupionych w innym państwie członkowskim. Ponadto niniejszy wniosek będzie również korzystny dla obywateli, którzy przenoszą pojazd silnikowy do innego państwa członkowskiego zamieszkania, używają pojazdu silnikowego zarejestrowanego w państwie członkowskim zatrudnienia, jak również dla przedsiębiorstw wynajmu samochodów (i w mniejszym stopniu firm leasingowych), które z powodu dotyczących ich lub ich klientów wymogów w zakresie rejestracji, napotykają bariery dla transgranicznego używania tych pojazdów.

Proponowany instrument prawny ma formę rozporządzenia z wymienionych poniżej względów. Rozporządzenie ma bezpośrednie zastosowanie w państwach członkowskich, bez potrzeby transpozycji do różnych krajowych porządków prawnych. Ponieważ instrument prawny będzie miał zastosowanie wyłącznie w sytuacjach o charakterze transgranicznym na terenie UE, rozporządzenie zapewni pewność prawa oraz uproszczenie w ramach rynku wewnętrznego. Rozporządzenie jest ponadto bardziej skutecznym instrumentem organizowania elektronicznej wymiany informacji pomiędzy krajowymi organami rejestrującymi. Co więcej, gdy akt prawny ma formę rozporządzenia, nie zachodzi ryzyko nadmiernie rygorystycznego wdrażania go przez państwa członkowskie.

3.3 Treść wniosku

W art. 1 potwierdza się zasadę, że państwa członkowskie są uprawnione do wyłączenia niektórych kategorii pojazdów silnikowych z wymogu rejestracji. Fakt, że pojazd silnikowy był zarejestrowany w innym państwie członkowskim, nie oznacza, że ten sam pojazd silnikowy powinien podlegać obowiązkowi rejestracji w państwie członkowskim, do którego został przeniesiony. W art. 1 wyraźnie wskazano również, że pojazdy silnikowe zarejestrowane w państwach trzecich nie wchodzą w zakres niniejszego wniosku. Wniosek nie dotyczy ponadto rejestracji pojazdów silnikowych, które były zarejestrowane w tym samym państwie członkowskim. Ponowna rejestracja pojazdów silnikowych w tym samym państwie członkowskim nadal podlega zatem przepisom krajowym tego państwa członkowskiego i nie jest objęta niniejszym wnioskiem. Ponadto państwa członkowskie zachowują swobodę co do wykorzystywania swoich uprawnień podatkowych w odniesieniu do pojazdów silnikowych, zgodnie z prawem Unii.

Artykuł 2 zawiera definicje, które dokładnie odzwierciedlają definicje określone w prawie Unii, a w szczególności w dyrektywie 1999/37/WE z dnia 29 kwietnia 1999 r. w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów⁴. Dyrektywa ta ma zastosowanie do pojazdów silnikowych, które są przedmiotem dyrektywy ramowej 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiającej ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów⁵ i dyrektywy 2002/24/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 marca 2002 r. w sprawie homologacji typu dwu- lub trzykołowych pojazdów mechanicznych i uchylającej dyrektywę Rady 92/61/EWG⁶, a nie do ciągników rolniczych lub leśnych. Zgodnie z niedawnym wyrokiem Trybunału Sprawiedliwości⁷ dyrektywa 1999/37/WE nie przewiduje jednak pełnej harmonizacji.

W art. 3 postanawia się, że państwo członkowskie może wymagać rejestracji na swoim terytorium pojazdu zarejestrowanego w innym państwie członkowskim, wyłącznie jeżeli posiadacz dowodu rejestracyjnego posiada miejsce zamieszkania na terytorium tego państwa. W art. 3 proponuje się kilka kryteriów określania miejsca zamieszkania. W przypadku osób fizycznych nie działających w ramach praktyki zawodowej proponowane kryteria określone zostały w art. 7 dyrektywy Rady 83/182/EWG z dnia 28 marca 1983 r. w sprawie zwolnień podatkowych we Wspólnocie, dotyczących niektórych środków transportu czasowo wwożonych do jednego państwa członkowskiego z innego państwa członkowskiego⁸. W przypadku przedsiębiorstw zaproponowane kryteria odnoszą się do siedziby lub miejsca prowadzenia działalności, co oznacza, że w przypadku gdy samochód zarejestrowany na przedsiębiorstwo w państwie członkowskim, w którym ma ono siedzibę, jest używany przez pracownika, którego miejsce zamieszkania znajduje się w innym państwie członkowskim, państwo to nie może wymagać dokonania rejestracji na jego terytorium. Dzięki temu w państwie członkowskim będącym miejscem zamieszkania pracownika nie jest konieczne ustalanie w indywidualnych przypadkach, czy samochód należący do przedsiębiorstwa jest wykorzystywany głównie do celów prywatnych czy służbowych oraz czy dojazd do pracy uznawany jest za użytkowanie służbowe czy prywatne.

W art. 4 ustanawia się jasną i prostą zasadę, zgodnie z którą posiadacz dowodu rejestracyjnego, który przenosi swoje miejsce zamieszkania do innego państwa członkowskiego, powinien złożyć wniosek o rejestrację pojazdu w okresie sześciu miesięcy od swojego przybycia. W tym okresie docelowe państwo członkowskie nie może ograniczyć używania pojazdu. Artykuł 4 zawiera także radykalne uproszczenie procedur rejestracji pojazdów silnikowych, które były zarejestrowane w innym państwie członkowskim. Opiera się ono na utrwalonym orzecznictwie Trybunału Sprawiedliwości w dziedzinie swobodnego przepływu towarów, zgodnie z którym państwa członkowskie powinny ułatwiać handel wewnątrz UE poprzez uznawanie dokumentacji wydanej w innym państwie członkowskim, dowodzącej na przykład, że pojazd zarejestrowany na terytorium tego państwa, przeszedł z pozytywnym

⁴ Dz.U. L 138 z 1.6.1999, s. 57.

⁵ Dz.U. L 263 z 9.10.2007, s. 1.

⁶ Dz.U. L 124 z 9.5.2002, s. 1.

⁷ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 6 października 2011 r., Philippe Bonnarde przeciwko Agence de Services et de Paiement, sprawa C-443/10.

⁸ Dz.U. L 105 z 23.4.1983, s. 59.

rezultatem badanie przydatności do ruchu drogowego. Trybunał Sprawiedliwości zaznaczył także, że tę zasadę wzajemnego uznawania rejestracji i przydatności do ruchu drogowego powinna uzupełniać współpraca między organami w państwach członkowskich w zakresie wszelkich brakujących danych⁹. Zgodnie z art. 4 współpraca ta opiera się na wymianie informacji w formie elektronicznej, co oznacza że organ rejestracji pojazdów pobiera dane z rejestru pojazdów państwa członkowskiego, w którym pojazd ten został zarejestrowany, za pośrednictwem aplikacji, o której mowa w art. 7 oraz w załączniku II. Taka zasada współpracy administracyjnej przy wykorzystaniu środków elektronicznych działa także w kierunku przeciwnym: gdy państwo członkowskie rejestruje pojazd, który był zarejestrowany w innym państwie członkowskim, zgodnie z art. 4 organ rejestrujący państwa członkowskiego przeznaczenia pojazdu silnikowego jest zobowiązany poinformować o rejestracji organ rejestrujący państwa członkowskiego, w którym dokonano wcześniejszej rejestracji. Artykuł 4 niniejszego wniosku dopuszcza ponadto dodatkowe kontrole pojazdu silnikowego w niektórych szczególnych przypadkach.

W art. 5 dokładnie określono, w jakich przypadkach organy rejestrujące mają prawo odmówić rejestracji pojazdu silnikowego, który został zarejestrowany w innym państwie członkowskim. Głównym celem art. 5 jest zapobieganie oszustwom, a także zapewnienie bezpieczeństwa ruchu drogowego, ponieważ ponowna rejestracja pojazdu silnikowego zarejestrowanego w innym państwie członkowskim jest niekiedy wykorzystywana do legalizacji skradzionych pojazdów lub ich dokumentów. Skradzione pojazdy są często sprzedawane po zmianie ich tożsamości, na przykład poprzez „klonowanie” (tj. usunięcie oryginalnych oznaczeń skradzionego pojazdu i zamianę ich na oznaczenia innego pojazdu, który jest obecnie w użytku na drogach, tak aby nadać skradzionemu pojazdowi jego tożsamość, w wyniku czego w użyciu są dwa pojazdy opatrzone tym samym numerem rejestracyjnym) lub poprzez „zamianę tożsamości” (tj. zamianę tożsamości kradzionego pojazdu i poważnie uszkodzonego pojazdu). Działaniom takim można zapobiec jedynie w drodze ścisłej współpracy między organami rejestrującymi. W związku z tym artykuł ten powinien przyczynić się również do wdrożenia:

- dyrektywy 2000/53/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 września 2000 r. w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji¹⁰. Dyrektywa ta zobowiązuje państwa członkowskie, między innymi, do podjęcia niezbędnych środków w celu zapewnienia, aby wszystkie pojazdy wycofane z eksploatacji były przekazywane uprawnionym zakładom przetwarzania. Zgodnie z dyrektywą państwa członkowskie tworzą system, w którym przedstawienie świadectwa złomowania będzie warunkiem wyrejestrowania pojazdu wycofanego z eksploatacji. Takie świadectwo będzie wystawiane posiadaczowi lub właścicielowi, kiedy pojazd wycofany z eksploatacji zostanie przekazany do zakładu przetwarzania;

⁹ Wyrok z dnia 20 września 2007 r., Komisja Wspólnot Europejskich przeciwko Królestwu Niderlandów, sprawa C-297/05.

¹⁰ Dz.U. L 269 z 21.10.2000, s. 34.

- decyzji Rady 2004/919/WE z dnia 22 grudnia 2004 r. w sprawie zwalczania przestępczości transgranicznej związanej z pojazdami¹¹, która ma na celu poprawę współpracy w Unii Europejskiej w celu zapobiegania i zwalczania przestępczości transgranicznej związanej z pojazdami, przy czym szczególną uwagę zwraca się na związek pomiędzy kradzieżą pojazdów a nielegalnym handlem samochodami. Decyzja zobowiązuje wszystkie państwa członkowskie do zapewnienia, aby ich właściwe organy podejmowały niezbędne kroki w celu zapobieżenia nadużyciom związanym z dokumentami rejestracyjnymi pojazdów i kradzieży tych dokumentów. Zgodnie z decyzją krajowe organy rejestracji pojazdów muszą być informowane przez organy ścigania, czy zgodnie z ich wiedzą pojazd, który jest w trakcie rejestracji, został skradziony. Decyzja ma również na celu zapobieganie nadużyciom w odniesieniu do dowodów rejestracyjnych pojazdów: każde państwo członkowskie musi zapewnić, by właściwe organy podjęły niezbędne kroki w celu odzyskania dowodu rejestracyjnego właściciela lub posiadacza pojazdu, jeżeli pojazd został poważnie uszkodzony w wypadku (szkoda całkowita). Dowód rejestracyjny musi również zostać odzyskany w przypadku, gdy podczas kontroli przez organ ścigania podejrzewa się, że doszło do naruszenia przepisów dotyczących oznakowania pojazdu, takich jak numer identyfikacyjny pojazdu.

W art. 6 zapewnia się ułatwienie handlu wewnątrzunijnego pojazdami używanymi poprzez zharmonizowane przepisy w sprawie tymczasowej rejestracji pojazdów silnikowych. Przepisy te są niezbędne przede wszystkim dla osób dokonujących zakupu pojazdu silnikowego w innym państwie członkowskim, aby umożliwić im przejazd pojazdem do ich własnego państwa członkowskiego w celu dokonania jego ostatecznej rejestracji. W przypadku gdy pojazd silnikowy zarejestrowany w państwie członkowskim jest sprzedawany osobie zamieszkałej w innym państwie członkowskim, sprzedający prawdopodobnie wyrejestruje pojazd silnikowy w momencie jego sprzedaży. Sprzedający prawdopodobnie nie zezwoli kupującemu na prowadzenie pojazdu silnikowego oznaczonego numerem rejestracyjnym sprzedającego. Tymczasowy system rejestracji jest zatem niezbędny, aby poprawić funkcjonowanie rynku używanych pojazdów silnikowych i zapewnić możliwość płynnego przejścia od rejestracji w pierwszym państwie członkowskim do nowej rejestracji w drugim państwie członkowskim. Tymczasowy system rejestracji umożliwia również organom rejestrującym zapewnienie jakości danych rejestracyjnych w ich rejestrach, tak aby można je było łatwo wymieniać za pośrednictwem aplikacji, o której mowa w art. 7. W art. 6 proponuje się ograniczenie ważności rejestracji tymczasowej do 30 dni, tak aby odpowiadała ona art. 15 dyrektywy 2009/103/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 września 2009 r. w sprawie ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych i egzekwowania obowiązku ubezpieczania od takiej odpowiedzialności¹². W art. 15 dyrektywy 2009/103/WE ustanowiono ubezpieczenie pojazdów silnikowych, które są wysyłane z jednego państwa członkowskiego do innego, wyszczególniając, że w takich przypadkach, począwszy od chwili przyjęcia dostawy przez kupującego i przez okres 30 dni, za państwo członkowskie, w którym umiejscowione jest ryzyko, uważane jest państwo

¹¹ Dz.U. L 389 z 30.12.2004, s. 28.

¹² Dz.U. L 263 z 7.10.2009, s. 11.

członkowskie przeznaczenia, nawet jeżeli pojazd nie został formalnie zarejestrowany w państwie członkowskim przeznaczenia. Jeżeli w tym okresie pojazd brał udział w wypadku i nie był w tym momencie ubezpieczony, instytucja odpowiedzialna za odszkodowanie w państwie członkowskim przeznaczenia będzie zobowiązana do wypłaty odszkodowania określonego w art. 10 dyrektywy 2009/103/WE.

W art. 7 wniosku określa się system elektronicznej wymiany danych rejestracyjnych pojazdów między państwami członkowskimi w celu ponownej rejestracji pojazdu silnikowego. W art. 7 upoważnia się Komisję do przyjęcia aktów wykonawczych dla wspólnych procedur i specyfikacji aplikacji, w tym formatu danych podlegających wymianie, procedur technicznych dotyczących konsultacji elektronicznych oraz dostępu do krajowych elektronicznych rejestrów, procedur dostępu i mechanizmów zabezpieczenia. Elektroniczna wymiana danych rejestracyjnych pojazdów między państwami członkowskimi powinna odbywać się zgodnie z Europejskimi Ramami Interoperacyjności (EIF)¹³.

Celem art. 8 jest ułatwienie prowadzonego przez przedsiębiorstwa handlu wewnątrzunijnego używanymi pojazdami poprzez zharmonizowane przepisy w sprawie „profesjonalnej rejestracji” pojazdów silnikowych. W większości państw członkowskich istnieją obecnie systemy „profesjonalnej rejestracji”, których celem jest umożliwienie sprzedawcom detalicznym kierowania pojazdami na drogach publicznych przez bardzo krótki okres, bez obowiązku ich formalnej rejestracji. Systemy „profesjonalnej rejestracji” są zazwyczaj zastrzeżone dla producentów, firm montujących, dystrybutorów i sprzedawców samochodów i mają zastosowanie do należących do nich pojazdów silnikowych lub pojazdów wykorzystywanych do przeprowadzania testów. Większość państw członkowskich nie wydaje jako takich profesjonalnych dowodów rejestracyjnych, służących między innymi do identyfikacji pojazdu silnikowego. Wydają one często innego rodzaju dokument, ustanawiający powiązanie między tablicami rejestracyjnymi a ich posiadaczem, lub wymagają od posiadacza prowadzenia rejestru, w którym rejestrowane są przejazdy pojazdu z danymi tablicami rejestracyjnymi. Praktyka pokazuje jednak, że większość „profesjonalnych rejestracji” nie jest uznawana przez inne państwa członkowskie, zazwyczaj ze względu na brak formalnego dowodu rejestracyjnego, co powoduje, że większość zawodowych dystrybutorów i sprzedawców detalicznych powstrzymuje się od wykorzystywania profesjonalnych rejestracji poza terytorium ich kraju. Celem art. 8 jest usunięcie tych przeszkód w handlu wewnątrzunijnym używanymi pojazdami silnikowymi, dzięki wspólnemu systemowi, w którym „profesjonalne rejestracje” przyznane producentom, firmom montującym, dystrybutorom i sprzedawcom samochodów, mającym siedzibę w państwie członkowskim, byłyby uznawane w innych państwach członkowskich. W art. 8 upoważnia się Komisję do przyjmowania aktów wykonawczych ustanawiających format i wzór profesjonalnego dowodu rejestracyjnego pojazdów.

W art. 9 zobowiązuje się państwa członkowskie do powiadamiania Komisji o nazwach i danych kontaktowych organów rejestracji pojazdów, które są odpowiedzialne za zarządzanie oficjalnymi rejestrami pojazdów na terytorium tych państw i stosowanie niniejszego rozporządzenia. Komisja następnie publikuje na swojej stronie internetowej wykaz organów rejestracji pojazdów oraz wszelkie

¹³

COM(2010)744 z 16.12.2010.

aktualizacje w tym wykazie. Artykuł 9 zobowiązuje ponadto organy rejestracji pojazdów do zapewnienia, by informacje dotyczące rejestracji pojazdów w danym państwie członkowskim oraz nazwa i dane kontaktowe organu rejestrującego były łatwo i ogólnie dostępne.

W art. 10 i 11 przekazuje się Komisji uprawnienia do przyjmowania zmian do załączników I i II w świetle postępu technicznego, w szczególności, w celu uwzględnienia odpowiednich zmian do dyrektywy 1999/37/WE lub zmian innych aktów Unii, które są bezpośrednio istotne dla aktualizacji załączników I i II. W artykułach tych przekazuje się także Komisji uprawnienia do określania warunków, które muszą być spełnione przez przedsiębiorstwa używające profesjonalnych dowodów rejestracyjnych pojazdów, oraz do określania okresu ich ważności:

- Załącznik I powinien odpowiadać treści zharmonizowanego świadectwa rejestracji określonego w dyrektywie 1999/37/WE w odniesieniu do danych dotyczących pojazdu. Ponieważ ani dane osobowe posiadacza poprzedniego świadectwa rejestracji ani dane osobowe innej osoby, o której mowa w świadectwie (np. właściciel, użytkownik itp.), nie są konieczne do celów ponownej rejestracji, dane te nie są ujęte w załączniku I, mimo że stanowią część obowiązkowych informacji określonych w zharmonizowanym świadectwie rejestracji określonym w dyrektywie 1999/37/WE. Nie można jednak wykluczyć ewentualnych przyszłych zmian, na przykład w treści świadectwa zgodności, które służy jako podstawa do pierwszej rejestracji. Tego rodzaju zmiany mogą być na przykład skutkiem zmiany dyrektywy ramowej 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiającej ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów. Przekazanie uprawnień powinno umożliwić Komisji dostosowywanie załącznika I do takich zmian.
- Załącznik II odnosi się bezpośrednio do aplikacji, która prawdopodobnie będzie wymagała w przyszłości kilku aktualizacji technicznych w celu uwzględnienia rozwoju technologicznego w dziedzinie technologii informatycznych. Przekazanie uprawnień powinno umożliwić Komisji odpowiednie dostosowywanie załącznika II.
- Przekazanie uprawnień powinno umożliwić Komisji określanie warunków, które muszą być spełnione przez przedsiębiorstwa używające profesjonalnych dowodów rejestracyjnych pojazdów w celu wypełnienia wymogu posiadania nieposzlakowanej opinii i wymaganych kompetencji zawodowych, zgodnie z art. 8 ust. 1 lit. c). Powinno to także umożliwić Komisji określanie okresu ważności profesjonalnych dowodów rejestracyjnych pojazdów.

W art. 12 określa się procedurę komitetową do celów wykonania art. 7 i 8, tj. akty wykonawcze dotyczące wspólnych procedur oraz specyfikacji aplikacji, o której mowa w art. 7, w tym formatu danych podlegających wymianie, procedur technicznych dotyczących konsultacji elektronicznych oraz dostępu do krajowych elektronicznych rejestrów, procedur dostępu i mechanizmów zabezpieczenia, jak również akty wykonawcze ustanawiające format i wzór profesjonalnych dowodów rejestracyjnych pojazdów. Powyższe akty wykonawcze będą miały zasięg ogólny, tak aby miała zastosowanie procedura sprawdzająca zgodnie z art. 2 ust. 2 lit. a)

rozporządzenia (UE) nr 182/2011 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiającego przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję¹⁴.

W art. 13 przewiduje się ocenę niniejszego rozporządzenia; jej wynikiem będzie sprawozdanie dla Parlamentu Europejskiego i Rady, które ma być przedstawione cztery lata od daty wejścia w życie rozporządzenia. Ocena powinna określać ewentualne problemy i niedociągnięcia rozporządzenia oraz może stanowić punkt wyjściowy dla dalszych działań, w tym ewentualnego wniosku zmieniającego niniejsze rozporządzenie, w celu dalszego uproszczenia procedur administracyjnych dla obywateli i przedsiębiorstw oraz lepszej integracji jednolitego rynku dla używanych pojazdów silnikowych.

Artykuł 14 stanowi, że rozporządzenie będzie miało zastosowanie po upływie roku od daty jego wejścia w życie.

4. WPLYW NA BUDŻET

Wpływ niniejszego wniosku na budżet jest określony w dołączonej do wniosku ocenie skutków finansowych. Niniejszy wniosek wymaga jedynie środków administracyjnych. Nie wiąże się on z koniecznością wykorzystania środków operacyjnych.

¹⁴ Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13.

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

**w sprawie uproszczenia przenoszenia w ramach jednolitego rynku pojazdów
silnikowych zarejestrowanych w innym państwie członkowskim**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 114,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego¹⁵,

po konsultacji z Europejskim Inspektorem Ochrony Danych,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Wszystkie państwa członkowskie posiadają system rejestracji pojazdów silnikowych; rejestracja stanowi administracyjne zezwolenie na ich dopuszczenie do ruchu drogowego i podczas jej obowiązywania pojazd jest zidentyfikowany i opatrzony numerem rejestracyjnym. Istnieje jednak wiele sprzecznych, skomplikowanych i uciążliwych krajowych przepisów w zakresie rejestracji pojazdu. W konsekwencji problemy związane z rejestracją pojazdów tworzą bariery na rynku wewnętrznym i prowadzą do problemów w zakresie swobodnego przepływu w ramach Unii pojazdów silnikowych zarejestrowanych w innym państwie członkowskim.
- (2) W sprawozdaniu na temat obywatelstwa UE z 2010 r. „Usuwanie przeszkód w zakresie praw obywatelskich UE”¹⁶ wskazano na problemy związane z rejestracją pojazdów jako jedno z głównych utrudnień, jakie napotykać obywatele w życiu codziennym, gdy korzystają z praw przysługujących im w ramach prawodawstwa UE. Komisja podkreśliła w sprawozdaniu potrzebę usunięcia tych utrudnień poprzez uproszczenie formalności i warunków rejestracji pojazdów zarejestrowanych w innym państwie członkowskim.

¹⁵ Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

¹⁶ COM(2010)603 z 27.10.2010.

- (3) W dyrektywie Rady 1999/37/WE z dnia 29 kwietnia 1999 r. w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów¹⁷ zharmonizowano formę i treść świadectwa rejestracji w celu ułatwienia jego zrozumienia i tym samym ułatwienia swobodnego przepływu pojazdów zarejestrowanych w danym państwie członkowskim na drogach znajdujących się na terytorium innego państwa członkowskiego. Zgodnie z tą dyrektywą, świadectwo rejestracji wydane przez państwo członkowskie powinno być uznawane przez inne państwa członkowskie do celów identyfikacji pojazdu w ruchu międzynarodowym lub jego ponownej rejestracji w innym państwie członkowskim. Dyrektywa 1999/37/WE nie zawiera jednak żadnych przepisów określających właściwe do celów rejestracji państwo członkowskie, ani mające zastosowanie formalności i procedury. W związku z tym, w celu wyeliminowania barier dla swobodnego przepływu pojazdów silnikowych w ramach rynku wewnętrznego, niezbędne jest ustanowienie odrębnych zharmonizowanych przepisów dotyczących określenia państwa członkowskiego, w którym muszą zostać zarejestrowane pojazdy silnikowe, oraz uproszczonych procedur ponownej rejestracji pojazdów silnikowych zarejestrowanych w innym państwie członkowskim.
- (4) Przepisy krajowe państw członkowskich często wymagają od przedsiębiorstw i obywateli, mających siedzibę lub miejsce zamieszkania na ich terytorium, zarejestrowania pojazdu silnikowego zarejestrowanego w innym państwie członkowskim przez osobę trzecią mającą siedzibę lub miejsce zamieszkania w tym państwie, także w przypadku gdy pojazd zasadniczo nie jest stale wykorzystywany w państwie członkowskim, które wymaga rejestracji, i gdy nie przewiduje się jego wykorzystywania w ten sposób. W związku z tym konieczne jest ustalenie, w którym państwie członkowskim powinien zostać zarejestrowany pojazd silnikowy w sytuacji, gdy jest on w posiadaniu osoby mającej siedzibę lub miejsce zamieszkania w państwie członkowskim innym niż państwo członkowskie, w którym ma siedzibę lub miejsce zamieszkania właściciel pojazdu. W takich okolicznościach właściwe jest, aby państwa członkowskie wzajemnie uznawały ważną rejestrację w innym państwie członkowskim.
- (5) Rejestracja pojazdów silnikowych zarejestrowanych w innym państwie członkowskim jest utrudniona ze względu na uciążliwe formalności związane z rejestracją w państwach członkowskich, w szczególności ze względu na obowiązek przedstawiania tych pojazdów do badań uzupełniających przed rejestracją w celu dokonania oceny ich stanu ogólnego lub w celu ich identyfikacji. W związku z powyższym konieczne jest ograniczenie tych formalności, aby zapewnić swobodny przepływ pojazdów silnikowych oraz zmniejszenie obciążeń administracyjnych dla obywateli, przedsiębiorstw i organów rejestrujących. Należy przewidzieć, w szczególności z myślą o obywatelach lub przedsiębiorstwach nabywających pojazd silnikowy zarejestrowany w innym państwie członkowskim, uproszczoną procedurę rejestracji, która obejmie uznawanie dokumentów wydawanych w innym państwie członkowskim i przeprowadzonych badań przydatności do ruchu drogowego, oraz współpracę administracyjną między właściwymi organami w celu wymiany brakujących danych.
- (6) Niniejsze rozporządzenie powinno uwzględniać decyzję Rady 2004/919/WE z dnia 22 grudnia 2004 r. w sprawie zwalczania przestępczości transgranicznej związanej z

¹⁷ Dz.U. L 138 z 1.6.1999, s. 57.

pojazdami¹⁸, której celem jest osiągnięcie poprawy współpracy w ramach Unii, zmierzającej do zapobiegania i zwalczania przestępczości transgranicznej związanej z pojazdami. Zgodnie z tą decyzją, każde państwo członkowskie zapewnia, by jego właściwe organy podejmowały niezbędne kroki w celu zapobieżenia nadużyciom i kradzieżom dokumentów rejestracyjnych. Niniejsze rozporządzenie powinno zatem pozwolić państwom członkowskim na odmowę rejestracji pojazdu silnikowego zarejestrowanego w innym państwie członkowskim w przypadku przestępstwa związanego z pojazdami, w tym nadużywania i kradzieży dokumentów rejestracyjnych pojazdu.

- (7) Celem niniejszego rozporządzenia powinno być uproszczenie procedur administracyjnych dla obywateli, przedsiębiorstw i organów rejestrujących w szczególności poprzez elektroniczną wymianę danych rejestracyjnych pojazdów. Dlatego też, w celu uproszczenia administracyjnych formalności rejestracyjnych, konieczne jest, by państwa członkowskie przyznawały sobie wzajemnie prawo dostępu do ich danych rejestracyjnych pojazdów celem poprawy wymiany informacji oraz przyspieszenia procedur rejestracji.
- (8) Przetwarzanie danych osobowych na mocy niniejszego rozporządzenia podlega przepisom dyrektywy 95/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 października 1995 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w zakresie przetwarzania danych osobowych i swobodnego przepływu tych danych¹⁹. Rozporządzenie (WE) nr 45/2001 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 grudnia 2000 r. o ochronie osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych przez instytucje i organy wspólnotowe i o swobodnym przepływie takich danych²⁰ ma zastosowanie do przetwarzania danych osobowych przez Komisję w kontekście niniejszego rozporządzenia.
- (9) Aby zapewnić bezpieczeństwo ruchu drogowego i przekazywanie wiarygodnych danych rejestracyjnych pojazdów drogą elektroniczną, przeniesienie pojazdu silnikowego zarejestrowanego w państwie członkowskim do innego państwa członkowskiego w celu jego rejestracji przez inne państwo członkowskie wymaga szeroko dostępnej rejestracji tymczasowej. Dlatego konieczne jest stworzenie systemu, w ramach którego pojazdy silnikowe mogą być zarejestrowane tymczasowo.
- (10) Przeniesienie pojazdów silnikowych do innego państwa członkowskiego przez przedsiębiorstwa zajmujące się dystrybucją pojazdów silnikowych lub świadczące usługi testowania lub naprawy i przeglądu pojazdów silnikowych zwykle odbywa się z krajowymi profesjonalnymi numerami rejestracyjnymi. Profesjonalne numery rejestracyjne często nie są jednak uznawane w innych państwach członkowskich, co utrudnia transgraniczną działalność przedsiębiorstw handlu używanymi pojazdami silnikowymi, w szczególności w regionach przygranicznych. W związku z tym konieczne jest przyjęcie systemu, w ramach którego przedsiębiorstwa dystrybucji pojazdów silnikowych lub przeprowadzające badania, świadczące usługi naprawcze bądź usługi w zakresie przeglądu pojazdów silnikowych mogą przenieść te pojazdy do innego państwa członkowskiego w ramach profesjonalnego numeru rejestracyjnego.

¹⁸ Dz.U. L 389 z 30.12.2004, s. 28.

¹⁹ Dz.U. L 281 z 23.11.1995, s. 31.

²⁰ Dz.U. L 8 z 12.1.2001, s. 1.

- (11) Ponieważ cele niniejszego rozporządzenia, a mianowicie ograniczenie formalności związanych z rejestracją pojazdu w celu zapewnienia swobodnego przepływu pojazdów silnikowych zarejestrowanych w innym państwie członkowskim i zmniejszenia obciążeń administracyjnych dla obywateli, przedsiębiorstw i organów rejestrujących, nie mogą być osiągnięte w sposób wystarczający przez państwa członkowskie ze względu na wzajemnie sprzeczne przepisy krajowe, natomiast z uwagi na skalę i skutki możliwe jest lepsze ich osiągnięcie na poziomie Unii, Unia Europejska może przyjąć środki, zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności, określoną w tym artykule, niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów.
- (12) W niniejszym rozporządzeniu respektuje się prawa podstawowe i przestrzega się zasad uznanych w Karcie praw podstawowych Unii Europejskiej.
- (13) Aby osiągnąć cel, jakim jest wymiana informacji pomiędzy państwami członkowskimi za pomocą środków interoperacyjnych, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjęcia aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do zmian załączników I i II do niniejszego rozporządzenia w świetle postępu technicznego, w szczególności w celu uwzględnienia odnośnych zmian do dyrektywy 1999/37/WE lub zmian innych aktów Unii, które są bezpośrednio istotne dla aktualizacji załączników I i II do niniejszego rozporządzenia, w odniesieniu do warunków, które muszą spełnić przedsiębiorstwa używające profesjonalnych dowodów rejestracyjnych, aby wypełnić wymagania dotyczące nieposzlakowanej opinii i niezbędnych kompetencji zawodowych, oraz w odniesieniu do okresu ważności profesjonalnych dowodów rejestracyjnych. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów. Przygotowując i opracowując akty delegowane, Komisja powinna zapewnić jednocześnie, terminowe i odpowiednie przekazywanie stosownych dokumentów Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
- (14) Dla zapewnienia jednolitych warunków wykonania niniejszego rozporządzenia należy przekazać Komisji uprawnienia wykonawcze w celu określenia wspólnych procedur i specyfikacji aplikacji, która jest niezbędna dla elektronicznej wymiany danych rejestracyjnych pojazdów, w tym formatu danych podlegających wymianie, procedur technicznych dotyczących konsultacji elektronicznych oraz dostępu do krajowych elektronicznych rejestrów, procedur dostępu i mechanizmów zabezpieczenia, jak również w celu ustanowienia formatu oraz wzoru profesjonalnego dowodu rejestracyjnego pojazdów. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiającym przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję²¹,

²¹ Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13.

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1 *Zakres*

1. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do następujących pojazdów:
 - (a) wszelkich pojazdów silnikowych lub przyczep, o których mowa w art. 3 dyrektywy 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady²²;
 - (b) wszelkich dwu- lub trójkołowych pojazdów silnikowych, także z kołami bliźniaczymi, przeznaczonych do poruszania się po drogach, o których to pojazdach mowa w art. 1 dyrektywy 2002/24/WE Parlamentu Europejskiego i Rady²³.
2. Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do rejestracji pojazdów silnikowych zarejestrowanych w państwie trzecim.
3. Niniejsze rozporządzenie pozostaje bez uszczerbku dla prawa państw członkowskich do wyłączenia pojazdów silnikowych z wymogu rejestracji zgodnie z dyrektywą 1999/37/WE.

Artykuł 2 *Definicje*

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

- (1) „rejestracja” oznacza administracyjne zezwolenie na dopuszczenie pojazdu do ruchu drogowego, w ramach którego identyfikuje się pojazd i przyznaje się mu numer seryjny, znany jako numer rejestracyjny;
- (2) „pojazd zarejestrowany w innym państwie członkowskim” oznacza pojazd posiadający ważny dowód rejestracyjny wydany przez inne państwo członkowskie;
- (3) „posiadacz dowodu rejestracyjnego” oznacza osobę, na której nazwisko lub nazwę pojazd jest zarejestrowany w państwie członkowskim;
- (4) „profesjonalna rejestracja pojazdu” oznacza administracyjne zezwolenie na dopuszczenie pojazdów do ruchu drogowego, w ramach którego identyfikuje się pojazdy i przyznaje się im numer seryjny, znany jako profesjonalny numer rejestracyjny, który może być używany przez różne pojazdy.

²² Dz.U. L 263 z 9.10.2007, s. 1.

²³ Dz.U. L 124 z 9.5.2002, s. 1.

Artykuł 3

Miejsce rejestracji pojazdów zarejestrowanych w innym państwie członkowskim

1. Państwo członkowskie może wymagać rejestracji na swoim terytorium pojazdu zarejestrowanego w innym państwie członkowskim, wyłącznie jeżeli posiadacz dowodu rejestracyjnego posiada miejsce zamieszkania na terytorium tego państwa.
2. Państwo członkowskie, w którym posiadacz dowodu rejestracyjnego posiada miejsce zamieszkania lub siedzibę, jest jednym z poniższych miejsc:
 - (a) w przypadku przedsiębiorstwa lub innego podmiotu, posiadającego osobowość prawną lub nie – państwo członkowskie, w którym znajduje się zarząd;
 - (b) w przypadku oddziału, agencji lub innej części przedsiębiorstwa lub innego podmiotu – państwo członkowskie, w którym znajduje się oddział, agencja lub część przedsiębiorstwa;
 - (c) w przypadku osoby fizycznej działającej w ramach prowadzonej przez siebie działalności gospodarczej – państwo członkowskie, które stanowi główne miejsce prowadzenia działalności takiej osoby;
 - (d) w przypadku jakiegokolwiek innej osoby fizycznej:
 - (i) miejsce, w którym dana osoba zwykle mieszka, to znaczy w okresie przynajmniej 185 dni w każdym roku kalendarzowym, z powodu więzi osobistych i zawodowych lub, w przypadku osoby nieposiadającej więzi zawodowych, z powodu więzi osobistych świadczących o bliskim związku między tą osobą a miejscem zamieszkania.
 - (ii) w przypadku osoby, której więzi zawodowe dotyczą innego miejsca niż więzi osobiste i z tego względu przebywającej na zmianę w różnych miejscach w dwóch lub więcej państwach członkowskich – miejsce, z którym taka osoba ma więzi osobiste, pod warunkiem że regularnie tam powraca.

Warunek określony w pkt (ii) nie ma zastosowania, w przypadku gdy dana osoba zamieszkuje w państwie członkowskim w celu wykonania określonego zadania w określonym czasie. Wyjazd na studia uniwersyteckie bądź w celu nauki w szkole nie oznacza zmiany miejsca zamieszkania.

Artykuł 4

Procedura rejestracji pojazdów zarejestrowanych w innym państwie członkowskim

1. Jeżeli posiadacz dowodu rejestracyjnego przenosi miejsce zamieszkania do innego państwa członkowskiego, zwraca się on o rejestrację pojazdu zarejestrowanego w innym państwie członkowskim w terminie sześciu miesięcy od swojego przybycia.

W okresie, o którym mowa w ustępie pierwszym, używanie pojazdu nie jest ograniczone.

2. Wniosek o rejestrację pojazdu zarejestrowanego w innym państwie członkowskim składa się do organu rejestracji pojazdów. Wniosek zawiera odpowiednie części świadectwa rejestracji zgodnie z art. 5 ust. 2 dyrektywy 1999/37/WE lub inne wymagane dowody wcześniejszej rejestracji w innym państwie członkowskim.
3. Po otrzymaniu wniosku o rejestrację pojazdu zarejestrowanego w innym państwie członkowskim organ rejestracji pojazdów niezwłocznie zbiera informacje na temat poszczególnych danych określonych w załączniku I bezpośrednio od organu rejestracji pojazdów państwa członkowskiego, w którym pojazd jest zarejestrowany, zgodnie z przepisami art. 7, i przenosi te dane do własnego rejestru.
4. Organy rejestracji pojazdów mogą przeprowadzać kontrole fizyczne pojazdu zarejestrowanego w innym państwie członkowskim przed jego rejestracją jedynie w następujących przypadkach:
 - (a) jeżeli informacji dostarczonych przez wnioskodawcę podczas procedury rejestracji nie znaleziono w rejestrze pojazdów państwa członkowskiego, w którym pojazd miał być zarejestrowany;
 - (b) jeżeli informacje dostarczone przez wnioskodawcę podczas procedury rejestracji różnią się od informacji przechowywanych w rejestrze pojazdów państwa członkowskiego, w którym pojazd jest zarejestrowany;
 - (c) jeżeli organy rejestracji pojazdów mają uzasadnione powody, by uważać, że przepisy techniczne, zgodnie z którymi dopuszczono dany pojazd na podstawie art. 23 lub 24 dyrektywy 2007/46/WE lub na podstawie art. 15 dyrektywy 2002/24/WE nie są równoważne przepisom obowiązującym w tym państwie;
 - (d) jeżeli wymagane są badania przydatności do ruchu drogowego, w przypadku wszelkich zmian własności pojazdu lub dla pojazdów poważnie uszkodzonych.
5. W przypadku rejestracji pojazdu zarejestrowanego w innym państwie członkowskim właściwy organ rejestracji pojazdów niezwłocznie zgłasza ten fakt do organu rejestracji pojazdów państwa członkowskiego, w którym pojazd był ostatnio zarejestrowany, zgodnie z art. 7.

Artykuł 5

Odmowa rejestracji pojazdu zarejestrowanego w innym państwie członkowskim

1. Organy rejestracji pojazdów mogą odmówić rejestracji pojazdu zarejestrowanego w innym państwie członkowskim wyłącznie w następujących przypadkach:
 - (a) jeżeli warunki określone w art. 4 ust. 2 nie są spełnione;
 - (b) jeżeli, w stosownych przypadkach, podatki lub opłaty nakładane przez to państwo członkowskie za rejestrację, o której mowa w art. 4, nie zostały uregulowane;
 - (c) jeżeli pojazd nie przeszedł pomyślnie kontroli fizycznych, o których mowa w art. 4 ust. 4;

- (d) jeżeli informacje zebrane zgodnie z art. 7 wskazują na jeden z następujących faktów:
 - (i) pojazd jest poważnie uszkodzony, kradziony lub zniszczony;
 - (ii) dokumenty rejestracyjne pojazdu zostały skradzione, chyba że posiadacz dowodu rejestracyjnego może w jasny sposób wykazać, że jest właścicielem pojazdu;
 - (iii) upłynęła data ważności obowiązkowego świadectwa przydatności do ruchu drogowego.
- 2. Każda decyzja podjęta przez organ rejestracji pojazdów w sprawie odmowy rejestracji pojazdu zarejestrowanego w innym państwie członkowskim jest należycie uzasadniona. Zainteresowana osoba może w ciągu jednego miesiąca od daty otrzymania negatywnej decyzji zwrócić się do właściwego organu rejestracji pojazdów o dokonanie przeglądu decyzji. Wniosek zawiera powody uzasadniające taki przegląd. W ciągu jednego miesiąca od otrzymania takiego wniosku właściwy organ rejestracji pojazdów potwierdza lub unieważnia swoją decyzję.

Artykuł 6

Tymczasowa rejestracja w celu przeniesienia do innego państwa członkowskiego

- 1. Każda osoba, która nabyła pojazd w innym państwie członkowskim, a pojazd ten nie posiada dowodu rejestracyjnego, może zwrócić się do organu rejestracji pojazdów o wydanie tymczasowego dowodu rejestracyjnego w celu przeniesienia pojazdu do innego państwa członkowskiego. Tymczasowy dowód rejestracyjny jest ważny przez okres 30 dni.
- 2. Po otrzymaniu wniosku o tymczasowy dowód rejestracyjny, o którym mowa w ust. 1, organ rejestracji pojazdów niezwłocznie zbiera informacje na temat poszczególnych danych określonych w załączniku I bezpośrednio od organu rejestracji pojazdów państwa członkowskiego, w którym pojazd jest zarejestrowany, zgodnie z art. 7, i przenosi te dane do własnego rejestru.
- 3. Organy rejestracji pojazdów mogą odmówić wydania tymczasowego dowodu rejestracyjnego, o którym mowa w ust. 1, w następujących przypadkach:
 - (a) jeżeli, w stosownych przypadkach, podatki lub opłaty nakładane przez to państwo członkowskie za tymczasową rejestrację nie zostały uregulowane;
 - (b) jeżeli informacje zebrane zgodnie z art. 7 lub informacje zawarte w oficjalnych krajowych rejestrach pojazdów wskazują na jeden z następujących faktów:
 - (i) pojazd jest poważnie uszkodzony, kradziony lub zniszczony;
 - (ii) dokumenty rejestracyjne pojazdu zostały skradzione, chyba że posiadacz dowodu rejestracyjnego może w jasny sposób wykazać, że jest właścicielem pojazdu;

- (iii) upłynęła data ważności obowiązkowego świadectwa przydatności do ruchu drogowego.

Artykuł 7

Wymiana informacji na temat danych rejestracyjnych pojazdów

1. Dla celów rejestracji pojazdu zarejestrowanego w innym państwie członkowskim organy rejestracji pojazdów udzielają organom rejestracji pojazdów pozostałych państw członkowskich dostępu do danych przechowywanych w oficjalnych rejestrach pojazdów w zakresie poszczególnych danych określonych w załączniku I.
2. Dla celów ust. 1 organy rejestracji pojazdów stosują aplikację, jak określono w załączniku II.

Jedynie organy rejestracji pojazdów mogą mieć bezpośredni dostęp do danych przechowywanych i gotowych do wyszukiwania w ramach aplikacji. Organy rejestracji pojazdów podejmują niezbędne środki w celu zapobiegania:

- (a) dostępowi osób nieupoważnionych do sprzętu przetwarzającego dane;
 - (b) czytaniu, kopiowaniu, zmienianiu lub usuwaniu informacji przez osoby nieupoważnione;
 - (c) zapytaniom o informacje lub ich przekazywaniu przez osoby nieupoważnione;
 - (d) odczytywaniu lub kopiowaniu informacji w czasie transmisji przez osoby nieupoważnione.
3. Przetwarzanie danych osobowych przez organy rejestracji pojazdów w państwach członkowskich dokonywane jest zgodnie z dyrektywą 95/46/WE i pod nadzorem niezależnego organu władzy publicznej państwa członkowskiego, o którym mowa w art. 28 tej dyrektywy.

Organ rejestracji pojazdów wykorzystują informacje przekazane zgodnie z niniejszym rozporządzeniem jedynie do celów rejestracji pojazdu zarejestrowanego w innym państwie członkowskim.

W przypadku gdy informacje są wymieniane między organami rejestracji pojazdów zgodnie z niniejszym rozporządzeniem organ rejestracji dostarczający informacje, na swój wniosek, jest informowany o sposobie wykorzystania dostarczonych informacji i podjętych działaniach następczych.

Organ rejestracji pojazdów dostarczający informacje zwraca uwagę na dokładność informacji, które mają być przekazane, oraz na kwestię, czy są one niezbędne i proporcjonalne w stosunku do celu, w jakim są przekazywane. Organ przestrzega odpowiednich przepisów dotyczących ochrony danych osobowych.

Jeżeli okaże się, że przekazano nieprawidłowe informacje lub informacje, które nie powinny były zostać przekazane, organ rejestracji pojazdów otrzymujący takie informacje zostaje o tym niezwłocznie poinformowany. Następnie organ rejestracji pojazdów otrzymujący informacje usuwa je lub poprawia.

4. Komisja przyjmuje akty wykonawcze w celu określenia wspólnych procedur i specyfikacji aplikacji, o której mowa w ust. 2, w tym formatu danych podlegających wymianie, procedur technicznych dotyczących konsultacji elektronicznych oraz dostępu do krajowych elektronicznych rejestrów, procedur dostępu i mechanizmów zabezpieczenia. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 12 ust. 2.

Artykuł 8 *Profesjonalna rejestracja pojazdów*

1. Organ rejestracji pojazdów może wydać jeden lub kilka profesjonalnych dowodów rejestracyjnych każdemu przedsiębiorstwu, które spełnia następujące kryteria:
 - (a) ma siedzibę na terytorium jego państwa członkowskiego;
 - (b) zajmuje się dystrybucją pojazdów lub świadczy usługi naprawy, przeglądu lub testowania pojazdów;
 - (c) posiada nieposzlakowaną opinię i niezbędne kompetencje zawodowe.
2. Organy rejestracji pojazdów gwarantują, że dane dotyczące pojazdów, o których mowa w załączniku I, są zapisywane w ich rejestrach dla każdej profesjonalnej rejestracji pojazdów.
3. Pojazdy posiadające profesjonalny dowód rejestracyjny mogą być wykorzystywane, wyłącznie jeżeli pojazd nie stanowi bezpośredniego i natychmiastowego zagrożenia dla bezpieczeństwa drogowego. Takie pojazdy nie mogą być wykorzystywane do komercyjnego przewozu osób lub towarów.
4. Państwa członkowskie nie mogą utrudniać, z powodów związanych z rejestracją pojazdu, swobodnego przepływu pojazdów objętych profesjonalnym dowodem rejestracyjnym.
5. Komisja przyjmuje akty wykonawcze w celu ustanowienia formatu i wzoru profesjonalnego dowodu rejestracyjnego pojazdów.

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 12 ust. 2.

Artykuł 9 *Organy rejestracji pojazdów*

1. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o nazwach i danych kontaktowych organów rejestracji pojazdów, które są odpowiedzialne za zarządzanie oficjalnymi rejestrami pojazdów na terytorium tych państw i stosowanie niniejszego rozporządzenia.

Komisja na swojej stronie internetowej publikuje wykaz organów rejestracji pojazdów oraz wszelkie aktualizacje w tym wykazie.

2. Organy rejestracji pojazdów zapewniają łatwy i ogólny dostęp do następujących informacji:
 - (a) informacji na temat rejestracji pojazdów w państwie członkowskim właściwego organu;
 - (b) nazwy i danych kontaktowych organu w celu bezpośredniego kontaktu z nim.

Artykuł 10
Akty delegowane

Komisji jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 11 dotyczących:

- (1) zmian w załącznikach I i II do niniejszego rozporządzenia w świetle postępu technicznego, w szczególności, w celu uwzględnienia odpowiednich zmian do dyrektywy 1999/37/WE lub zmian innych aktów Unii, które są bezpośrednio istotne dla aktualizacji załączników I i II do niniejszego rozporządzenia.
- (2) warunków, które muszą być wypełnione przez przedsiębiorstwa w celu spełnienia wymagań określonych w art. 8 ust. 1 lit. c);
- (3) okresu ważności profesjonalnych dowodów rejestracyjnych pojazdów, o których mowa w art. 8 ust. 1.

Artykuł 11
Wykonywanie przekazanych uprawnień

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjęcia aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.
2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 10, powierza się Komisji na czas nieokreślony od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.
3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 10, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna od następnego dnia po jej opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność jakichkolwiek już obowiązujących aktów delegowanych.
4. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
5. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 10 wchodzi w życie tylko jeśli Parlament Europejski albo Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub jeśli, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały

Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

Artykuł 12 *Procedura komitetowa*

1. Komisję wspomaga komitet. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.
2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.
3. W przypadku gdy opinia komitetu ma być uzyskana w drodze procedury pisemnej, procedura ta kończy się bez osiągnięcia rezultatu gdy, przed upływem terminu na wydanie opinii, zdecyduje o tym przewodniczący komitetu lub wniesie o to zwykła większość członków komitetu.

Artykuł 13 *Ocena*

Komisja przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z oceny niniejszego rozporządzenia do dnia [four years after the entry into force of this Regulation]. Komisja przedkłada, jeśli to konieczne, stosowne propozycje w celu zmiany niniejszego rozporządzenia i dostosowania innych aktów Unii, w szczególności biorąc pod uwagę możliwości dalszego uproszczenia procedur administracyjnych dla obywateli i przedsiębiorstw.

Artykuł 14 *Wejście w życie i stosowanie*

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia xxxx [*date to be inserted: one year after entry into force of this Regulation*].

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 4.4.2012 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący

W imieniu Rady
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

Zestaw danych do automatycznego wyszukiwania danych rejestracyjnych pojazdów, o których mowa w art. 7 ust. 1

Pozycja	Zharmonizowane kody zgodnie z dyrektywą 1999/37/WE
1. Państwo rejestracji	--
2. Numer rejestracyjny pojazdu	(A)
3. Data pierwszej rejestracji pojazdu	(B)
4. Numer(-y) identyfikacyjny(-e) dowodu rejestracyjnego	--
5. Nazwa organu wydającego dowód rejestracyjny	--
6. Pojazd: marka	(D.1)
7. Pojazd: typ - wariant (jeżeli występuje) - wersja (jeżeli występuje)	(D.2)
8. Pojazd: model	(D.3)
9. Numer identyfikacyjny pojazdu (numer VIN)	(E)
10. Masa: maksymalna dopuszczalna technicznie masa całkowita, wyłączając motocykle	(F.1)
11. Masa: maksymalna dopuszczalna masa całkowita pojazdu dopuszczonego do ruchu w państwie członkowskim rejestracji	(F.2)
12. Masa własna pojazdu dopuszczonego do ruchu, obejmująca nadwozie; w przypadku pojazdu ciągnącego dopuszczonego do ruchu innego niż kategorii M1 masa własna pojazdu obejmuje urządzenie sprzęgające	(G)
13. Okres ważności, jeżeli nie jest nieograniczony	(H)
14. Data rejestracji, do której odnosi się dowód	(I)
15. Numer świadectwa homologacji typu pojazdu (jeżeli występuje)	(K)
16. Liczba osi	(L)

Pozycja	Zharmonizowane kody zgodnie z dyrektywą 1999/37/WE
17. Rozstaw osi (w mm)	(M)
18. W odniesieniu do pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3500 kg, rozkład maksymalnej technicznie dopuszczalnej masy całkowitej między osiami: oś 1 (w kg)	(N.1)
19. W odniesieniu do pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3500 kg, rozkład maksymalnej technicznie dopuszczalnej masy całkowitej między osiami: oś 2 (w kg), gdzie właściwe	(N.2)
20. W odniesieniu do pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3500 kg, rozkład maksymalnej technicznie dopuszczalnej masy całkowitej między osiami: oś 3 (w kg), gdzie właściwe	(N.3)
21. W odniesieniu do pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3500 kg, rozkład maksymalnej technicznie dopuszczalnej masy całkowitej między osiami: oś 4 (w kg), gdzie właściwe	(N.4)
22. W odniesieniu do pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3500 kg, rozkład maksymalnej technicznie dopuszczalnej masy całkowitej między osiami: oś 5 (w kg), gdzie właściwe	(N.5)
23. Maksymalna technicznie dopuszczalna masa holownicza przyczepy: z hamulcem (w kg)	(O.1)
24. Maksymalna technicznie dopuszczalna masa holownicza przyczepy: bez hamulca (w kg)	(O.2)
25. Silnik: pojemność (w cm ³)	(P.1)
26. Silnik: moc maksymalna netto (w kW) (jeżeli dostępne)	(P.2)
27. Silnik: rodzaj paliwa lub źródło mocy	(P.3)
28. Silnik: prędkość nominalna (w min ⁻¹)	(P.4)
29. Numer identyfikacyjny silnika	(P.5)
30. Stosunek moc/masa własna (w kW/kg) (dotyczy tylko motocykli)	(Q)
31. Kolor pojazdu	(R)
32. Zdolność przewozowa: liczba miejsc, łącznie z miejscem kierowcy	(S.1)
33. Zdolność przewozowa: liczba miejsc stojących (w stosownych przypadkach)	(S.2)

Pozycja	Zharmonizowane kody zgodnie z dyrektywą 1999/37/WE
34. Prędkość maksymalna (w km/h)	(T)
35. Poziom hałas: podczas postoju (w dB (A))	(U.1)
36. Poziom hałas: prędkość silnika (w min-1)	(U.2)
37. Poziom hałas: podczas jazdy (w dB (A))	(U.3)
38. Emisja spalin: CO (w g/km lub g/kWh)	(V.1)
39. Emisja spalin: HC (w g/km lub g/kWh)	(V.2)
40. Emisja spalin: NOx (w g/km lub g/kWh)	(V.3)
41. Emisja spalin: HC + NOx (w g/km)	(V.4)
42. Emisja spalin: dane szczegółowe w odniesieniu do diesla (w g/km lub g/kWh)	(V.5)
43. Emisja spalin: skorygowany współczynnik pochłaniania w odniesieniu do diesla (w min-1)	(V.6)
44. Emisja spalin: CO2 (w g/km)	(V.7)
45. Emisja spalin: łączne zużycie benzyny (w l/100 km)	(V.8)
46. Emisja spalin: wskazanie kategorii środowiskowej homologacji WE; odniesienie do wersji stosowanej na podstawie dyrektywy 70/220/EWG lub dyrektywy 88/77/EWG	(V.9)
47. Pojemność zbiornika(-ów) paliwa (w litrach)	(W)
48. Data ostatniego badania przydatności do ruchu drogowego	--
49. Data następnego badania przydatności do ruchu drogowego	--
50. Przebieg (jeżeli dostępny)	--
51. Pojazd złomowany (Tak/Nie)	--
52. Data wystawienia świadectwa złomowania ²⁴	--
53. Przedsiębiorstwo lub inna jednostka wystawiająca świadectwo złomowania	--

²⁴

O którym mowa w zmienionej dyrektywie 2000/53/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 września 2000 r. w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz.U. L 269 z 21.10.2000, s. 34).

Pozycja	Zharmonizowane kody zgodnie z dyrektywą 1999/37/WE
54. Powód złomowania	--
55. Pojazd skradziony (Tak/Nie)	--
56. Skradziony dowód rejestracyjny lub tablice rejestracyjne (Tak/Nie)	--
57. Rejestracja nieaktywna	--
58. Rejestracja zawieszona	--
59. Zmiana numerów rejestracyjnych	--
60. Badanie przydatności do ruchu drogowego wymagane po wypadku ze znacznymi uszkodzeniami	--
61. Dodatkowe badanie wymagane po zmianie lub modyfikacji jakiejkolwiek pozycji spośród 9 – 47	

ZAŁĄCZNIK II

Wykorzystanie aplikacji, o której mowa w art. 7

1. Wymiana informacji odbywa się za pomocą elektronicznych środków interoperacyjnych bez wymiany danych poprzez inne bazy danych. Wymianę informacji przeprowadza się w racjonalny pod względem kosztów i bezpieczny sposób, przy zapewnieniu bezpieczeństwa i ochrony przekazywanych danych, o ile to możliwe z wykorzystaniem istniejących aplikacji.
2. Do celów niniejszego rozporządzenia aplikacja zapewnia tryb wymiany danych online w czasie rzeczywistym lub tryb wymiany partii danych. Tryb wymiany partii danych umożliwia wymianę wielu zapytań i odpowiedzi w ramach jednej wiadomości.
3. Każde państwo członkowskie ponosi swoje koszty powstałe w wyniku administrowania, użytkowania i utrzymania aplikacji, o której mowa w pkt 1.
4. Przy pomocy zautomatyzowanych procedur, o których mowa w pkt 1 i 2, organy rejestracji pojazdów wyszukują informacje na temat poszczególnych danych, o których mowa w załączniku I, w elektronicznych rejestrach pojazdów jednego lub kilku innych państw członkowskich.
5. Aplikacja obsługuje bezpieczną komunikację z pozostałymi państwami członkowskimi i służy do przekazywania informacji do dotychczasowych systemów informatycznych państw członkowskich korzystając z protokołu XML. Państwa członkowskie wymieniają wiadomości przez wysyłanie ich bezpośrednio do odbiorcy.
7. Wiadomości XML przesyłane przez sieć są szyfrowane.

OCENA SKUTKÓW FINANSOWYCH WNIOSKÓW

1. STRUKTURA WNIOSKU/INICJATYWY

- 1.1. Tytuł wniosku/inicjatywy
- 1.2. Dziedzina(-y) polityki w strukturze ABM/ABB, których dotyczy wniosek/inicjatywa
- 1.3. Charakter wniosku/inicjatywy
- 1.4. Cel/cele
- 1.5. Uzasadnienie wniosku/inicjatywy
- 1.6. Czas trwania działania i jego wpływu finansowego
- 1.7. Przewidywany(-e) tryb(-y) zarządzania

2. ŚRODKI ZARZĄDZANIA

- 2.1. Zasady nadzoru i sprawozdawczości
- 2.2. System zarządzania i kontroli
- 2.3. Środki zapobiegania nadużyciom finansowym i nieprawidłowościom

3. SZACUNKOWY WPŁYW FINANSOWY WNIOSKU/INICJATYWY

- 3.1. Dział(y) wieloletnich ram finansowych i pozycja(pozycje) wydatków w budżecie, na które wniosek/inicjatywa ma wpływ
- 3.2. Szacunkowy wpływ na wydatki
 - 3.2.1. Synteza szacunkowego wpływu na wydatki
 - 3.2.2. Szacunkowy wpływ na środki operacyjne
 - 3.2.3. Szacunkowy wpływ na środki administracyjne
 - 3.2.4. Zgodność z obowiązującymi wieloletnimi ramami finansowymi
 - 3.2.5. Udział osób trzecich w finansowaniu
- 3.3. Szacunkowy wpływ na dochody

OCENA SKUTKÓW FINANSOWYCH WNIOSKÓW

1. STRUKTURA WNIOSKU/INICJATYWY

1.1. Tytuł wniosku/inicjatywy

Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie uproszczenia przenoszenia w ramach jednolitego rynku pojazdów silnikowych zarejestrowanych w innym państwie członkowskim

1.2. Dziedzina(-y) polityki w strukturze ABM/ABB, których dotyczy wniosek/inicjatywa²⁵

Tytuł 2 – Przedsiębiorstwa – Rozdział 02 03: Rynek wewnętrzny towarów i polityki sektorowe

1.3. Charakter wniosku/inicjatywy

Wniosek/inicjatywa dotyczy **nowego działania**

1.4. Cele

1.4.1. Wieloletni(e) cel(e) strategiczny(-e) Komisji wskazany(-e) we wniosku/inicjatywie

1a. Konkurencyjność na rzecz wzrostu gospodarczego i zatrudnienia

1.4.2. Cel(e) szczegółowy(-e) i działanie ABM/ABB, których dotyczy wniosek/inicjatywa

Cel szczegółowy nr: 1: Ciągły przegląd istniejącego dorobku w zakresie rynku wewnętrznego i proponowanie nowych działań legislacyjnych i pozalegisłacyjnych w stosownych przypadkach.

1.4.3. Oczekiwany(-e) wynik(i) i wpływ

Należy wskazać, jakie efekty przyniesie wniosek/inicjatywa beneficjentom/grupie docelowej.

Oczekiwanym wynikiem niniejszej inicjatywy jest poprawa funkcjonowania jednolitego rynku poprzez usunięcie barier administracyjnych związanych z procedurą ponownej rejestracji pojazdów silnikowych, która obecnie utrudnia swobodny przepływ pojazdów silnikowych. Wniosek powinien doprowadzić do harmonizacji, usprawnienia i uproszczenia procedur ponownej rejestracji pojazdów silnikowych zarejestrowanych w innym państwie członkowskim z korzyścią dla obywateli, pracowników, pracodawców, przedsiębiorstw wynajmu samochodów lub leasingu oraz organów rejestrujących. Inicjatywa ma także zmniejszyć obciążenia administracyjne wszystkich zaangażowanych podmiotów, nie wywierając negatywnego wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego lub zapobieganie przestępczości i nadużyciom.

Niniejszy wniosek będzie miał wpływ na obywateli przemieszczających się z jednego państwa do innego lub osoby, które posiadają domy letniskowe w innym państwie

²⁵

ABM: Activity Based Management: zarządzanie kosztami działań - ABB: Activity Based Budgeting: budżet zadaniowy.

członkowskim, oraz na osoby mieszkające w jednym państwie członkowskim i korzystające z pojazdu silnikowego zarejestrowanego przez ich pracodawcę w innym państwie członkowskim. Obywatele stanowią również główną grupę klientów na wewnątrzunijnym rynku używanych pojazdów silnikowych. Wniosek wpłynie także bezpośrednio na przedsiębiorstwa zajmujące się handlem używanymi pojazdami, jak również na firmy leasingowe i przedsiębiorstwa wynajmu samochodów. Niniejszy wniosek będzie miał wreszcie wpływ na organy rejestracji pojazdów silnikowych. Konkretny wpływ przedstawiono bardziej szczegółowo w ocenie skutków towarzyszącej niniejszemu wnioskowi.

1.4.4. Wskaźniki wyników i wpływu

Należy określić wskaźniki, które umożliwią monitorowanie realizacji wniosku/inicjatywy.

- Liczba skarg;
- Liczba spraw w ramach systemu SOLVIT;
- Liczba spraw sądowych;
- Liczba wniosków składanych do Europejskich Centrów Konsumenckich;
- Liczba ponownych rejestracji i wyrejestrowań;
- Konsultacje społeczne zwłaszcza w sprawie obciążeń administracyjnych;
- Badania skierowane specjalnie do tego sektora;
- Badania skierowane specjalnie do krajowych organów rejestrujących;
- Statystyki Eucaris.

1.5. Uzasadnienie wniosku/inicjatywy

1.5.1. Potrzeba(-y), która(-e) ma(-ją) zostać zaspokojona(-e) w perspektywie krótko- lub długoterminowej

Ogólnym celem niniejszej inicjatywy jest poprawa funkcjonowania jednolitego rynku poprzez usunięcie barier administracyjnych związanych z procedurą ponownej rejestracji pojazdów silnikowych, która utrudnia obecnie swobodny przepływ pojazdów silnikowych.

1.5.2. Wartość dodana z tytułu zaangażowania Unii Europejskiej

Transgraniczne aspekty rejestracji samochodów nadal powodują problemy na rynku wewnętrznym. Przykładem jest fakt, że od 2000 r. Trybunał Sprawiedliwości wydał 17 wyroków i postanowień w zakresie przeszkód w swobodnym przepływie towarów, usług i osób, spowodowanych kwestiami związanymi z rejestracją samochodów. Różnice w zakresie przepisów administracyjnych na poziomie krajowym w odniesieniu do ponownej rejestracji pojazdów silnikowych zarejestrowanych w innym państwie członkowskim utrudniają swobodny przepływ tych pojazdów w UE. Unia Europejska jest zatem uprawniona do podjęcia działań na mocy art. 114 TFUE w celu zapewnienia sprawnego funkcjonowania jednolitego rynku używanych pojazdów silnikowych zakupionych w innym państwie członkowskim, dla obywateli, którzy przemieszczają pojazd silnikowy do innego państwa członkowskiego zamieszkania, używają pojazdu silnikowego zarejestrowanego w państwie członkowskim zatrudnienia, jak również dla przedsiębiorstw wynajmu samochodów (i w mniejszym stopniu firm leasingowych), które napotykają bariery dla transgranicznego używania tych pojazdów z powodu dotyczących ich lub ich klientów wymogów w zakresie rejestracji. W celu zapewnienia zgodności z zasadą pomocniczości niniejszy wniosek nie dotyczy jednak ponownej rejestracji w tym samym państwie członkowskim ani przeniesienia pojazdu silnikowego w ramach tego samego państwa członkowskiego.

1.5.3. Główne wnioski wyciągnięte z podobnych działań

Oprócz wszczęcia postępowań w sprawie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego Komisja opublikowała komunikaty wyjaśniające, w których podsumowano unijne prawo w tym zakresie. Przepisy unijne oraz orzecznictwo Trybunału Sprawiedliwości w tej kwestii zmieniają się i w związku z tym większość komunikatów wyjaśniających dotyczących rejestracji samochodów jest dość szybko nieaktualna, łącznie z komunikatem opublikowanym w 2007 r. Ponadto komunikat wyjaśniający nie ma charakteru wiążącego i jak dotąd nie działał jako skuteczna wskazówka lub ograniczenie dla państw członkowskich. Co więcej, mimo iż Komisja wydała już różne komunikaty wyjaśniające, nie można stwierdzić, że znacząco zmniejszyły one liczbę problemów. Krajowe organy rejestrujące są świadome – lub powinny być świadome – istnienia najnowszego komunikatu wyjaśniającego, ale w przypadku konfliktu między przepisami krajowymi a komunikatem wyjaśniającym zwykle stosują prawo krajowe. Nic nie wskazuje na to, aby obywatele i przedsiębiorstwa byli świadomi istnienia komunikatu. Ponadto nierealistyczne jest liczenie na to, że w przypadku konfliktu komunikat, w którym nakreślono główne elementy prawa unijnego i orzecznictwa Trybunału Sprawiedliwości, byłby im bardzo pomocny.

1.5.4. Spójność z ewentualnymi innymi instrumentami finansowymi oraz możliwa synergia

Inicjatywa ta jest w pełni spójna z innymi odpowiednimi instrumentami, w szczególności z dyrektywą 1999/37/WE z dnia 29 kwietnia 1999 r. w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów, dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2000/53/WE z dnia 18 września 2000 r. w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji, dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/103/WE z dnia 16 września 2009 r. w sprawie ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych i egzekwowania obowiązku ubezpieczania od takiej odpowiedzialności, decyzją Rady 2004/919/WE z dnia 22 grudnia 2004 r. w sprawie zwalczania przestępczości transgranicznej związanej z pojazdami, decyzją Rady 2008/615/WSiSW z dnia 23 czerwca 2008 r. w sprawie intensyfikacji współpracy transgranicznej, szczególnie w zwalczaniu terroryzmu i przestępczości transgranicznej oraz decyzją Rady 2008/616/WSiSW z dnia 23 czerwca 2008 r. w sprawie wdrożenia decyzji 2008/615/WSiSW w sprawie intensyfikacji współpracy transgranicznej, szczególnie w zwalczaniu terroryzmu i przestępczości transgranicznej.

1.6. Czas trwania działania i jego wpływu finansowego

Wniosek/inicjatywa o **nieokreślonym czasie trwania**

1.7. Przewidywany(-e) tryb(y) zarządzania

Bezpośrednie zarządzanie scentralizowane przez Komisję

2. ŚRODKI ZARZĄDZANIA

2.1. Zasady nadzoru i sprawozdawczości

Należy określić częstotliwość i warunki.

W art. 13 niniejszego wniosku przewiduje się ocenę niniejszego rozporządzenia; jej wynikiem będzie sprawozdanie dla Parlamentu Europejskiego i Rady, które ma być przedstawione cztery lata od daty wejścia w życie rozporządzenia. Ocena powinna określać ewentualne problemy i niedociągnięcia rozporządzenia oraz może stanowić punkt wyjściowy dla dalszych działań, w tym ewentualnego wniosku zmieniającego niniejsze rozporządzenie, w celu dalszego uproszczenia procedur administracyjnych dla obywateli i przedsiębiorstw oraz lepszej integracji jednolitego rynku dla używanych pojazdów silnikowych.

2.2. System zarządzania i kontroli

2.2.1. Zidentyfikowane ryzyko

Nie stwierdzono żadnego ryzyka finansowego.

2.2.2. Przewidywane metody kontroli

Przewidywane metody kontroli zostały określone w rozporządzeniu finansowym i rozporządzeniu (WE, Euratom) nr 2342/2002.

2.3. Środki zapobiegania nadużyciom finansowym i nieprawidłowościom

Określić istniejące lub przewidywane środki zapobiegania i ochrony

Komisja musi zapewnić ochronę interesów finansowych Unii przez stosowanie środków zapobiegających nadużyciom finansowym, korupcji i innym nielegalnym działaniom, poprzez skuteczne kontrole oraz odzyskiwanie nienależnie wypłaconych kwot, a w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości – przez stosowanie skutecznych, proporcjonalnych i odstraszających kar, zgodnie z rozporządzeniami (WE, Euratom) nr 2988/95, (Euratom, WE) nr 2185/96 oraz (WE) nr 1073/1999.

3. SZACUNKOWY WPŁYW FINANSOWY WNIOSKU/INICJATYWY

3.1. Dział(y) wieloletnich ram finansowych i pozycja(pozycje) wydatków w budżecie, na które wniosek/inicjatywa ma wpływ

- Istniejące pozycje w budżecie

Według działów wieloletnich ram finansowych i pozycji w budżecie

Dział wieloletnich ram finansowych	Pozycja w budżecie	Rodzaj wydatków	Wkład			
	Numer [Treść.....]	Zróżnicowane /niezróżnicowane ²⁶	państw EFTA ²⁷	krajów kandydujących ²⁸	państw trzecich	w rozumieniu art. 18 ust. 1 lit. aa) rozporządzenia finansowego
1a. Konkurencyjność na rzecz wzrostu gospodarczego i zatrudnienia	[XX.YY.YY.YY]	Zróżnicowane /niezróżnicowane	TAK	NIE	NIE	NIE

²⁶ Środki zróżnicowane/ środki niezróżnicowane.

²⁷ EFTA: Europejskie Stowarzyszenie Wolnego Handlu.

²⁸ Kraje kandydujące oraz w stosownych przypadkach potencjalne kraje kandydujące Bałkanów Zachodnich.

3.2. Szacunkowy wpływ na wydatki

3.2.1. Synteza szacunkowego wpływu na wydatki

w mln EUR (do 3 miejsc po przecinku)

Dział wieloletnich ram finansowych:		Numer	1a. Konkurencyjność na rzecz wzrostu gospodarczego i zatrudnienia					
DG: ENTR			2014	2015	2016	2017	2018	OGÓŁEM
• Środki operacyjne			0	0	0	0	0	0
OGÓŁEM środki dla DG ENTR	Środki na zobowiązania	=1+1a +3	0	0	0	0	0	0
	Środki na płatności	=2+2a +3	0	0	0	0	0	0
Dział wieloletnich ram finansowych:		5	„Wydatki administracyjne”					
DG ENTR			2014	2015	2016	2017	2018	OGÓŁEM
• Zasoby ludzkie			0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	1,0
• Pozostałe wydatki administracyjne			0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,5
OGÓŁEM DG ENTR	Środki		0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	1,5
OGÓŁEM środki na DZIAŁ 5 wieloletnich ram finansowych	(Środki na zobowiązania ogółem = środki na płatności ogółem)		0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	1,5
OGÓŁEM środki na DZIAŁY 1 do 5 wieloletnich ram finansowych	Środki na zobowiązania		0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	1,5
	Środki na płatności		0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	1,5

3.2.2. Szacunkowy wpływ na środki operacyjne

Wniosek/inicjatywa nie wiąże się z koniecznością wykorzystania środków operacyjnych

3.2.3. Szacunkowy wpływ na środki administracyjne

3.2.3.1. Streszczenie

Wniosek/inicjatywa wiąże się z koniecznością wykorzystania środków administracyjnych, jak określono poniżej:

w mln EUR (do 3 miejsc po przecinku)

	2014	2015	2016	2017	2018	OGÓŁEM
DZIAŁ 5 wieloletnich ram finansowych						
Zasoby ludzkie	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	1,0
Pozostałe wydatki administracyjne	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,5
DZIAŁ 5 wieloletnich ram finansowych – suma częstkowa	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	1,5

Poza DZIAŁEM 5²⁹ wieloletnich ram finansowych						
Zasoby ludzkie	0	0	0	0	0	0
Pozostałe wydatki administracyjne	0	0	0	0	0	0
Poza DZIAŁEM 5 wieloletnich ram finansowych – suma częstkowa	0	0	0	0	0	0

OGÓŁEM	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	1,5
---------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------

²⁹ Wsparcie techniczne lub administracyjne oraz wydatki na wsparcie w zakresie wprowadzania w życie programów lub działań UE (dawne pozycje „BA”), pośrednie badania naukowe, bezpośrednie badania naukowe.

3.2.3.2. Szacowane zapotrzebowanie na zasoby ludzkie

Wniosek/inicjatywa wiąże się z koniecznością wykorzystania zasobów ludzkich, jak określono poniżej:

Wartości szacunkowe należy wyrazić w pełnych kwotach (lub najwyżej z dokładnością do jednego miejsca po przecinku)

	2014	2015	2016	2017	2018
• Stanowiska przewidziane w planie zatrudnienia (stanowiska urzędników i pracowników zatrudnionych na czas określony)					
02 01 01 01 (w centrali i w biurach przedstawicielstw Komisji)	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 (w delegaturach)	0	0	0	0	0
XX 01 05 01 (pośrednie badania naukowe)	0	0	0	0	0
10 01 05 01 (bezpośrednie badania naukowe)	0	0	0	0	0
• Personel zewnętrzny (w ekwiwalentach pełnego czasu pracy: FTE)³⁰					
XX 01 02 01 (AC, END, INT z globalnej koperty finansowej)	0	0	0	0	0
XX 01 02 02 (AC, AL, END, INT i JED w delegaturach)	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 - pośrednie badania naukowe)	0	0	0	0	0
10 01 05 02 (AC, END, INT - bezpośrednie badania naukowe)	0	0	0	0	0
Inna pozycja w budżecie (określić)	0	0	0	0	0
OGÓŁEM	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

Potrzeby w zakresie zasobów ludzkich zostaną pokryte z zasobów DG już przydzielonych na zarządzanie tym działaniem lub przesuniętych w ramach dyrekcji generalnej, uzupełnionych w razie potrzeby wszelkimi dodatkowymi zasobami, które mogą zostać przydzielone zarządzającej dyrekcji generalnej w ramach procedury rocznego przydziału środków oraz w świetle istniejących ograniczeń budżetowych.

Opis zadań do wykonania:

Urzędnicy i pracownicy zatrudnieni na czas określony	Zarządzanie wdrożeniem rozporządzenia, między innymi poprzez przygotowywanie aktów wykonawczych i ewentualnych aktów delegowanych oraz rozpoczęcie oceny
--	--

³⁰ AC= pracownik kontraktowy; INT= pracownik tymczasowy; JED= młodszy oddelegowany ekspert
AL= członek personelu miejscowego; END= oddelegowany ekspert krajowy.

³¹ W ramach pułapu na personel zewnętrzny ze środków operacyjnych (dawne pozycje „BA”).

3.2.4. Zgodność z obowiązującymi wieloletnimi ramami finansowymi

Wniosek/inicjatywa jest zgodny(-a) z obowiązującymi wieloletnimi ramami finansowymi.

3.2.5. Udział osób trzecich w finansowaniu

Wniosek nie przewiduje współfinansowania ze strony osób trzecich

3.3. Szacunkowy wpływ na dochody

Wniosek nie ma wpływu finansowego na dochody.