



EURÓPSKA KOMISIA

V Bruseli 4. 4. 2012
COM(2012) 164 final

2012/0082 (COD)

Návrh

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY

ktorým sa zjednodušuje prevoz motorových vozidiel už zaevidovaných v inom členskom štáte v rámci jednotného trhu

(Text s významom pre EHP)

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

DÔVODOVÁ SPRÁVA

1. KONTEXT NÁVRHU

Bez ohľadu na prehlbujúcu sa integráciu jednotného trhu, problémy s evidenciou motorových vozidiel stále predstavujú pre podnikateľské subjekty, ale aj občanov časté prekážky v rámci jednotného trhu. V zozname vypracovanom Komisiou boli problémy s evidenciou motorových vozidiel označené za jeden z 20 hlavných problémov súčasnej podoby jednotného trhu. V správe o občianstve EÚ za rok 2010 „Odstránenie prekážok vykonávania práv občanov EÚ“¹, Komisia identifikovala problémy s evidenciou vozidiel ako jednu z hlavných prekážok, ktorým občania čelia pri výkone svojich práv v rámci práva EÚ a oznámila, že medzi plánovanými opatreniami na odstránenie týchto prekážok je aj zjednodušenie formalít a podmienok na evidenciu vozidiel už zaevidovaných v inom členskom štáte (opatrenie 6 správy o občianstve EÚ).

Povinnosť zaevidovať motorové vozidlo evidované v členskom štáte pôvodu v prijímajúcom členskom štáte je už dlhé roky zdrojom sťažností a súdnych prípadov. Občania a podnikateľské subjekty, ktoré si kúpia motorové vozidlo v inej krajine a vezmú si ho so sebou späť do krajiny, kde žijú, obyčajne čelia zložitému a namáhavému postupu evidencie a administratívnym úkonom náročným na čas.

Výsledkom je, že problémy týkajúce sa evidencie motorového vozidla majú negatívny vplyv na voľný pohyb tovaru – základnú slobodu, ktorá tvorí jeden z pilierov Európskej únie. Táto skutočnosť bola zdôraznená v stratégii „Európa 2020: stratégia na zabezpečenie inteligentného, udržateľného a inkluzívneho rastu“², ktorá upozornila na to, že podnikateľské subjekty a občania musia aj napriek právnej existencii jednotného trhu každodenne zápasiť s problémami, ktoré sťažujú ich cezhraničné aktivity.

Vo svojom stanovisku z 11. marca 2011 Skupina nezávislých zainteresovaných strán na vysokej úrovni pre oblasť administratívnej záťaže podporila iniciatívu Komisie na zjednodušenie formalít a podmienok týkajúcich sa evidencie. Okrem toho skupina vyzvala vnútroštátne orgány, aby sa čo najskôr usilovali o zlepšenie postupov evidencie vozidiel, najmä pokiaľ ide o vzájomné uznávanie potrebnej dokumentácie, a ustúpili od zaťažujúcich požiadaviek na dodatočnú dokumentáciu.

Všetky členské štáty majú systém evidencie motorových vozidiel. Slúži ako úradné povolenie na uvedenie motorových vozidiel do prevádzky v cestnej premávke vrátane ich identifikácie a vydania evidenčného čísla. Evidenčné údaje sú používané na zdaňovanie motorových vozidiel. Na konci postupu evidencie vydá členský štát osvedčenie o evidencii, ktoré osvedčuje, že dané vozidlo bolo zaevidované v členskom štáte. Osvedčenie o evidencii obsahuje tiež meno a adresu osoby, na ktorej meno je vozidlo evidované („držiteľ“ osvedčenia o evidencii, ktorý nemusí byť nevyhnutne vlastníkom motorového vozidla).

¹ KOM(2010) 603 z 27.10.2010.

² KOM(2010) 2020 z 3.3.2010.

Keď je však vozidlo zaevidované v jednom členskom štáte a bežne používané v inom, vyskytnú sa často dva hlavné problémy:

- (1) Občania, ktorí sa sťahujú do iného členského štátu, cezhraniční pracovníci, požičovne áut a tí, ktorí majú motorové vozidlo na lízing v inom členskom štáte, sú často povinní ho evidovať na území, kde žijú, alebo kde sa vozidlo používa, i keď už je evidované v inom členskom štáte. Toto je napr. prípad, keď držitelia osvedčenia zmenia svoje bydlisko a natrvalo sa presťahujú do iného členského štátu aj so svojim motorovým vozidlom. Pre občanov, ktorí žijú časť roka v jednom členskom štáte a druhú časť v inom, ako aj cezhraničných pracovníkov, ktorí vo svojom členskom štáte používajú motorové vozidlo evidované ich zamestnávateľom v inom členskom štáte, to však predstavuje značný problém. V tomto prípade je motorové vozidlo evidované v jednom z členských štátov, ale iný členský štát od držiteľa často požaduje, aby vozidlo zaevidoval tam. Lízingové spoločnosti majú takisto problémy s evidenciou, prinajmenšom vtedy, keď sú držiteľmi osvedčenia o evidencii a motorové vozidlo používa osoba usadená v inom členskom štáte. Nakoniec, požičovne áut, ktoré chcú presunúť časť svojho vozového parku do iného členského štátu z dôvodu sezónneho dopytu, sú obvyčajne povinné evidovať vozidlá aj v tomto členskom štáte.
- (2) Formality opätovnej evidencie motorového vozidla prevezeného z jedného členského štátu do druhého sú často veľmi namáhavé a zdĺhavé. Prevoz motorového vozidla na dlhšie obdobie do iného členského štátu vedie v prijímajúcom členskom štáte k novému administratívne zaťaženiu a obvyčajne aj k dodatočnej administratívnej záťaži spôsobenej zrušením evidencie vozidla v členskom štáte pôvodu. Dodatočné zaťaženie je spôsobené hlavne tým, že orgány zodpovedné za evidenciu motorových vozidiel prijímajúceho členského štátu majú o motorovom vozidle, okrem informácií, ktoré môžu nájsť na osvedčení o evidencii, len veľmi málo alebo žiadne informácie. Ak sa má vozidlo opätovne prihlásiť v tom istom členskom štáte, orgány zodpovedné za evidenciu sa môžu spoliehať na informácie zo svojich vnútroštátnych databáz.

2. VÝSLEDKY KONZULTÁCIÍ SO ZAJINTERESOVANÝMI STRANAMI A POSÚDENIE VPLYVU

Tento návrh je sprevádzaný zhrnutím posúdenia vplyvu a posúdením vplyvu, ktorého návrh posúdila Rada Európskej komisie pre hodnotenie vplyvu a svoje stanovisko vydala 16. decembra 2011. Záverečné posúdenie vplyvu bolo náležite zmenené a doplnené.

Tento návrh by v prípade podnikateľských subjektov, občanov a orgánov zodpovedných za evidenciu viedol k veľmi výraznému administratívne zjednodušeniu. Zníženie administratívnej záťaže by predstavovalo úspory v hodnote minimálne 1 445 miliónov EUR za rok.

Od marca do mája 2011 prebiehali prostredníctvom I.P.M. (Váš názor v Európe) verejné konzultácie zainteresovaných strán, pozostávajúce z dotazníkov špeciálne pripravených pre potreby občanov, hospodárskych subjektov a verejných orgánov.

Zhrnutie výsledkov z verejných konzultácií možno nájsť v prílohe 1 posúdenia vplyvu a je tiež k dispozícii na internetovej stránke Európa³. Všetky minimálne požiadavky Komisie boli splnené. Dňa 21. júna 2011 sa konala konferencia, kde boli odprezentované predbežné výsledky verejných konzultácií a poskytol sa ďalší priestor na diskusiu a výmenu informácií medzi rôznymi zainteresovanými stranami, najmä pre verejné orgány zodpovedné za evidenciu v členských štátoch.

3. PRÁVNE PRVKY NÁVRHU

3.1 Ciele návrhu

Všeobecným cieľom tejto iniciatívy je zlepšiť fungovanie jednotného trhu odstránením administratívnych prekážok týkajúcich sa postupu opätovnej evidencie motorových vozidiel, ktoré v súčasnosti obmedzujú voľný pohyb tovaru.

Špecifickými cieľmi tejto iniciatívy sú harmonizácia, zefektívnenie a zjednodušenie postupov opätovnej evidencie vozidla evidovaného v inom členskom štáte v prospech občanov, zamestnancov, zamestnávateľov, požičovne áut a lízingové spoločnosti a orgány zodpovedné za evidenciu. Okrem toho sa táto iniciatíva zameriava na zníženie administratívnej záťaže všetkých zainteresovaných aktérov, bez toho, aby došlo k ohrozeniu bezpečnosti cestnej premávky alebo predchádzania kriminalite a podvodom.

Plánované operačné ciele tejto iniciatívy sú:

- určiť, v ktorom členskom štáte by sa malo zaevidovať motorové vozidlo prevádzané medzi členskými štátmi;
- skrátiť čas postupov opätovnej evidencie;
- znížiť administratívne zaťaženie občanov a podnikateľských subjektov obmedzením počtu dokladov potrebných na realizáciu postupu opätovnej evidencie a uľahčením výmeny údajov medzi vnútroštátnymi orgánmi zodpovednými za evidenciu.

3.2. Právny základ – forma právneho aktu

Súčasný problém a rozdiely v administratívnych pravidlách na vnútroštátnej úrovni, pokiaľ ide o opätovnú evidenciu motorových vozidiel, ktoré bolo zaevidované v inom členskom štáte, bránia voľnému pohybu týchto vozidiel v EÚ. EÚ má preto na základe článku 114 ZFEÚ právo zasiahnuť, aby sa zabezpečilo riadne fungovanie jednotného trhu, pokiaľ ide o jazdené motorové vozidlá nadobudnuté v inom členskom štáte. Okrem toho by bol tento návrh prínosom pre občanov prevádzajúcich motorové vozidlo do iného členského štátu ich pobytu, pre občanov používajúcich motorové vozidlo zaevidované v členskom štáte ich zamestnania, ako aj pre požičovne áut (a do určitej miery pre lízingové firmy), ktoré sa z dôvodu požiadaviek

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)

na evidenciu vozidla pre vlastné potreby alebo potreby svojich klientov, stretávajú s prekážkami v cezhraničnom používaní týchto vozidiel.

Navrhovaný právny nástroj má formu nariadenia z týchto dôvodov. Nariadenie je priamo uplatniteľné v členských štátoch bez potreby transpozície do rôznych vnútroštátnych právnych predpisov. Keďže by sa legislatívny nástroj uplatňoval len v cezhraničných situáciách v rámci EÚ, nariadenie by zabezpečilo právnu istotu a zjednodušenie v rámci vnútorného trhu. Okrem toho je nariadenie účinnejší nástroj na organizovanie elektronickej výmeny informácií medzi vnútroštátnymi orgánmi zodpovednými za evidenciu. Nakoniec ak by mal právny akt formu nariadenia, odstránila by sa hrozba pridávania ďalších požiadaviek zo strany členských štátov.

3.3 Obsah návrhu

Článkom 1 sa potvrdzuje zásada, že členský štát je oprávnený vyňať určité kategórie motorových vozidiel z povinnosti evidencie. Skutočnosť, že motorové vozidlo bolo zaevidované v inom členskom štáte neznamena, že to isté motorové vozidlo má byť predmetom povinnosti prihlásiť sa do evidencie v členskom štáte, do ktorého bolo prevezené. V článku 1 sa tiež výslovne zdôrazňuje, že na motorové vozidlá zaevidované v tretích krajinách sa nevzťahuje rozsah pôsobnosti tohto návrhu. Okrem toho je tento návrh vypracovaný tak, aby nezahŕňal evidenciu motorových vozidiel, ktoré boli zaevidované v tom istom členskom štáte. Opätovné evidencie motorových vozidiel v rámci toho istého štátu sú teda aj naďalej predmetom vnútroštátnych pravidiel členských štátov a nebudú dotknuté týmto návrhom. Navyše členské štáty môžu, pokiaľ ide o motorové vozidlá, aj naďalej vykonávať svoju daňovú právomoc v súlade s právom Únie.

Článok 2 obsahuje vymedzenia pojmov, ktoré podrobne odrážajú existujúce definície stanovené v práve Únie, najmä v smernici 1999/37/ES z 29. apríla o registračných dokumentoch pre vozidlá⁴. Táto smernica sa vzťahuje na motorové vozidlá, ktoré sú predmetom rámcovej smernice Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES z 5. septembra ktorou sa zriaďuje rámec pre typové schválenie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá⁵ a smernice Európskeho parlamentu a Rady 2002/24/ES z 18. marca 2002 o typovom schválení dvoj- a trojkolesových motorových vozidiel, ktorou sa zrušuje smernica Rady 92/61/EHS⁶ a nevzťahuje sa na poľnohospodárske alebo lesné traktory. Smernica 1999/37/ES však podľa nedávneho rozsudku Súdneho dvora⁷ neustanovuje úplnú harmonizáciu.

V článku 3 sa stanovuje, že členský štát môže vyžadovať na svojom území evidenciu vozidla zaevidovaného v inom členskom štáte len v prípade, ak držiteľ osvedčenia o evidencii má svoj obvyklý pobyt na jeho území. Článkom 3 sa navrhuje niekoľko kritérií na určenie obvyklého pobytu. V prípade fyzických osôb, ktoré nevykonávajú svoju podnikateľskú činnosť, sa navrhujú kritériá stanovené v článku 7 nariadenia Rady 83/182/EHS z 28. marca 1983 o oslobodení od daní, ktoré platia v rámci

⁴ Ú.v. ES L 138, 1.6.1999, s. 57.

⁵ Ú.v. EÚ L 263, 9.10.2007, s. 1.

⁶ Ú.v. ES L 124, 9.5.2002, s. 1.

⁷ Rozsudok Súdneho dvora zo 6. októbra 2011 vo veci C-443/10, Philippe Bonnarde/Agence de Services et de Paiement.

Spoločenstva pre dočasný dovoz určitých dopravných prostriedkov⁸. V prípade spoločností odkazujú navrhované kritériá na sídlo spoločnosti alebo miesto podnikania, čo znamená, že ak ide o vozidlách evidované na meno spoločnosti v jednom členskom štáte, v ktorom má sídlo, a používané zamestnancom, ktorý má svoj obvyklý pobyt v druhom členskom štáte, nemôže druhý členský štát požadovať evidenciu na svojom území. Týmto prístupom sa zabráni tomu, aby sa v každom jednom prípade muselo v členskom štáte, v ktorom má zamestnanec obvyklý pobyt, posudzovať, či vozidlo spoločnosti je používané hlavne na súkromné alebo pracovné účely a či sa dochádzanie z domu do práce počíta ako súkromné alebo pracovné použitie.

Článkom 4 sa stanovuje jasné a jednoduché pravidlo: v prípade, že držiteľ osvedčenia o evidencii zmení svoj obvyklý pobyt z jedného členského štátu do druhého členského štátu, mal by požiadať o evidenciu svojho vozidla do šiestich mesiacov po svojom príchode. Počas tohto obdobia nesmie členský štát príchodu obmedziť používanie tohto vozidla. Článok 4 tiež obsahuje výrazné zjednodušenie postupov evidencie v prípade motorových vozidiel, ktoré už boli zaevidované v inom členskom štáte. Uplatňuje ustálenú judikatúru Súdného dvora o voľnom pohybe tovaru, podľa ktorej by členské štáty mali uľahčiť obchod v rámci EÚ uznávaním dokladu vydaného iným členským štátom, ktorý preukazuje, že napr. vozidlo evidované na území daného štátu absolvovalo kontrolu technického stavu. Súdny dvor tiež uvádza, že súčasťou tejto zásady vzájomného uznávania evidencie a informácií o technickom stave by mala byť aj spolupráca medzi orgánmi členských štátov, pokiaľ ide o doplnenie prípadných chýbajúcich údajov⁹. Článkom 4 sa však táto spolupráca riadi elektronicky tak, že orgán zodpovedný za evidenciu vozidla by mal vyhľadávať údaje v evidencii vozidiel členského štátu, v ktorom bolo motorové vozidlo zaevidované, prostredníctvom softvérovej aplikácie uvedenej v článku 7 a v prílohe II. Táto zásada administratívnej spolupráce elektronickou cestou funguje aj naopak: keď členský štát eviduje vozidlo, ktoré už bolo zaevidované v inom členskom štáte, orgán zodpovedný za evidenciu motorového vozidla v cieľovom členskom štáte je podľa článku 4 povinný informovať orgán zodpovedný za evidenciu členského štátu, v ktorom bolo vozidlo evidované predtým. Nakoniec sa článkom 4 tohto návrhu v určitých špecifických prípadoch umožňujú doplnkové kontroly motorového vozidla.

V článku 5 je presne vymedzené, v ktorých prípadoch sú orgány zodpovedné za evidenciu oprávnené zamietnuť evidenciu motorového vozidla, ktoré už bolo zaevidované v inom členskom štáte. Hlavným cieľom článku 5 je zabrániť podvodom a zabezpečiť bezpečnosť cestnej premávky, keďže opätovná evidencia motorového vozidla evidovaného v inom členskom štáte sa niekedy využíva na legalizáciu odcudzených vozidiel alebo dokladov vozidla. Odcudzené vozidlá sa často predávajú so zmenenou identitou napr. prostredníctvom „klonovania“ (prípád, keď je vozidlo odcudzené a potom sú identifikátory jeho originality odstránené a zmenené tak, aby zodpovedali identite iného vozidla, ktoré je v súčasnosti legitímne v prevádzke, takže odcudzené vozidlo preberie tohto legitímneho vozidla, ktoré je legitímne v prevádzke a teraz sa používajú dve vozidlá s rovnakým evidenčným

⁸ Ú.v. ES L 105, 23.4.1983, s. 59.

⁹ Rozsudok z 20. septembra 2007 vo veci C-297/05 Komisia Európskych spoločenstiev/Holandské kráľovstvo.

číslo) alebo tzv. „ringing“ (spôsob, keď je identita odcudzeného vozidla vymenená za identitu z vážne poškodeného vozidla). Tomuto sa dá zabrániť len úzkou spoluprácou medzi orgánmi zodpovednými za evidenciu. Preto by tento článok mal prispieť k vykonávaniu:

- smernice Európskeho parlamentu a Rady 2000/53/ES z 18. septembra 2000 o vozidlách po dobe životnosti¹⁰. Touto smernicou sa členské štáty zaväzujú, aby, okrem iného, vykonali potrebné opatrenia s cieľom zabezpečiť, že sa všetky vozidlá po dobe životnosti prevezú do autorizovaných spracovateľských zariadení. Podľa smernice musia členské štáty vytvoriť systém, podľa ktorého je predloženie osvedčenia o likvidácii podmienkou na odhlásenie vozidla z evidencie vozidla po jeho dobe životnosti. Toto osvedčenie sa vystavuje držiteľovi a/alebo vlastníkovi vtedy, keď sa vozidlo po dobe životnosti prevezie do spracovateľského zariadenia.
- Rozhodnutie Rady 2004/919/ES z 22. decembra 2004 o potláčaní trestnej činnosti súvisiacej s vozidlami, ktorá má cezhraničné dôsledky¹¹, ktoré sa zameriava na dosahovanie lepšej spolupráce v rámci Európskej únie s cieľom predchádzať a bojovať s cezhraničnou trestnou činnosťou súvisiacou s vozidlami, pričom sa pozornosť venuje najmä súvislosti medzi krádežami vozidiel a ilegálnym obchodom s vozidlami. Týmto rozhodnutím sa každý členský štát zaväzuje zabezpečiť, aby jeho príslušné orgány prijali potrebné kroky s cieľom zabrániť zneužívaniu a krádeži dokladov o evidencii vozidiel. Týmto rozhodnutím sa pre orgány činné v trestnom konaní stanovuje povinnosť informovať vnútroštátne orgány zodpovedné za evidenciu vozidiel o tom, či je vozidlo, ktoré je prihlasované, vedené ako odcudzené. Cieľom tohto rozhodnutia je tiež zabrániť zneužívaniu osvedčení o evidencii vozidla: každý členský štát musí zabezpečiť, aby jeho príslušné orgány prijali potrebné kroky na odobratie vlastníkovho alebo držiteľovho osvedčenia o evidencii vozidla v prípade, že bolo vozidlo vážne poškodené pri havárii (úplné zničenie vozidla). Osvedčenie o evidencii musí byť tiež odobraté vtedy, ak počas kontroly orgánu činného v trestnom konaní vzniklo podozrenie, že došlo k porušeniu identifikátorov vozidla, ako je napr. identifikačné číslo vozidla.

Článkom 6 sa zabezpečuje, aby bol obchod s jazdenými vozidlami v rámci EÚ jednoduchší, a to prostredníctvom harmonizovaných pravidiel o dočasnej evidencii motorových vozidiel. Takéto pravidlá sú potrebné najmä pre osoby kupujúce motorové vozidlo v inom členskom štáte, aby mohli previezť vozidlo do svojho členského štátu a nechať ho tam zaevidovať. Keď je vozidlo, ktoré už bolo zaevidované v jednom členskom štáte, predané osobe usadenej v inom členskom štáte, predajca pravdepodobne okamžite po predaji odhlási motorové vozidlo z evidencie. Predajca pravdepodobne neumožní kupujúcemu jazdiť na motorovom vozidle s číslom, pod ktorým ho predajca zaevidoval. Dočasný evidenčný systém je nevyhnutný preto, aby zlepšil fungovanie trhu s jazdenými motorovými vozidlami a zabezpečil, aby sa dočasne preklenulo obdobie medzi evidenciou v prvom členskom štáte a novou evidenciou v druhom členskom štáte. Dočasný evidenčný systém tiež umožní orgánom zodpovedným za evidenciu garantovať kvalitu evidenčných údajov

¹⁰ Ú.v. ES L 269, 21.10.2000, s. 34.

¹¹ Ú.v. EÚ L 389, 30.12.2004, s. 28.

v svojej evidencii, takže môže dôjsť k ich jednoduchej výmene prostredníctvom softvéru uvedeného v článku 7. V článku 6 sa navrhuje obmedziť platnosť dočasnej evidencie na 30 dní, aby to bolo v súlade s článkom 15 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2009/103/ES zo 16. septembra 2009 o poistení zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel a o kontrole plnenia povinnosti poistenia tejto zodpovednosti¹². Článkom 15 smernice 2009/103/ES sa upravuje poistenie motorového vozidla odoslaného z jedného členského štátu do druhého tak, že sa v takýchto prípadoch za členský štát, v ktorom je umiestnené riziko, považuje členský štát určenia okamžite po prijatí zásielky kupujúcim na obdobie tridsiatich dní, hoci vozidlo nebolo formálne zaevidované v členskom štáte určenia. V prípade, že sa vozidlo stane účastníkom nehody počas obdobia a je nepoistené, orgán zodpovedný za náhradu škody v členskom štáte určenia bude zodpovedný za náhradu škody stanovenú v článku 10 smernice 2009/103/ES.

Článkom 7 tohto návrhu sa upravuje elektronická výmena evidenčných údajov vozidla medzi členskými štátmi, na účely opätovnej evidencie motorového vozidla. Článkom 7 sa Komisia oprávňuje prijímať vykonávacie akty, ktorými sa ustanovia spoločné postupy a špecifikácie pre softvérovú aplikáciu vrátane formátu vymieňaných údajov, technických postupov na elektronické vyhľadávanie v a prístup do vnútroštátnych elektronických evidencií, postupov týkajúcich sa prístupov a bezpečnostných mechanizmov. Elektronická výmena údajov o evidencii vozidiel medzi členskými štátmi by sa mala vykonávať v súlade s európskym rámcom interoperability (EIF)¹³.

Článok 8 sa zameriava na uľahčeníu obchodu s jazdenými vozidlami v rámci EÚ, a to prostredníctvom harmonizovaných pravidiel o „evidencii motorových vozidiel na osobitné účely“. V súčasnosti existujú systémy „evidencie na osobitné účely“ vo väčšine členských štátov, aby umožnili predajcom jazdiť s motorovými vozidlami po verejných komunikáciách na krátke časové obdobie bez povinnosti ich riadne zaevidovať. Systémy „evidencie na osobitné účely“ sú obvyčajne vyhradené pre výrobcov, montážne závody, distribútorov a obchodníkov v súvislosti s motorovými vozidlami, ktoré vlastnia, alebo na skúšobné účely. Väčšina členských štátov nevydáva osvedčenia o evidencii na osobitné účely ako také, ktoré by zahŕňali identifikáciu motorového vozidla. Často poskytujú iný typ dokladu, kde sa uvádza spojenie medzi tabuľkami s evidenčným číslom a ich držiteľom, a/alebo vyžadujú, aby si držiteľ viedol denník jász, v ktorom by bolo zaznamenané kam s týmito tabuľkami s evidenčným číslom jazdil. Prax však ukazuje že „evidenciu na osobitné účely“ ostatné členské štáty neuznávajú, obvyčajne z dôvodu absencie riadneho osvedčenia o evidencii, takže väčšina distribútorov a obchodníkov mimo územia svojho štátu túto evidenciu na osobitné účely nevyužíva. Cieľom článku 8 je odstrániť tieto prekážky obchodu s jazdenými motorovými vozidlami v rámci EÚ prostredníctvom spoločného systému, kde by „evidencie na osobitné účely“ udelené výrobcom, montážnym závodom, distribútorom a obchodníkom so sídlom v jednom členskom štáte boli uznávané v druhom členskom štáte. Článkom 8 sa Komisia oprávňuje prijať vykonávacie akty na stanovenie formátu a vzoru osvedčenia o evidencii na osobitné účely.

¹² Ú. v. EÚ L 263, 7.10.2009, s. 11.

¹³ KOM(2010) 744 z 16.12.2010.

Článkom 9 sa pre členské štáty stanovuje povinnosť informovať Komisiu o názvoch a kontaktných údajoch orgánov zodpovedných za evidenciu vozidiel, ktoré majú na starosti vedenie úradných evidencií vozidiel na svojom území a uplatňovanie tohto nariadenia. Komisia potom uverejní zoznam orgánov zodpovedných za evidenciu a všetky aktualizácie tohto zoznamu na svojej webovej stránke. Okrem toho sa článkom 9 stanovuje pre orgány zodpovedné za evidenciu vozidiel povinnosť zabezpečiť, aby informácie o evidencii vozidiel v členskom štáte príslušného orgánu a názvy a kontaktné údaje o tomto orgáne boli ľahko prístupné verejnosti.

Článkami 10 a 11 sa na Komisiu deleguje právomoc prijímať zmeny a doplnenia príloh I a II so zreteľom na technický pokrok, najmä s cieľom zohľadniť príslušné zmeny a doplnenia smernice 1999/37/ES alebo zmeny a doplnenia k iným aktom Únie priamo súvisiacim s aktualizáciou príloh I a II. Týmto článkami sa tiež deleguje na Komisiu právomoc stanoviť podmienky, ktoré by mali podnikateľské subjekty používajúce osvedčenia o evidencii vozidiel na osobitné účely splniť, aby vyhověli požiadavkám na dobrú povesť a požadovanú odbornú spôsobilosť a špecifikovať dĺžku platnosti osvedčení o evidencii na osobitné účely:

- Príloha I by mala zodpovedať obsahu harmonizovaného osvedčenia o evidencii stanoveného v smernici 1999/37/ES, pokiaľ ide o údaje o vozidle. Keďže ani osobné údaje držiteľa predchádzajúceho osvedčenia o evidencii, ani osobné údaje ktorejkoľvek inej osoby uvedenej na osvedčení (t.j. vlastníka, používateľa atď.) nie sú potrebné na účely opätovnej evidencie, tieto údaje nie sú obsahom prílohy I, napriek tomu, že sú súčasťou povinných informácií stanovených v harmonizovanom osvedčení o evidencii, ustanovenom v smernici 1999/37/ES. Nemožno však vylúčiť budúce zmeny týkajúce sa napr. obsahu osvedčenia o zhode, ktoré tvorí základ prvej evidencie. Takéto zmeny by mohli byť dôsledkom napr. zmeny a doplnenia rámcovej smernice Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES z 5. septembra 2007, ktorou sa zriaďuje rámec pre typové schválenie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá. Delegovanie právomoci by malo umožniť Komisii prispôsobiť prílohu I takýmto zmenám a doplneniam.
- Príloha II odkazuje výslovne na softvérovú aplikáciu, ktorá si bude pravdepodobne vyžadovať niekoľko ďalších technických aktualizácií, aby sa zohľadnil technologický pokrok v oblasti informačných technológií. Delegovanie právomoci by malo umožniť Komisii zodpovedajúcim spôsobom prispôsobiť prílohu II.
- Delegovanie právomoci by malo umožniť Komisii stanoviť podmienky, ktoré by mali podnikateľské subjekty používajúce osvedčenia o evidencii na osobitné účely splniť, aby vyhověli požiadavkám na dobrú povesť a požadovanú odbornú spôsobilosť podľa článku 8 ods. 1 písm. c). Komisii by mala zároveň umožniť špecifikáciu dĺžky platnosti osvedčení o evidencii na osobitné účely.

Článkom 12 sa stanovuje postup výboru na vykonávanie článku 7 a 8, t.j. vykonávacie akty pre spoločné postupy a špecifikácie pre softvérovú aplikáciu uvedenú v článku 7 vrátane formátu vymieňaných údajov, technických postupov na elektronické vyhľadávanie v a prístupu do vnútroštátnych elektronických evidencií, postupov týkajúcich sa prístupných práv a bezpečnostných mechanizmov, ako aj

vykonávacích aktov na stanovenie formátu a vzoru osvedčenia o evidencii na osobitné účely. Tieto vykonávacie akty by mali všeobecný rozsah, takže postup preskúmania by sa mal uplatniť v súlade s článkom 2 ods. 2 písm. a) nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 zo 16. februára 2011, ktorým sa ustanovujú pravidlá a všeobecné zásady mechanizmu, na základe ktorého členské štáty kontrolujú vykonávanie vykonávacích právomocí Komisie¹⁴.

Článkom 13 sa upravuje hodnotenie tohto nariadenia, ktorého výsledkom by štyri roky po nadobudnutí jeho účinnosti mala byť správa pre Európsky parlament a Radu. V hodnotení by sa mali identifikovať možné problémy a nedostatky nariadenia a toto hodnotenie by mohlo predstavovať základ pre ďalšie opatrenia vrátane možného návrhu na zmenu a doplnenie tohto nariadenia, pokiaľ ide o ďalšie administratívne zjednodušenie pre občanov a podnikateľské subjekty a lepšiu integráciu jednotného trhu s jazdenými motorovými vozidlami.

V článku 14 sa uvádza, že nariadenie sa začne uplatňovať jeden rok po nadobudnutí účinnosti.

4. VPLYV NA ROZPOČET

Vplyv tohto návrhu na rozpočet je stanovený vo finančnom výkaze priloženom k tomuto návrhu. Tento návrh si vyžaduje len administratívne rozpočtové prostriedky. Nevyžaduje si použitie operačných rozpočtových prostriedkov.

¹⁴ Ú.v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13.

Návrh

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY

ktorým sa zjednodušuje prevoz motorových vozidiel už zaevidovaných v inom členskom štáte v rámci jednotného trhu

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 114,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po predložení návrhu legislatívneho aktu parlamentom jednotlivých štátov,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru¹⁵,

po porade s európskym dozorným úradníkom pre ochranu údajov,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom,

keďže:

- (1) Všetky členské štáty majú systém evidencie motorových vozidiel, ktorý je úradným povolením na ich uvedenie do prevádzky v cestnej premávke, v rámci ktorého je vozidlo identifikované a je mu pridelené evidenčné číslo. Avšak veľa vnútroštátnych pravidiel o evidencii vozidiel je rozporuplných, zložitých a zaťažujúcich. Výsledkom je, že problémy súvisiace s evidenciou vozidiel vytvárajú prekážky v rámci vnútorného trhu a vedú k problémom týkajúcim sa voľného pohybu motorových vozidiel už zaevidovaných v inom členskom štáte v rámci Únie.
- (2) V správe o občianstve EÚ za rok 2010 „Odstránenie prekážok vykonávania práv občanov EÚ“¹⁶ boli problémy s evidenciou vozidiel identifikované ako jedna z hlavných prekážok, ktorým občania čelia pri výkone svojich práv. V tejto správe Komisia zdôraznila potrebu odstrániť túto prekážku zjednotením formalít a podmienok na evidenciu vozidiel evidovaných v inom členskom štáte.
- (3) Smernicou Rady 1999/37/ES z 29. apríla 1999 o registračných dokumentoch pre vozidlá¹⁷ sa harmonizuje forma a obsah osvedčenia o evidencii, aby sa uľahčila jeho

¹⁵ Ú. v. EÚ C , , s. .

¹⁶ KOM(2010) 603 z 27.10.2010.

¹⁷ Ú.v. ES L 138, 1.6.1999, s. 57.

zrozumiteľnosť a tým aj voľný pohyb vozidiel evidovaných v jednom členskom štáte na cestách na území iných členských štátov. Podľa uvedenej smernice by malo byť osvedčenie o evidencii vydané členským štátom na účely identifikácie vozidla v medzinárodnej doprave alebo opätovnej evidencii v inom členskom štáte uznané ostatnými členskými štátmi. Smernica 1999/37/ES však neobsahuje žiadne ustanovenia, kde by sa určil členský štát, zodpovedný za evidenciu a príslušné formality a postupy. Preto je z dôvodu odstránenia prekážok voľnému pohybu motorových vozidiel v rámci vnútorného trhu potrebné stanoviť samostatné harmonizované pravidlá týkajúce sa určenia členského štátu, v ktorom musia byť motorové vozidlá zaevidované, a zjednodušeného postupu opätovnej evidencie motorových vozidiel už zaevidovaných v inom členskom štáte.

- (4) Vnútroštátne pravidlá členských štátov často od podnikateľských subjektov a občanov so sídlom, resp. pobytom na ich území vyžadujú, aby si tu zaevidovali motorové vozidlá evidované treťou osobou s pobytom v inom členskom štáte, a to aj keď sa vozidlo v podstate trvalo nepoužíva v členskom štáte vyžadujúcom jeho evidenciu a neexistuje ani úmysel ho tam používať. Preto je potrebné stanoviť, v ktorom členskom štáte by malo byť motorové vozidlo zaevidované, ak je držiteľom osoba so sídlom, resp. pobytom v inom členskom štáte, ako je členský štát, v ktorom má sídlo, resp. pobyt vlastník vozidla. Za týchto okolností je vhodné, aby si členské štáty navzájom uznávali evidencie platné v inom členskom štáte.
- (5) Evidenciu motorových vozidiel evidovaných v inom členskom štáte obmedzujú namáhavé prihlasovacie formality v členských štátoch, najmä povinnosť poskytnúť tieto vozidlá na doplnkové skúšky, ktorých cieľom je posúdiť ich všeobecný stav pred evidenciou alebo ich identifikovať. Preto je potrebné obmedziť tieto formality s cieľom zabezpečiť voľný pohyb motorových vozidiel a znížiť administratívne zaťaženie občanov, podnikateľských subjektov a orgánov zodpovedných za evidenciu. Najmä v prípade občanov alebo podnikateľských subjektov, ktoré nadobudli motorové vozidlo už zaevidované v inom členskom štáte, je vhodné stanoviť zjednodušený postup evidencie, ktorý by zahŕňal uznávanie dokladov a kontrol technického stavu vydaných v inom členskom štáte a ktorý by upravoval administratívnu spoluprácu týkajúcu sa výmeny chýbajúcich údajov medzi príslušnými orgánmi.
- (6) Toto nariadenie by malo zohľadniť rozhodnutie Rady 2004/919/ES z 22. decembra 2004 o potláčaní trestnej činnosti súvisiacej s vozidlami, ktorá má cezhraničné dôsledky¹⁸, ktorého cieľom je dosiahnutie zlepšenia spolupráce v rámci Únie na účely prevencie a boja s cezhraničnou trestnou činnosťou súvisiacou s vozidlami. Podľa tohto rozhodnutia každý členský štát musí zabezpečiť, aby jeho príslušné orgány prijali potrebné kroky s cieľom zabrániť zneužívaniu a krádeži dokladov o evidencii vozidiel. Preto by sa týmto nariadením malo umožniť členským štátom zamietnuť evidenciu motorového vozidla evidovaného v inom členskom štáte v prípade trestnej činnosti súvisiacej s vozidlami vrátane zneužitia a krádeže dokladov o evidencii vozidla.
- (7) Cieľom tohto nariadenia by malo byť zjednodušiť administratívne konanie pre občanov, podnikateľské subjekty a orgány zodpovedné za evidenciu, najmä prostredníctvom elektronickej výmeny údajov o evidencii vozidla. Preto je v rámci

¹⁸

Ú.v. EÚ L 389, 30.12.2004, s. 28.

administratívneho zjednodušenia evidenčných formalít potrebné, aby si členské štáty navzájom udeľovali právo prístupu k svojim údajom o evidencii vozidiel s cieľom zlepšiť výmenu informácií a urýchliť postup evidencie.

- (8) Spracovanie osobných údajov pri uplatňovaní tohto nariadenia je predmetom smernice Európskeho parlamentu a Rady 95/46/ES z 24. októbra 1995 o ochrane fyzických osôb pri spracovaní osobných údajov a voľnom pohybe týchto údajov¹⁹. V kontexte súčasného nariadenia sa na spracovanie osobných údajov Komisiou vzťahuje nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 45/2001 z 18. decembra 2000 o ochrane jednotlivcov so zreteľom na spracovanie osobných údajov inštitúciami a orgánmi Spoločenstva a o voľnom pohybe takýchto údajov²⁰.
- (9) Prevoz motorového vozidla evidovaného v jednom členskom štáte do druhého členského štátu si, z hľadiska jeho evidencie v druhom členskom štáte, vyžaduje široko dostupnú dočasnú evidenciu, aby sa zabezpečila bezpečnosť cestnej premávky a elektronický prenos spoľahlivých údajov o evidencii vozidla. Z tohto dôvodu je potrebné vytvoriť systém, v ktorom by mohli byť dočasne evidované vozidlá.
- (10) Prevoz motorových vozidiel do iného členského štátu podnikateľskými subjektmi distribuujúcimi motorové vozidlá alebo zabezpečujúcimi opravu a údržbu motorových vozidiel, sa obvyčajne realizuje s vnútroštátnymi evidenčnými číslami na osobitné účely. Tieto evidenčné čísla na osobitné účely často iné členské štáty neuznávajú, čím bránia cezhraničnému obchodu s jazdenými motorovými vozidlami, najmä v pohraničných regiónoch. Preto je potrebné prijať systém, v rámci ktorého by podnikateľské subjekty distribuujúce motorové vozidlá alebo zabezpečujúce skúšanie, opravu a údržbu motorových vozidiel mohli prevážať tieto vozidlá do iného členského štátu s evidenčným číslom na osobitné účely.
- (11) Keďže ciele tohto nariadenia, konkrétne obmedziť evidenčných formalít s cieľom zabezpečiť voľný pohyb motorových vozidiel evidovaných v inom členskom štáte a zníženie administratívneho zaťaženia pre občanov, podnikateľské subjekty a orgány zodpovedné za evidenciu, nemôžu byť v dostatočnej miere dosiahnuté členskými štátmi kvôli protichodným vnútroštátnym pravidlám a môžu byť preto z dôvodu rozsahu a účinkov tohto nariadenia lepšie dosiahnuté na úrovni Únie, Únia môže prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity stanovenej v článku 5 Zmluvy o Európskej únii. V súlade so zásadou proporcionality, stanovenou v uvedenom článku, toto nariadenie nepresahuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie týchto cieľov.
- (12) V tomto nariadení sú rešpektované základné práva a dodržiavané zásady uznané v Charte základných práv Európskej únie.
- (13) S cieľom dosiahnuť cieľ výmeny informácií medzi členskými štátmi prostredníctvom interoperabilných prostriedkov, v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie by na Komisiu mala byť v súvislosti s zmenami a doplneniami príloh I a II k tomuto nariadeniu delegovaná právomoc prijímať akty na základe technického pokroku, najmä s cieľom zohľadniť príslušné zmeny a doplnenia smernice 1999/37/ES alebo zmeny a doplnenia iných aktov Únie, ktoré priamo súvisia s aktualizáciou príloh

¹⁹ Ú. v. ES L 281, 23.11.1995, s. 31.

²⁰ Ú. v. ES L 8, 12.1.2001, s. 1.

I a II tohto nariadenia, pokiaľ ide o podmienky, ktoré by mali podnikateľské subjekty využívajúce osvedčenia o evidencii na osobitné účely splniť, aby vyhověli požiadavkám na dobrú povesť a požadovanú odbornú spôsobilosť a takisto o špecifikáciu dĺžky platnosti osvedčení o evidencii na osobitné účely. Je mimoriadne dôležité, aby Komisia počas prípravných prác uskutočňovala primerané konzultácie aj na úrovni expertov. Komisia by pri príprave a tvorbe delegovaných aktov mala zaistiť včasné, ako aj náležité postúpenie príslušných dokumentov Európskemu parlamentu a Rade.

- (14) S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky na vykonávanie tejto smernice, by sa na Komisiu mali previesť vykonávacie právomoci, aby mohla stanoviť spoločné postupy a špecifikácie pre softvérovú aplikáciu, ktorá je potrebná na elektronickú výmenu údajov o evidencii vozidiel vrátane formátu vymieňaných údajov, technických postupov na elektronické vyhľadávanie v a prístup do vnútroštátnych elektronických evidencií, postupov týkajúcich sa prístupových práv a bezpečnostných mechanizmov, a na stanovenie formátu a vzoru osvedčenia o evidencii na osobitné účely. Tieto právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 zo 16. februára 2011, ktorým sa ustanovujú pravidlá a všeobecné zásady mechanizmu, na základe ktorého členské štáty kontrolujú vykonávanie vykonávacích právomocí Komisie²¹.

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

Článok 1 *Rozsah*

1. Toto nariadenie sa uplatňuje na tieto vozidlá:
 - (a) každé vozidlo alebo prípojné vozidlo uvedené v článku 3 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES²²;
 - (b) každé dvoj alebo trojkolesové vozidlo, so zdvojenými kolesami alebo iné, určené k premávke na ceste, ako je uvedené v článku 1 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2002/24/ES²³.
2. Toto nariadenie sa nevzťahuje na evidenciu motorových vozidiel evidovaných v tretej krajine.
3. Toto nariadenie sa nedotýka práv členských štátov vyňať motorové vozidlá z evidencie podľa smernice 1999/37/ES.

Článok 2 *Vymedzenie pojmov*

Na účely tohto nariadenia sa uplatňujú tieto vymedzenia pojmov:

²¹ Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13.

²² Ú. v. EÚ L 263, 9.10.2007, s. 1.

²³ Ú. v. ES L 124, 9.5.2002, s. 1.

- (1) „evidencia“ je úradné povolenie na uvedenie vozidla do prevádzky v cestnej premávke, pri ktorom je vozidlo identifikované a je mu pridelené sériové číslo, známe ako evidenčné číslo;
- (2) „vozidlo evidované v inom členskom štáte“ je vozidlo s platným osvedčením o evidencii vydaným iným členským štátom;
- (3) „držiteľ osvedčenia o evidencii“ je osoba, na ktorej meno je vozidlo v členskom štáte zaevidované;
- (4) „evidencia na osobitné účely“ je úradné povolenie na uvedenie vozidla do prevádzky v cestnej premávke, pri ktorom je vozidlo identifikované a je mu pridelené sériové číslo, známe ako evidenčné číslo na osobitné účely; ktoré môžu používať rôzne vozidlá.

Článok 3

Miesto evidencie vozidiel evidovaných v inom členskom štáte

1. Členský štát môže vyžadovať na svojom území evidenciu vozidla evidovaného v inom členskom štáte len v prípade, ak držiteľ osvedčenia o evidencii má svoj obvyklý pobyt na jeho území.
2. Členský štát, v ktorom má držiteľ osvedčenia o evidencii svoj obvyklý pobyt, je:
 - (a) v prípade obchodnej spoločnosti alebo iného subjektu s právnou subjektivitou alebo bez nej, členský štát, v ktorom sa nachádza jeho hlavné sídlo;
 - (b) v prípade pobočky, agentúry alebo akéhokoľvek iného zariadenia spoločnosti alebo iného subjektu, členský štát, v ktorom sa nachádza pobočka, agentúra alebo akékoľvek iné zariadenie;
 - (c) v prípade fyzickej osoby vykonávajúcej svoju podnikateľskú činnosť, členský štát, v ktorom sa nachádza hlavné miesto jej podnikania;
 - (d) v prípade každej inej fyzickej osoby:
 - i) miesto, kde určitá osoba zvyčajne žije, t. j. aspoň 185 dní v každom kalendárnom roku, pre svoje osobné a pracovné väzby, alebo u osoby, ktorá nemá žiadne pracovné väzby, pre osobné väzby, z ktorých vyplývajú úzke väzby medzi dotýčnou osobou a miestom, kde žije;
 - ii) v prípade osoby, ktorú pracovné väzby spájajú s iným miestom ako väzby osobné, a ktorá preto striedavo žije na rôznych miestach nachádzajúcich sa v dvoch alebo viacerých členských štátoch, miesto, ku ktorému má osobné väzby, ak sa tam taká osoba pravidelne vracia.

Podmienka stanovená v bode ii) sa nevzťahuje na prípad, keď osoba žije v členskom štáte preto, aby vykonávala úlohu určitého trvania. Dochádzanie na vysokú školu alebo do školy, neznamená zmenu obvyklého pobytu.

Článok 4

Postup evidencie motorových vozidiel evidovaných v inom členskom štáte

1. V prípade, že držiteľ osvedčenia o evidencii zmení svoj obvyklý pobyt z jedného do druhého členského štátu, musí požiadať o evidenciu svojho vozidla v inom členskom štáte do šiestich mesiacov po svojom príchode.

Počas obdobia uvedeného v prvom pododseku sa nesmie použitie vozidla obmedzovať.

2. Žiadosť o prihlásenie vozidla evidovaného v inom členskom štáte musí byť predložená orgánu zodpovednému za evidenciu a obsahovať príslušné časti osvedčenia o evidencii v súlade s článkom 5 ods. 2 smernice 1999/37/ES alebo akýkoľvek dôkaz o predchádzajúcej evidencii v inom členskom štáte.
3. Po prijatí žiadosti o prihlásenie do evidencie vozidla evidovaného v inom členskom štáte musí orgán zodpovedný za evidenciu vozidiel bezodkladne zhromaždiť informácie o údajoch uvedených v prílohe I priamo od orgánu zodpovedného za evidenciu v členskom štáte, v ktorom je vozidlo evidované, v súlade s článkom 7 a previesť tieto údaje do svojej vlastnej evidencie.
4. Orgány zodpovedné za evidenciu vozidiel môžu vykonať fyzické kontroly vozidla evidovaného v inom členskom štáte predtým ako vykonajú svoju vlastnú evidenciu len v niektorom z týchto prípadov:
 - (e) ak sa informácie poskytnuté žiadateľom počas procesu prihlasovania nedajú nájsť v evidencii vozidiel členského štátu, kde by malo byť vozidlo zaevidované;
 - (f) ak sa informácie poskytnuté žiadateľom počas procesu prihlasovania vozidla líšia od informácií uložených v evidencii vozidiel členského štátu, v ktorom je vozidlo zaevidované;
 - (g) ak majú orgány zodpovedné za evidenciu vážny dôvod sa domnievať, že technické ustanovenia, na základe ktorých bolo vozidlo schválené podľa článku 23 alebo 24 smernice 2007/46/ES alebo podľa článku 15 smernice 2002/24/ES, nie sú rovnocenné s ich vlastnými;
 - (h) ak sa vyžadujú kontroly technického stavu v prípade každej zmeny vlastníctva vozidla, alebo v prípade vážne poškodených vozidiel.
5. Pri prihlasovaní vozidla evidovaného v inom členskom štáte, o tom príslušný orgán zodpovedný za evidenciu vozidiel v súlade s článkom 7 bezodkladne informuje orgán zodpovedný za evidenciu vozidiel v členskom štáte, v ktorom bolo vozidlo naposledy zaevidované.

Článok 5

Zamietnutie evidencie vozidla evidovaného v inom členskom štáte

1. Orgány zodpovedné za evidenciu vozidiel môžu zamietnuť evidovať vozidlo evidované v inom členskom štáte len v niektorom z týchto prípadov:

- (i) ak nie sú splnené podmienky stanovené v článku 4 ods. 2;
 - (j) ak v tomto prípade neboli zaplatené odvody alebo poplatky zavedené členským štátom týkajúce sa evidencie uvedenej v článku 4;
 - (k) ak vozidlo neprešlo fyzickými kontrolami uvedenými v článku 4 ods. 4;
 - (l) ak informácie získané podľa článku 7 uvádzajú, že:
 - i) dané vozidlo je vážne poškodené, odcudzené alebo zničené;
 - ii) doklady o evidencii vozidla boli odcudzené, pokiaľ držiteľ osvedčenia o evidencii nevie jasne dokázať, že je vlastníkom vozidla;
 - iii) uplynul dátum ďalšej povinnej kontroly technického stavu.
2. Každé rozhodnutie orgánu zodpovedného za evidenciu zamietnuť evidenciu vozidla evidovaného v inom členskom štáte musí byť riadne odôvodnené. Príslušná osoba môžu do jedného mesiaca od prijatia zamietavého rozhodnutia požiadať príslušný orgán zodpovedný za evidenciu vozidiel o preskúmanie tohto rozhodnutia. Súčasťou tejto žiadosti musia byť dôvody na takéto preskúmanie. Do jedného mesiaca od prijatia žiadosti musí príslušný orgán zodpovedný za evidenciu vozidiel potvrdiť alebo zmeniť svoje rozhodnutie.

Článok 6

Dočasná evidencia na prevoz do iného členského štátu

1. Každá osoba, ktorá kúpila vozidlo v inom členskom štáte a v prípade, že vozidlo nemá osvedčenie o evidencii, môže požiadať orgán zodpovedný za evidenciu vozidiel o vydanie dočasného osvedčenia o evidencii vozidla v súvislosti s jeho prevozom do iného členského štátu. Dočasné osvedčenie o evidencii je platné 30 dní.
2. Po prijatí žiadosti o dočasné osvedčenie o evidencii uvedené v odseku 1, musí orgán zodpovedný za evidenciu vozidiel bezodkladne zhromaždiť informácie o údajoch uvedených v prílohe I priamo od orgánu zodpovedného za evidenciu v členskom štáte, v ktorom je vozidlo evidované, v súlade s článkom 7 a previesť tieto údaje do svojej vlastnej evidencie.
3. Orgány zodpovedné za evidenciu môžu zamietnuť vydanie dočasného osvedčenia o evidencii, ako je uvedené v odseku 1, v niektorom z týchto prípadov:
 - (m) ak v prípade potreby, neboli zaplatené odvody alebo poplatky zavedené členskými štátmi týkajúce sa dočasnej evidencie;
 - (n) v prípade, že informácie zhromaždené v súlade s článkom 7 alebo informácie vo vnútroštátnych úradných evidenciách uvádzajú, že:
 - i) dané vozidlo je vážne poškodené, odcudzené alebo zničené;
 - ii) doklady o evidencii vozidla boli odcudzené, pokiaľ držiteľ osvedčenia o evidencii nevie jasne dokázať, že je vlastníkom vozidla;

- iii) uplynul dátum ďalšej povinnej kontroly technického stavu.

Článok 7

Výmena informácií o údajoch týkajúcich sa evidencie vozidiel

1. Na účely evidencie vozidla evidovaného v inom členskom štáte, orgány zodpovedné za evidenciu musia udeliť orgánom zodpovedným za evidenciu v inom členskom štáte prístup k údajom uloženým v úradnej evidencii vozidiel uvedeným v prílohe I.
2. Na účely odseku 1, orgány zodpovedné za evidenciu musia používať softvérovú aplikáciu uvedenú v prílohe II.

Len orgány zodpovedné za evidenciu vozidiel môžu mať priamy prístup k údajom uloženým a dostupným prostredníctvom softvérovej aplikácie. Orgány zodpovedné za evidenciu musia vykonať potrebné opatrenia s cieľom zabezpečiť, aby sa predišlo:

- (o) prístupu neoprávnených osôb k zariadeniu na spracovanie údajov;
 - (p) tomu, že informácie budú čítať, kopírovať, meniť alebo vymazávať neoprávnené osoby;
 - (q) neoprávnenej manipulácii alebo presunu informácií;
 - (r) neoprávnenému čítaniu alebo kopírovaniu informácií počas prenosu.
3. Spracovanie osobných údajov orgánmi zodpovednými za evidenciu v členských štátoch prebieha v súlade so smernicou 95/46/ES a pod dohľadom verejného nezávislého orgánu členského štátu uvedeného v článku 28 tejto smernice.

Orgány zodpovedné za evidenciu používajú informácie prenesené v súlade s týmto nariadením len na účely evidencie vozidla evidovaného v inom členskom štáte.

V prípade, že sa vymieňajú informácie medzi orgánmi zodpovednými za evidenciu vozidiel v súlade s týmto nariadením, je orgán zodpovedný za evidenciu, ktorý informácie poskytuje, v prípade, že o to požiada, informovaný o tom, aké sa prijímú následné opatrenia.

Orgán zodpovedný za evidenciu vozidiel poskytujúci informácie zohľadní presnosť informácií, ktoré majú byť poskytnuté, ako aj to, či sú potrebné a primerané cieľu, na ktorý majú byť poskytnuté. Pritom dodržiava príslušné predpisy týkajúce sa ochrany osobných údajov.

Ak je zrejmé, že boli poskytnuté nesprávne informácie alebo informácie, ktoré nemali byť poskytnuté, orgán zodpovedný za evidenciu vozidiel, ktorý tieto informácie prijíma, je o tom bezodkladne informovaný. Orgán zodpovedný za evidenciu vozidiel, ktorý informácie prijíma, prijaté informácie vymaže alebo opraví.

4. Komisia prijme vykonávacie akty, ktorými sa ustanovia spoločné postupy a špecifikácie pre softvérovú aplikáciu uvedenú v odseku 2 vrátane formátu vymieňaných údajov, technických postupov na elektronické vyhľadávanie v a prístup do vnútroštátnych elektronických evidencií, postupov týkajúcich sa prístupových

práv a bezpečnostných mechanizmov. Tieto vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedenom v článku 12 ods. 2.

Článok 8 *Evidencia na osobitné účely*

1. Orgán zodpovedný za evidenciu vozidiel môže vydať jednu alebo niekoľko osvedčení o evidencii na osobitné účely každému podnikateľskému subjektu, ktorý spĺňa tieto kritériá:
 - (s) má sídlo na jeho území;
 - (t) distribuuje vozidlá alebo zabezpečuje opravu, údržbu alebo skúšanie vozidiel;
 - (u) má dobrú povesť a požadovanú odbornú spôsobilosť.
2. Orgány zodpovedné za evidenciu vozidiel zabezpečia, aby v prípade každej evidencie na osobitné účely boli údaje o vozidle uvedené v prílohe I, zaznamenané v ich evidencii.
3. Vozidlá s osvedčením o evidencii na osobitné účely sa môžu používať len vtedy, ak vozidlo nepredstavuje priame a bezprostredné ohrozenie bezpečnosti cestnej premávky. Tieto vozidlá nemôžu byť používané na komerčný prevoz osôb alebo tovaru.
4. Členský štát nesmie z dôvodov súvisiacich s evidenciou vozidla narušiť voľný pohyb vozidiel, na ktoré sa vzťahuje osvedčenie o evidencii na osobitné účely.
5. Komisia prijme vykonávacie akty na stanovenie formátu a vzoru osvedčenia o evidencii na osobitné účely.

Tieto vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedenom v článku 12 ods. 2.

Článok 9 *Orgány zodpovedné za evidenciu vozidiel*

1. Členské štáty informujú Komisiu o názvoch a kontaktných údajoch orgánov zodpovedných za evidenciu vozidiel, ktoré majú na starosti vedenie úradných evidencií vozidiel na svojom území a uplatňovanie tohto nariadenia.

Komisia uverejní zoznam orgánov zodpovedných za evidenciu a všetky aktualizácie tohto zoznamu na svojej webovej stránke.
2. Orgány zodpovedné za evidenciu musia zabezpečiť, aby boli verejnosti ľahko dostupné tieto informácie:
 - (v) informácie o evidencii vozidiel v členskom štáte príslušného orgánu;
 - (w) názov a kontaktné údaje orgánu, aby mohol byť kontaktovaný priamo.

Článok 10

Delegované akty

Komisia je oprávnená prijať delegované akty v súlade s článkom 11, pokiaľ ide o:

- (1) zmeny a doplnenia príloh I a II k tomuto nariadeniu so zreteľom na technický pokrok, najmä s cieľom zohľadniť príslušné zmeny a doplnenia smernice 1999/37/ES alebo zmeny a doplnenia k iným aktom Únie priamo súvisiacich s aktualizáciou príloh I a II k tomuto nariadeniu.
- (2) podmienky, ktoré musia podnikateľské subjekty splniť, aby vyhoveľi požiadavkám stanoveným v článku 8 ods. 1 písm. c);
- (3) dĺžku platnosti osvedčenia o evidencii na osobitné účely uvedeného v článku 8 ods. 1.

Článok 11

Výkon delegovanej právomoci

1. Právomoc prijímať delegované akty sa Komisii udeľuje s výhradou splnenia podmienok stanovených v tomto článku.
2. Delegovanie právomoci uvedenej v článku 10 sa udeľuje Komisii na presne neurčené obdobie od dátumu nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia.
3. Delegovanie právomoci uvedené v článku 10 môžu Európsky parlament alebo Rada kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončí delegovanie právomoci uvedenej v danom rozhodnutí. Toto rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v Úradnom vestníku Európskej únie alebo k neskoršiemu dátumu, ktorý je v ňom určený. Nemá vplyv na platnosť akýchkoľvek delegovaných aktov, ktoré už nadobudli účinnosť.
4. Komisia hneď po prijatí delegovaného aktu oznámi túto skutočnosť súčasne Európskemu parlamentu a Rade.
5. Delegovaný akt prijatý podľa článku 10 nadobudne účinnosť, len ak Európsky parlament alebo Rada voči nemu nevznesú námietku v lehote dvoch mesiacov odo dňa oznámenia uvedeného aktu Európskemu parlamentu a Rade alebo ak pred uplynutím uvedenej lehoty Európsky parlament a Rada informovali Komisiu o svojom rozhodnutí námietku nevzniesť. Z iniciatívy Európskeho parlamentu alebo Rady sa táto lehota predĺži o dva mesiace.

Článok 12

Postup výboru

1. Komisii pomáha výbor. Uvedený výbor je výborom v zmysle nariadenia (EÚ) č. 182/2011.
2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5 nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

3. V prípade, že sa stanovisko výboru má získať písomným postupom, tento postup sa ukončí bez výsledku, ak tak v lehote určenej na zaslanie stanoviska rozhodne predseda výboru, alebo ak o to požiada jednoduchá väčšina členov výboru.

Článok 13 Hodnotenie

Komisia predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o hodnotení tohto nariadenia do [štyroch rokov po nadobudnutí účinnosti tohto nariadenia]. V prípade potreby Komisia predloží vhodné návrhy z hľadiska zmeny a doplnenia tohto nariadenia a jeho zosúladenia s inými aktmi Únie, najmä so zreteľom na možnosti ďalšieho administratívneho zjednodušenia pre občanov a podnikateľské subjekty.

Článok 14 Nadobudnutie účinnosti a uplatniteľnosť

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Uplatňuje sa od xxxx [vložiť dátum: jeden rok po nadobudnutí účinnosti tohto nariadenia].

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Bruseli 4. 4. 2012

*Za Európsky parlament
predseda*

*Za Radu
predseda*

PRÍLOHA I

Dátový súbor pre automatické vyhľadávanie údajov o evidencii vozidla podľa článku 7 ods. 1

Položka	Označenia harmonizované smernicou 1999/37/ES
1. Krajina evidencie vozidla	--
2. Evidenčné číslo	(A)
3. Dátum prvej evidencie vozidla	(B)
4. Identifikačné číslo(-a) osvedčenia o evidencii	--
5. Názov orgánu, ktorý osvedčenie o evidencii vydal	--
6. Vozidlo: značka	(D.1)
7. Vozidlo: typ - variant (ak je k dispozícii); - verzia (ak je k dispozícii)	(D.2)
8. Vozidlo: obchodný názov(-vy)	(D.3)
9. Identifikačné číslo vozidla (VIN)	(E)
10. Hmotnosť: najväčšia technicky prípustná hmotnosť naloženého vozidla, okrem motocyklov	(F.1)
11. Hmotnosť: najväčšia prípustná hmotnosť naloženého vozidla v prevádzke v členskom štáte, v ktorom je evidované	(F.2)
12. Hmotnosť vozidla v prevádzke s karosériou a so spojovacím zariadením v prípade ťažného vozidla kategórie inej než M1	(G)
13. Obdobie platnosti, ak nie je obmedzené	(H)
14. Dátum evidencie, na ktorú sa toto osvedčenie vzťahuje	(I)
15. Číslo typového schválenia (ak je k dispozícii)	(K)
16. Počet náprav	(L)
17. Rázvor (v mm)	(M)

Položka	Označenia harmonizované smernicou 1999/37/ES
18. V prípade vozidiel s celkovou prípustnou hmotnosťou nad 3500 kg, rozloženie najväčšej technicky prípustnej naloženej hmotnosti na nápravy: náprava 1 (v kg)	(N.1)
19. V prípade vozidiel s celkovou prípustnou hmotnosťou nad 3500 kg, rozloženie najväčšej technicky prípustnej naloženej hmotnosti na nápravy: náprava 2 (v kg), podľa potreby	(N.2)
20. V prípade vozidiel s celkovou prípustnou hmotnosťou prevyšujúcou 3500 kg, rozloženie najväčšej technicky prípustnej naloženej hmotnosti na nápravy: náprava 3 (v kg), podľa potreby	(N.3)
21. V prípade vozidiel s celkovou prípustnou hmotnosťou nad 3500 kg, rozloženie najväčšej technicky prípustnej naloženej hmotnosti na nápravy: náprava 4 (v kg), podľa potreby	(N.4)
22. V prípade vozidiel s celkovou prípustnou hmotnosťou nad 3500 kg, rozloženie najväčšej technicky prípustnej naloženej hmotnosti na nápravy: náprava 5 (v kg), podľa potreby	(N.5)
23. Najväčšia technicky prípustná prípojná hmotnosť prípojného vozidla: brzdeného (v kg)	(O.1)
24. Najväčšia technicky prípustná prípojná hmotnosť prípojného vozidla: nebrzdeného (v kg)	(O.2)
25. Motor: objem (v cm ³)	(P.1)
26. Motor: maximálny čistý výkon (v kW) (ak je k dispozícii)	(P.2)
27. Motor: typ paliva alebo zdroja energie	(P.3)
28. Motor: menovité otáčky (v min ⁻¹)	(P.4)
29. Identifikačné číslo motora	(P.5)
30. Pomer výkon/hmotnosť (v kW/kg) (len v prípade motocyklov)	(Q)
31. Farba vozidla	(R)
32. Počet miest: počet sedadiel, vrátane sedadla vodiča	(S.1)
33. Počet miest: na státie (podľa potreby)	(S.2)
34. Maximálna rýchlosť (v km/h)	(T)

Položka	Označenia harmonizované smernicou 1999/37/ES
35. Hladina zvuku vozidla stojaceho (v dB A))	(U.1)
36. Hladina zvuku vozidla: pri otáčkach (v min -1)	(U.2)
37. Hladina zvuku vozidla: za jazdy (v dB A))	(U.3)
38. Výfukové emisie: CO (v g/km alebo g/kWh)	(V.1)
39. Výfukové emisie: HC (v g/km alebo g/kWh)	(V.2)
40. Výfukové emisie: NOx (v g/km alebo g/kWh)	(V.3)
41. Výfukové emisie: HC + NOx (v g/km)	(V.4)
42. Výfukové emisie: častice z naftových motorov (v g/km alebo g/kWh)	(V.5)
43. Výfukové emisie: korekčný súčiniteľ absorpcie pre naftové motory (v min -1)	(V.6)
44. Výfukové emisie: CO ₂ (v g/km)	(V.7)
45. Výfukové emisie: kombinovaná spotreba paliva (v l/100 km)	(V.8)
46. Výfukové emisie: označenie environmentálnej kategórie typovej skúšky ES; odkaz na verziu platnú podľa smernice 70/220/EHS alebo smernice 88/77/EHS	(V.9)
47. Objem palivovej nádrže, resp. nádrží (v litroch).	(W)
48. Dátum poslednej kontroly technického stavu	--
49. Dátum nasledujúcej kontroly technického stavu	--
50. Stav najazdených kilometrov (ak je k dispozícii)	--
51. Likvidácia vozidla (áno/nie)	--
52. Dátum vydania osvedčenia o likvidácii ²⁴	--
53. Zariadenie alebo podnik, ktorý vydal osvedčenie o likvidácii	--
54. Dôvod likvidácie	--
55. Odcudzené vozidlo (áno/nie)	--

²⁴

Podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady 2000/53/ES z 18. septembra 2000 o vozidlách po dobe životnosti (Ú. v. ES L 269, 21.10.2000, s. 0,34) v znení zmien a doplnení.

Položka	Označenia harmonizov ané smernicou 1999/37/ES
56. Odcudzené osvedčenie o evidencii a/alebo ŠPZ (áno/nie)	--
57. Evidencia zrušená	--
58. Evidencia pozastavená	--
59. Zmena evidenčného čísla	--
60. Povinnosť vykonať kontrolu technického stavu po závažnej nehode	--
61. Povinnosť vykonať dodatočné skúšky po úprave alebo zmene v niektorej z položiek 9 až 47	

PRÍLOHA II

Používanie softvérovej aplikácie podľa článku 7

1. Informácie sa vymieňajú interoperabilným elektronickým spôsobom bez toho, aby dochádzalo k výmene údajov aj z iných databáz. Je potrebné, aby výmena prebiehala nákladovo efektívnym a bezpečným spôsobom a aby bola v najväčšej možnej miere zaručená bezpečnosť a ochrana vymieňaných údajov prostredníctvom existujúcich softvérových aplikácií.
2. Na účely tohto nariadenia umožňuje softvérová aplikácia režim on-line výmeny informácií v reálnom čase a/alebo režim ich hromadnej výmeny. Režim hromadnej výmeny umožňuje výmenu viacerých informačných požiadaviek alebo odpovedí v jedinej správe.
3. Každý členský štát si hradí svoje náklady vyplývajúce zo správy, používania a údržby softvérovej aplikácie uvedenej v bode 1.
4. Orgány evidencie majú prostredníctvom automatizovaných postupov uvedených v bodoch 1 a 2 prístup k informáciám o dátových položkách uvedených v prílohe I z elektronickej evidencie vozidiel jedného či viacerých členských štátov.
5. Softvérová aplikácia umožňuje bezpečnú komunikáciu s inými členskými štátmi a komunikuje s ich koncovými pôvodnými systémami pomocou protokolu XML. Členské štáty si vymieňajú správy prostredníctvom ich priameho odoslania prijímateľovi.
7. Správy vo formáte XML, ktoré sa cez sieť posielajú, sú šifrované.

LEGISLATÍVNY FINANČNÝ VÝKAZ PRE NÁVRHY

1. RÁMEC NÁVRHU/INICIATÍVY

- 1.1. Názov návrhu/iniciatívy
- 1.2. Príslušné oblasti politiky v rámci ABM/ABB
- 1.3. Druh návrhu/iniciatívy
- 1.4. Ciele
- 1.5. Dôvody návrhu/iniciatívy
- 1.6. Trvanie akcie a jej finančný vplyv
- 1.7. Plánované metódy riadenia

2. OPATRENIA V OBLASTI RIADENIA

- 2.1. Pravidlá monitorovania a predkladania správ
- 2.2. Systémy riadenia a kontroly
- 2.3. Opatrenia na predchádzanie podvodom a nezrovnalostiam

3. ODHADOVANÝ FINANČNÝ VPLYV NÁVRHU/INICIATÍVY

- 3.1. Príslušné okruhy viacročného finančného rámca a rozpočtové riadky výdavkov
- 3.2. Odhadovaný vplyv na výdavky
 - 3.2.1. Zhrnutie odhadovaného vplyvu na výdavky
 - 3.2.2. Odhadovaný vplyv na operačné rozpočtové prostriedky
 - 3.2.3. Odhadovaný vplyv na administratívne rozpočtové prostriedky
 - 3.2.4. Zlučiteľnosť s aktuálnym viacročným finančným rámcom
 - 3.2.5. Účasť tretích strán na financovaní
- 3.3. Odhadovaný vplyv na príjmy

LEGISLATÍVNY FINANČNÝ VÝKAZ PRE NÁVRHY

1. RÁMEC NÁVRHU/INICIATÍVY

1.1. Názov návrhu/iniciatívy

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

1.2. Príslušné oblasti politiky v rámci ABM/ABB²⁵

Hlava 2 – Podnikanie – Kapitola 02 03: Vnútrotný trh s tovarom a odvetvové politiky

1.3. Druh návrhu/iniciatívy

Návrh/iniciatíva sa týka **novej akcie**

1.4. Ciele

1.4.1. Viacročné strategické ciele Komisie, ktoré sú predmetom návrhu/iniciatívy

1a. Konkurencieschopnosť pre rast a zamestnanosť

1.4.2. Konkrétne ciele a príslušné činnosti v rámci ABM/ABB

Špecifický cieľ č. 1: Priebežne skúmať existujúce acquis v oblasti vnútorného trhu a v prípade potreby navrhovať nové legislatívne a nelegislatívne opatrenia.

1.4.3. Očakávané výsledky a vplyv

Uved'te, aký vplyv by mal mať návrh/iniciatíva na príjemcov/cieľové skupiny.

Očakávaným výsledkom tejto iniciatívy má byť zlepšenie fungovania jednotného trhu odstránením administratívnych prekážok v postupoch súvisiacich s opätovnou evidenciou motorových vozidiel, ktoré v súčasnosti bránia voľnému pohybu motorových vozidiel. Týmto návrhom by sa mali zosúladiť, zjednotiť a zjednodušiť postupy opätovnej evidencie motorových vozidiel evidovaných v inom členskom štáte v prospech občanov, zamestnancov, zamestnávateľov, požičovní áut a lízingových spoločností. Tento návrh by mal zároveň znížiť administratívnu záťaž všetkých zapojených subjektov bez toho, aby bola ohrozená bezpečnosť premávky alebo prevencia trestných činov a podvodov.

Tento návrh sa dotkne občanov, ktorí sa sťahujú z jednej krajiny do druhej, alebo ľudí, ktorí majú víkendové domy v inom členskom štáte, ako aj osôb žijúcich v jednom členskom štáte a jazdiacich na motorovom vozidle evidovanom ich zamestnávateľom v inom členskom štáte. Občania sú tiež hlavnou spotrebiteľskou skupinou pre vnútorný trh EÚ s jazdenými automobilmi. Tento návrh sa priamo týka aj obchodníkov s jazdenými automobilmi, lízingových spoločností a požičovní áut. A napokon sa tento návrh dotýka aj orgánov zodpovedných za evidenciu motorových vozidiel. Konkrétne vplyvy sú podrobnejšie opísané v sprievodnom posúdení vplyvu.

²⁵

ABM: riadenie podľa činností – ABB: zostavovanie rozpočtu podľa činností.

1.4.4. Ukazovatele výsledkov a vplyvu

Uved'te ukazovatele, pomocou ktorých je možné sledovať uskutočňovanie návrhu/iniciatívy.

- Počet sťažností;
- Počet prípadov SOLVIT;
- Počet súdnych prípadov;
- Počet žiadostí adresovaných Európskym spotrebiteľským centráм;
- Počet opätovných a ukončených evidencií;
- Verejné konzultácie, zvlášť pokiaľ ide o administratívnu záťaž;
- Prieskum zameraný špecificky na toto odvetvie;
- Prieskum zameraný špecificky na vnútroštátne orgány zodpovedné za evidenciu;
- Štatistiky zo systému EUCARIS.

1.5. Dôvody návrhu/iniciatívy

1.5.1. Požiadavky, ktoré treba splniť v krátkodobom alebo dlhodobom horizonte

Hlavným cieľom tejto iniciatívy je zlepšiť fungovanie jednotného trhu odstránením administratívnych prekážok v postupoch súvisiacich s opätovným prihlasovaním motorových vozidiel, ktoré v súčasnosti bránia voľnému pohybu motorových vozidiel.

1.5.2. Pridaná hodnota účasti EÚ

Cezhraničné aspekty evidencie áut spôsobujú neustále problémy na vnútornom trhu. Napríklad v prípadoch prekážok súvisiacich s evidenciou áut, voľným pohybom tovaru, služieb a osôb bolo od roku 2000 vydaných Súdnym dvorom 17 rozsudkov a uznesení. Rozdiely vo vnútroštátnych administratívnych pravidlách opätovného prihlasovania motorových vozidiel evidovaných v inom členskom štáte bránia vo voľnom pohybe týchto vozidiel v rámci EÚ. EÚ má preto na základe článku 114 ZFEÚ právo zasiahnuť, aby sa zabezpečilo riadne fungovanie jednotného trhu, pokiaľ ide o jazdené motorové vozidlá nadobudnuté v inom členskom štáte, o občanov, ktorí prevádzajú motorové vozidlo do inej členskej krajiny ich pobytu, o občanov, ktorí používajú motorové vozidlo evidované v členskom štáte ich zamestnania, ako aj o požičovne áut (a do určitej miery aj o lízingové spoločnosti), ktoré sa z dôvodu požiadaviek na evidenciu vozidla pre vlastné potreby alebo potreby svojich klientov, stretávajú s prekážkami v cezhraničnom používaní týchto vozidiel. V snahe dodržať zásadu subsidiarity sa však tento návrh netýka opätovného prihlasovania vozidiel v tom istom členskom štáte, ani prepisu motorového vozidla v rámci jedného členského štátu.

1.5.3. Poznatky získané z podobných skúseností v minulosti

Okrem iniciovania konaní o porušení právnych predpisov Komisia uverejnila výkladové oznámenia, v ktorých zhrnula právne predpisy EÚ v tejto oblasti. Právne predpisy EÚ a judikatúra Súdneho dvora v tejto oblasti sa však neustále vyvíjajú, a preto prestáva byť väčšina výkladových oznámení týkajúcich sa evidencie áut pomerne rýchlo aktuálna vrátane oznámení publikovaných v roku 2007. Navyše výkladové oznámenie nie je právne záväzné a členské štáty ho stále nevnímajú ako účinný návod alebo obmedzenie. Napokon i napriek tomu, že Komisia už uverejnila mnohé zo spomínaných výkladových oznámení, nemožno tvrdiť, že by sa tým podstatne znížil počet pretrvávajúcich problémov. Štátne orgány evidencie vedia, alebo by mali vedieť, o existencii najnovšieho výkladového oznámenia, ak je však takéto oznámenie v rozpore s vnútroštátnymi pravidlami, tak sa zväčša držia vnútroštátnych právnych predpisov. Neexistujú dôkazy o tom, že by verejnosť

a obchodné spoločnosti vedeli o existencii výkladových oznámení a je nereálne očakávať, že takéto oznámenie, v ktorom sú zhrnuté hlavné prvky právnych predpisov EÚ a judikatúry Súdneho dvora, by v sporných prípadoch považovali za veľmi užitočné.

1.5.4. Súdržnosť a možná súčinnosť s inými súvisiacimi nástrojmi

Táto iniciatíva je plne v súlade s inými relevantnými nástrojmi, predovšetkým so smernicou 1999/37/ES z 29. apríla 1999 o registračných dokumentoch pre vozidlá, smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2000/53/ES z 18. septembra 2000 o vozidlách po dobe životnosti, smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2009/103/ES zo 16. septembra 2009 o poistení zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel a o kontrole plnenia povinnosti poistenia tejto zodpovednosti, s rozhodnutím Rady 2004/919/ES z 22. decembra 2004 o potláčaní trestnej činnosti súvisiacej s vozidlami, ktorá má cezhraničné dôsledky, rozhodnutím Rady 2008/615/SVV z 23. júna 2008 o zintenzívnení cezhraničnej spolupráce, najmä v boji proti terorizmu a cezhraničnej trestnej činnosti a s rozhodnutím Rady 2008/616/SVV z 23. júna 2008 o vykonávaní rozhodnutia 2008/615/SVV o zintenzívnení cezhraničnej spolupráce, najmä v boji proti terorizmu a cezhraničnej trestnej činnosti.

1.6. Trvanie akcie a jej finančný vplyv

Návrh/iniciatíva s **neobmedzeným trvaním**

1.7. Plánované metódy riadenia

Priame centralizované hospodárenie na úrovni Komisie

2. OPATRENIA V OBLASTI RIADENIA

2.1. Pravidlá monitorovania a predkladania správ

Pravidlá monitorovania a predkladania správ

V článku 13 tohto návrhu sa počíta s hodnotením tohto nariadenia, ktoré by malo mať podobu správy adresovanej Európskemu parlamentu a rade štyri roky po nadobudnutí účinnosti tohto nariadenia. Týmto hodnotením by sa mali identifikovať možné problémy a nedostatky v nariadení a mohlo by slúžiť ako východisko pre ďalšie opatrenia vrátane možného návrhu na zmenu a doplnenie tohto nariadenia s úmyslom výraznejšie zjednodušiť administratívu pre občanov a firmy a lepšie zjednotiť jednotný trh s jazdenými motorovými vozidlami.

2.2. Systémy riadenia a kontroly

2.2.1. Zistené riziká

Neboli zistené žiadne finančné riziká.

2.2.2. Plánované metódy kontroly

Plánované metódy kontroly sú stanovené v nariadení o rozpočtových pravidlách a v nariadení (ES, Euratom) č. 2342/2002.

2.3. Opatrenia na predchádzanie podvodom a nezrovnalostiam

Uved'te existujúce a plánované opatrenia na predchádzanie podvodom a nezrovnalostiam a existujúce a plánované opatrenia ochrany pred podvodmi a nezrovnalosťami.

Komisia musí zabezpečiť ochranu finančných záujmov Únie prostredníctvom uplatňovania opatrení na predchádzanie podvodom, korupcii a akejkoľvek inej protiprávnej činnosti formou účinných kontrol a vymáhania neoprávnene vyplatených súm a v prípade zistenia nezrovnalostí uplatňovaním účinných, primeraných a odrádzajúcich sankcií v súlade s nariadením (ES, Euratom) č. 2988/95, nariadením (Euratom, ES) č. 2185/96 a nariadením (ES) č. 1073/1999.

3. ODHADOVANÝ FINANČNÝ VPLYV NÁVRHU/INICIATÍVY

3.1. Príslušné okruhy viacročného finančného rámca a rozpočtové riadky výdavkov

- Existujúce rozpočtové riadky

V poradí, v akom za sebou nasledujú okruhy viacročného finančného rámca a rozpočtové riadky.

Okruh viacročného finančného rámca	Rozpočtový riadok	Druh výdavkov	Príspevky			
	Počet [Opis.....]	DRP/NRP ⁽²⁶⁾	krajín EZVO ²⁷	kandidátskych krajín ²⁸	tretích krajín	v zmysle článku 18 ods. 1 písm. aa) nariadenia o rozpočtových pravidlách
1a. Konkurencieschopnosť pre rast a zamestnanosť	[XX.YY.YY.YY]	DRP/NRP	ÁNO	NIE	NIE	NIE

²⁶ DRP – diferencované rozpočtové prostriedky/NRP – nediferencované rozpočtové prostriedky.

²⁷ EZVO: Európske združenie voľného obchodu.

²⁸ Kandidátske krajiny a prípadne potenciálne kandidátske krajiny západného Balkánu.

3.2. Odhadovaný vplyv na výdavky

3.2.1. Zhrnutie odhadovaného vplyvu na výdavky

v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

Okruh viacročného finančného rámca:		Počet	1a. Konkurencieschopnosť pre rast a zamestnanosť					
GR ENTR			2014	2015	2016	2017	2018	SPOLU
• Operačné rozpočtové prostriedky			0	0	0	0	0	0
SPOLU pre GR ENTR	Závazky	=1+1a +3	0	0	0	0	0	0
	Platby	=2+2a +3	0	0	0	0	0	0
Okruh viacročného finančného rámca:		5	„Administratívne výdavky“					
GR ENTR			2014	2015	2016	2017	2018	SPOLU
• Ľudské zdroje			0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	1,0
• Ostatné administratívne výdavky			0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,5
GR ENTR SPOLU	Rozpočtové prostriedky		0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	1,5
SPOLU z OKRUHU 5 viacročného finančného rámca	(Závazky platby spolu)	spolu =	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	1,5
SPOLU z OKRUHOV 1 až 5 viacročného finančného rámca	Závazky		0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	1,5
	Platby		0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	1,5

3.2.2. Odhadovaný vplyv na operačné rozpočtové prostriedky

Návrh/iniciatíva si nevyžaduje použitie operačných rozpočtových prostriedkov

3.2.3. Odhadovaný vplyv na administratívne rozpočtové prostriedky

3.2.3.1. Zhrnutie

Návrh/iniciatíva si vyžaduje použitie administratívnych rozpočtových prostriedkov, ako je uvedené v nasledujúcej tabuľke:

v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

	2014	2015	2016	2017	2018	SPOLU
OKRUH 5 viacročného finančného rámca						
Ludské zdroje	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	1,0
Ostatné administratívne výdavky	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,5
Medzisúččet OKRUHU 5 viacročného finančného rámca	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	1,5

Mimo OKRUHU 5²⁹ viacročného finančného rámca						
Ludské zdroje	0	0	0	0	0	0
Ostatné administratívne výdavky	0	0	0	0	0	0
Medzisúččet mimo OKRUHU 5 viacročného finančného rámca	0	0	0	0	0	0

SPOLU	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	1,5
--------------	-----	-----	-----	-----	-----	------------

²⁹ Technická a/alebo administratívna pomoc a výdavky určené na podporu realizácie programov a/alebo akcií Európskej únie (pôvodné rozpočtové riadky „BA“), nepriamy výskum, priamy výskum.

3.2.3.2. Odhadované potreby ľudských zdrojov

Návrh/iniciatíva si vyžaduje použitie ľudských zdrojov, ako je uvedené v nasledujúcej tabuľke:

odhady sa zaokrúhľujú na celé čísla (alebo najviac na jedno desatinné miesto)

	2014	2015	2016	2017	2018
• Plán pracovných miest (úradníci a dočasní zamestnanci)					
02 01 01 01 (sídlo a zastúpenia Komisie)	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 (delegácie)	0	0	0	0	0
XX 01 05 01 (nepriamy výskum)	0	0	0	0	0
10 01 05 01 (priamy výskum)	0	0	0	0	0
• Externí zamestnanci (ekvivalent plného pracovného času: FTE)³⁰					
XX 01 02 01 (ZZ, PADZ, VNE, z celkového finančného krytia)	0	0	0	0	0
XX 01 02 02 (ZZ, PADZ, PED, MZ a VNE v delegáciách)	0	0	0	0	0
XX 01 04 yy ³¹	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0
XX 01 05 02 (ZZ, PADZ, VNE – Nepriamy výskum)	0	0	0	0	0
10 01 05 02 (ZZ, PADZ, VNE – Priamy výskum)	0	0	0	0	0
Iné rozpočtové riadky (uved'ite)	0	0	0	0	0
SPOLU	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

Potreby ľudských zdrojov budú pokryté úradníkmi GR, ktorí už boli pridelení na riadenie akcie a/alebo boli interne prerozdelení v rámci GR, a v prípade potreby budú doplnené zdrojmi, ktoré sa môžu prideliť riadiacemu GR v rámci ročného postupu prideľovania zdrojov v závislosti od rozpočtových obmedzení.

Opis úloh, ktoré sa majú vykonať:

Úradníci a dočasní zamestnanci	Riadiť vykonávanie nariadenia okrem iného vypracovaním vykonávacích, prípadne delegovaných aktov a iniciovaním hodnotenia.
--------------------------------	--

³⁰ ZZ = zmluvný zamestnanec; PADZ = pracovníci agentúr dočasného zamestnávania; PED = pomocný expert v delegácii; MZ = miestny zamestnanec; VNE = vyslaný národný expert.

³¹ Pod stropom pre externých zamestnancov z operačných rozpočtových prostriedkov (pôvodné rozpočtové riadky „BA“).

3.2.4. *Zlučiteľnosť s aktuálnym viacročným finančným rámcom*

Návrh/iniciatíva je v súlade s platným viacročným finančným rámcom.

3.2.5. *Účasť tretích strán na financovaní*

Návrh nebude zahŕňať spolufinancovanie tretími stranami.

3.3. Odhadovaný vplyv na príjmy

Návrh nemá finančný vplyv na príjmy.