

**Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie uproszczenia przenoszenia w ramach jednolitego rynku pojazdów silnikowych zarejestrowanych w innym państwie członkowskim**

COM(2012) 164 final – 2012/0082 (COD)

(2012/C 299/16)

Sprawozdawca generalny: **Miklós PÁSZTOR**

Rada, w dniu 24 kwietnia 2012 r., oraz Parlament Europejski, w dniu 18 kwietnia 2012 r., postanowiły, zgodnie z art. 114 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE), zasięgnąć opinii Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie

*wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie uproszczenia przenoszenia w ramach jednolitego rynku pojazdów silnikowych zarejestrowanych w innym państwie członkowskim*

COM(2012) 164 final – 2012/0082 (COD).

W dniu 24 kwietnia 2012 r. Prezydium Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego powierzyło Sekcji Jednolitego Rynku, Produkcji i Konsumpcji przygotowanie opinii w tej sprawie.

Mając na względzie pilny charakter prac, na 482. sesji plenarnej w dniach 11–12 lipca 2012 r. (posiedzenie z 12 lipca) Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny wyznaczył Miklósa PÁSZTOR na sprawozdawcę generalnego oraz jednomyślnie przyjął następującą opinię:

## 1. Zalecenia

1.1 Komitet zgadza się z celami Komisji i popiera wykorzystanie rozporządzenia do ustalenia przepisów dotyczących rejestracji pojazdów silnikowych zarejestrowanych w innym państwie członkowskim. Jest to zgodne z zasadą pomocniczości i wymogami związanymi z Europą obywateli. Jednocześnie EKES wyraża rozczarowanie, iż nie udało się wprowadzić jednolitej rejestracji w UE, jak pierwotnie planowano. Zdaniem Komitetu będzie to niezbędne w dłuższej perspektywie.

1.2 EKES oczekuje, że dzięki rozporządzeniu rejestracja pojazdów w innym państwie będzie równie prosta jak ponowna rejestracja w tym samym państwie i nie będzie wiązała się z dodatkowymi kosztami, dokumentacją ani zbytecznymi inspekcjami. Inne państwa nie mogą wymagać dodatkowych – nieskutecznych i kosztownych – procedur administracyjnych, np. badań przydatności do ruchu drogowego, chyba że podane informacje są niepełne lub nieaktualne. Ponadto koszty rejestracji transgranicznej nie powinny być wyższe niż opłaty za rejestrację krajową.

1.3 Zdaniem EKES-u istotnym postępowaniem jest fakt, że w rozporządzeniu nie wymaga się od zwykłych obywateli uzyskania danych. Komitet wyraża nadzieję, że wymóg dzielenia się informacjami przez właściwe organy wpłynie na współpracę w innych ważnych dziedzinach i tym samym skutecznie wesprze wartości europejskie i wspólne interesy.

1.4 EKES docenia zamiar Komisji, by przewidzieć w rozporządzeniu ocenę ex post. Jednocześnie wzywa do skrócenia z czterech do dwóch lat okresu, w którym należy dokonać przeglądu.

## 2. Projekt wniosku dotyczącego rozporządzenia

2.1 Komisja podjęła się poważnego zadania uproszczenia w drodze rozporządzenia kwestii przenoszenia pojazdów silnikowych zarejestrowanych w innym państwie członkowskim. Do tej pory przepisy koordynujące formę i treść świadectwa rejestracji były zebrane w dyrektywie (1999/37/WE). Inne środki harmonizacji, pożądane z punktu widzenia jednolitego rynku, miały formę przepisów wyjaśniających i dlatego ich wpływ na poziomie państw członkowskich był niewielki.

2.2 Przygotowując wniosek, Komisja musiała uwzględnić nie tylko powyższe kwestie, lecz również przepisy w zakresie ochrony danych osobowych<sup>(1)</sup> i zwalczania przestępczości transgranicznej<sup>(2)</sup>.

2.3 Ze względu na potrzeby jednolitego rynku, w projekcie rozporządzenia zawarto więc następujące elementy:

— wniosek ma na celu harmonizację przepisów dotyczących, w tym motocykli i motorowerów<sup>(3)</sup>, zarejestrowanych w jednym państwie członkowskim, lecz używanych regularnie w innym; nie obejmuje pojazdów silnikowych zarejestrowanych w kraju trzecim;

<sup>(1)</sup> Dyrektywa 95/46/WE (Dz.U. L 281 z 23.11.1995, s. 31–50) oraz rozporządzenie 45/2001/WE (Dz.U. L 8 z 12.1.2001, s. 1–22).

<sup>(2)</sup> Decyzja Rady 2004/919/WE (Dz.U. L 389 z 30.12.2004, s. 28).

<sup>(3)</sup> Dyrektywa 2002/24/WE (Dz.U. L 124 z 9.5.2002, s. 1–44).

- określono, że ponowna rejestracja jest wymagana tylko na pobyt przekraczający 6 miesięcy; jest to związane ze zmianą miejsca zwykłego pobytu, czyli głównego miejsca więzi zawodowych lub osobistych;
- zakazuje się wprowadzania wymogu badań przydatności do ruchu drogowego, chyba że zaistnieją ku temu konkretne powody; kontrolę fizyczną można przeprowadzić jedynie, jeśli dane rejestracyjne są niepełne lub sprzeczne, istnieje podejrzenie popełnienia przestępstwa, doszło do poważnych szkód lub zmiany właściciela; we wszystkich innych wypadkach badanie przydatności przeprowadzone w państwie pochodzenia musi zostać uznane za ważne;
- uwzględniono przepisy dotyczące ujednoliconego podejścia w ramach jednolitego rynku do rejestracji tymczasowej i profesjonalnej;
- zharmonizowano handel transgraniczny samochodami używanymi oraz przenoszenie ich tytułu własności, jednak z wyjątkiem państw trzecich.

2.4 W projekcie rozporządzenia nakłada się na organy obowiązek uzyskania danych o wcześniejszej rejestracji od organów właściwego innego państwa członkowskiego. Jednocześnie wspomina się o możliwości wykorzystania najnowszych rozwiązań w dziedzinie technologii informatycznych.

- Aby zapewnić sprawny obieg informacji, w rozporządzeniu nakłada się na organy krajowe obowiązek używania aplikacji, umożliwiających organom w innym państwie członkowskim dostęp do danych, a jednocześnie uniemożliwiających dostęp do nich osobom nieupoważnionym dzięki wykorzystaniu zakodowanych plików xml. Informacje powinny być wymieniane w czasie rzeczywistym i w trybie online; koszty rozwijania aplikacji spoczywają na właściwym państwie członkowskim.
- Komisja podejmuje się stworzyć publiczną bazę danych z danymi kontaktowymi organów krajowych.
- Komisja zapewni także ciągłość rozwoju systemów informatycznych poprzez prawną opcję przekazywania uprawnień.

2.5 W projekcie rozporządzenia przewidziano surowe warunki odmowy rejestracji. Wnioskodawca ma prawo do odwołania się od takiej decyzji w ciągu miesiąca od jej zapadnięcia.

2.6 W projekcie rozporządzenia Komisja zobowiązuje się do oceny skutków rozporządzenia po upływie czterech lat.

### 3. Uwagi ogólne

3.1 Komitet zgadza się z celami Komisji i popiera wykorzystanie rozporządzenia do ustalenia przepisów dotyczących rejestracji pojazdów silnikowych zarejestrowanych w innym państwie

członkowskim. Jest to zgodne z zasadą pomocniczości i wymogami związanymi z Europą obywateli. Jednocześnie we wniosku bierze się pod uwagę praktyczne doświadczenia w związku z biurokracją, która przy rozpatrywaniu kwestii mniejszego kalibru, z natury rzeczy daje pierwszeństwo rutynie i wygodzie, zamiast próbować dostosować się do celów strategicznych.

3.2 Niemniej Komitet wyraża rozczarowanie, iż nie udało się wprowadzić jednolitej rejestracji w UE, jak pierwotnie planowano. Zdaniem Komitetu będzie to niezbędne w dłuższej perspektywie.

3.3 Zdaniem EKES-u jednolita rejestracja nie nadszarpuje dochodów państw członkowskich, gdyż opłaty za rejestrację można odzyskać w ramach systemu. Ponadto jednolita rejestracja byłaby bardziej przejrzysta i łatwiejsza do prześledzenia.

3.4 Zdaniem Komitetu w projekcie rozporządzenia odpowiednio podchodzi się do podstawowych problemów i wprowadza właściwe przepisy proceduralne, by wskazać potencjalne zagrożenia dla klientów i władz oraz zapobiec im. Dlatego też wybrano wyważone podejście do zarządzania ryzykiem, a nie nadmierną ostrożność biurokratyczną.

3.5 W projekcie odpowiednio podjęto kwestię zapobiegania przestępczości transgranicznej, uwzględniając przy tym interesy rynku używanych pojazdów silnikowych.

3.6 EKES oczekuje, że dzięki rozporządzeniu rejestracja pojazdów w innym państwie będzie równie prosta jak ponowna rejestracja w tym samym państwie i nie będzie wiązała się z dodatkowymi kosztami, dokumentacją ani zbytecznymi inspekcjami. Państwa nie mogą wymagać dodatkowych – nieskutecznych i kosztownych – procedur administracyjnych, np. badań przydatności do ruchu drogowego, chyba że podane informacje są niepełne lub nieaktualne. Ponadto koszty rejestracji transgranicznej nie powinny być wyższe niż opłaty za rejestrację krajową.

3.7 Zdaniem EKES-u istotnym postępem jest fakt, że w rozporządzeniu nie wymaga się od zwykłych obywateli uzyskania danych. Komitet wyraża nadzieję, że wymóg dzielenia się informacjami przez właściwe organy wpłynie na współpracę w innych ważnych dziedzinach i tym samym skutecznie wesprze wartości europejskie i wspólne interesy.

3.8 Komitet uważa, że w dłuższej perspektywie nie ma sensu utrzymywać tymczasowej i profesjonalnej rejestracji. Ta druga i tak stanowi tylko przejściowe rozwiązanie. Jednocześnie należy wskazać na pewną sprzeczność: pojazdy niezgodne z wymogami posiadają ograniczone zezwolenie, lecz w niektórych przypadkach mogą pokonywać spore odległości z jednego państwa do drugiego. Powinny one być transportowane lub, jeśli pozwala na to ich stan techniczny, uzyskać tymczasowe zezwolenie. Jednocześnie rozsądnie byłoby zakazać pojazdom posiadającym tymczasową rejestrację transportowania pasażerów i towarów.

3.9 Komitet z zadowoleniem przyjmuje oszczędności w wysokości 1,5 mld euro, jakie przypadną osobom prywatnym i firmom. Odnotowuje również, iż roczny koszt rozporządzenia (1,5 mln euro) będzie miał jedynie minimalny wpływ na budżet UE. Trzeba tu zarazem wskazać, że koszty rozporządzenia pokryją częściowo budżety krajowe. Z uwagi na pełną przejrzystość warto by określić szacunkowy koszt całkowity.

3.10 EKES zgadza się z przekazaniem uprawnień Komisji, jeśli chodzi o kwestie techniczne oraz kwestie dotyczące treści danych związane z z prowadzeniem systemu na szczeblu europejskim, co zostało przewidziane w projekcie rozporządzenia.

3.11 Komitet zaleca, by instytucje odpowiedzialne za podejmowanie decyzji, a więc Parlament Europejski, Rada i Komisja, rozważyły wariant pozwalający uwzględnić w wypadku ponownej rejestracji część lub całość kosztów poniesionych przez klientów przy pierwszej rejestracji, z wyjątkiem ponownej rejestracji spowodowanej zmianą właściciela.

3.12 EKES docenia zamiar Komisji uwzględnienia w rozporządzeniu oceny ex post. Jednocześnie wzywa do skrócenia z czterech do dwóch lat okresu, w którym należy dokonać przeglądu.

#### 4. Uwagi szczegółowe

4.1 Zdaniem Komitetu projekt rozporządzenia w swojej obecnej postaci sprostął oczekiwaniom, zarówno jeśli chodzi o szczegóły, jak i ogólną treść.

4.2 EKES wspiera dążenie do oparcia procedur rejestracji na danych homologacji typu pojazdu, wykorzystywanych np. w systemie świadectw zgodności. Choć dane te są bardziej szczegółowe niż dane wymagane w załączniku I, to zostały zaakceptowane na poziomie międzynarodowym i procedury rejestracji w kilku państwach członkowskich już obecnie na nich bazują.

4.3 Oprócz danych technicznych przedłożonych przez producentów należałoby uwzględnić również rzeczywiste wartości oparte na najświeższych oficjalnych testach, np. w związku z emisjami zanieczyszczeń.

Bruksela, 12 lipca 2012 r.

Przewodniczący  
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego  
Staffan NILSSON

---