



EUROOPA KOMISJON

Brüssel, 4.4.2012
COM(2012) 164 final

2012/0082 (COD)

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS,

**millega lihtsustatakse ühes liikmesriigis registreeritud mootorsõidukite teise liikmesriiki
viimist ühtsel turul**

(EMPs kohaldatav tekst)

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

SELETUSKIRI

1. ETTEPANEKU TAUST

Vaatamata ühtse turu üha tõhusamale integreerumisele on mootorsõidukite registreerimine jäänud nii ettevõtjate kui ka kodanike jaoks sageli takistusi tekitavaks probleemiks. Mootorsõidukite registreerimisprobleemid toodi komisjoni koostatud loetelus esile ühena kahekümnest peamisest ühtse turuga seotud mureküsimumest. 2010. aasta aruandes ELi kodakondsuse kohta „ELi kodanike õigusi piiravate takistuste kõrvaldamine”¹ märkis komisjon, et sõidukite registreerimisprobleemid on peamisi asjaolusid, mis takistavad kodanikel oma igapäevaelus kasutamast ELi õigusaktidest tulenevaid õigusi, ning tegi teatavaks, et muude selliseid takistusi kõrvaldavate meetmete seas nähakse ette muus liikmesriigis registreeritud sõidukite registreerimisega seotud formaalsuste ja tingimuste lihtsustamine (kõnealuse aruande kuues meede).

Kohustus registreerida vastuvõtvas liikmesriigis mootorsõiduk, mis on registreeritud teises liikmesriigis, millest see tuuakse, on aastaid olnud kaebuste ja kohtuasjade põhjustajaks. Kodanikud ja ettevõtjad, kes ostavad mootorsõiduki muust riigist ja võtavad selle kaasa oma alalisse elu- või asukohaliikmesriiki, peavad läbima keerukad ja koormavad registreerimismenetlused ning kulutama palju lisaaega paberite vormistamisele.

Seetõttu avaldavad mootorsõidukite registreerimisprobleemid negatiivset mõju kaupade vabale liikumisele, mis on üks Euroopa Liidu nurgakiviks olevaid põhivabadusi. Seda rõhutati ka dokumendis „Euroopa 2020. aastal – Aruka, jätkusuutliku ja kaasava majanduskasvu strateegia”,² kus toodi esile, et vaatamata ühtse turu õiguslikule olemasolule põrkuvad ettevõtjad ja kodanikud iga päev piiriülest tegutsemist ahistava tegelikkusega.

Halduskoormust käsitlev sõltumatute huvirühmade kõrgetasemeline töörühm toetas 11. märtsil 2011 avaldatud arvamuses komisjoni kavandatavat algatust lihtsustada registreerimistingimusi ja -formaalsusi. Lisaks kutsus töörühm riiklikke ametiasutusi üles registreerimiskorda võimalikult kiiresti täiustama, eelkõige vajaliku dokumentatsiooni vastastikuse tunnustamise osas, ning hoiduma lisadokumentide nõudmisest.

Kõigis liikmesriikides on kehtestatud mootorsõidukite registreerimise süsteem. See kujutab endast ametlikku maanteeliiklusse lubamist ning hõlmab sõiduki identifitseerimist ja sellele registreerimisnumbri omistamist. Registreerimisandmeid kasutatakse mootorsõidukite maksustamisel. Registreerimismenetluse lõpuks annab liikmesriik välja registreerimistunnistuse, mis tõendab, et asjaomane sõiduk on selles liikmesriigis registreeritud. Registreerimistunnistusel on ka selle isiku nimi ja aadress, kelle nimele sõiduk on registreeritud (registreerimistunnistuse omanik ei pea tingimata olema mootorsõiduki omanik).

¹ KOM(2010) 603, 27.10.2010.

² KOM(2010) 2020, 3.3.2010.

Olukorras, kus mootorsõiduk on registreeritud ühes liikmesriigis ja seda kasutatakse sageli teises liikmesriigis, esinevad tihti kaks probleemi.

- (1) Teise riiki elama asuvad kodanikud, piirialade töötajad, autorendiettevõtted ja inimesed, kes liisivad mootorsõidukit teises liikmesriigis, on kohustatud sõiduki registreerima riigis, kus on nende alaline elu-või asukoht või kus nad seda kasutavad, olgugi et sõiduk on juba registreeritud muus liikmesriigis. Sellises olukorras on näiteks registreerimistunnistuse omanikud, kes vahetavad elu- või asukohta ja asuvad alaliselt teise liikmesriiki, võttes kaasa oma sõiduki. See on väga tülikas probleem kodanikele, kes elavad osa aastast ühes ja osa aastast teises liikmesriigis, samuti piirialade töötajatele, kes kasutavad oma elukohaliikmesriigis mootorsõidukit, mille nende tööandja on registreerinud teises liikmesriigis. Tekib olukord, kus mootorsõiduk on registreeritud ühes liikmesriigis, kuid registreerimistunnistuse omanikult nõutakse selle registreerimist teise liikmesriigi poolt. Liisingufirmad on samuti hädas registreerimisprobleemidega, vähemasti juhul, kui nad on registreerimistunnistuse omanikud ja kui nende sõidukit kasutab teises liikmesriigis elu- või asukohta omav isik. Autorendiettevõtted, kes soovivad osa oma masinapargist hooajalise nõudluse tõttu lühiajaliselt teise liikmesriiki paigutada, peavad tavaliselt asjaomased mootorsõidukid selles liikmesriigis registreerima.
- (2) Ühest liikmesriigist teise viidavate mootorsõidukite uuesti registreerimisega kaasnevad formaalsused on sageli väga tülikad ja aeganõudvad. Mootorsõiduki viimine teise liikmesriiki pikemaks ajaks tähendab vastuvõtvale liikmesriigile uue dokumentatsiooni koostamist ning samuti lisatööd dokumentide täitmisel registrist kustutamiseks liikmesriigis, millest sõiduk tuuakse. Lisakoormust põhjustab peamiselt asjaolu, et vastuvõtva liikmesriigi registreerimisasutustel ei ole asjaomase mootorsõiduki kohta piisavalt või üldse mitte andmeid, välja arvatud teave, mis on kirjas registreerimistunnistusel. Kui sõidukit registreeritakse uuesti samas liikmesriigis, on neil võimalik kasutada riiklikesse andmebaasidesse kantud andmeid.

2. HUVITATUD ISIKUTEGA KONSULTEERIMISE JA MÕJU HINDAMISE TULEMUSED

Ettepanekuga on kaasas mõjuhindamise kokkuvõte ja mõjuhindamine, mille eelnõud hindas Euroopa Komisjoni mõjuhindamiskomitee, mis avaldas oma arvamuse 16. detsembril 2011. Lõplikus mõjuhinnangus võeti seda arvesse.

Ettepanekuga lihtsustatakse halduskorda väga olulisel määral nii kodanike ja ettevõtete kui ka registreerimisasutuste jaoks. Halduskoormuse vähendamisest saadakse hinnanguliselt vähemalt 1,445 miljonit eurot kokkuhoidu aastas.

2011. aasta märtsist maini korraldati interaktiivse poliitikakujunduse („Sinu hääl Euroopas”) raames sidusrühmade avalik arutelu, milleks koostati kodanike, majandusettevõtjate ja ametiasutuste jaoks eraldi küsimustikud. Avaliku arutelu

tulemuste kokkuvõte on esitatud mõjuhinnangu 1. lisas ja samuti veebsaidil Europa³. Kõiki komisjoni kehtestatud miinimumstandardeid on järgitud. 21. juunil 2011 korraldati konverents, et tutvustada avaliku arutelu esialgseid tulemusi ja anda täiendav võimalus aruteluks ning arvamuste vahetuseks eri sidusrühmade ja eelkõige registreerimise eest vastutavate ametiasutuste vahel.

3. ETTEPANEKU ÕIGUSLIK KÜLG

3.1 Ettepaneku eesmärgid

Algatuse üldeesmärk on tõhustada ühtse turu toimimist, kõrvaldades haldustõkked, mis tulenevad mootorsõidukite uuesti registreerimise kohustusest, mis praegu takistab kaupade vaba liikumist.

Erieesmärkideks on ühtlustada ja lihtsustada teises liikmesriigis registreeritud mootorsõidukite uuesti registreerimise menetlusi kodanike, töötajate, tööandjate, autorendi- ja liisingufirmade ja registreerimisasutuste jaoks. Algatuse eesmärk on ka vähendada kõigi asjaosaliste halduskoormust, ilma et kahjustataks liiklusohutust või võitlust kuritegevuse ja pettuse vastu.

Algatuse tegevuseesmärgid on järgmised:

- määrata kindlaks, millises liikmesriigis tuleks teise liikmesriiki viidav mootorsõiduk registreerida;
- vähendada uuesti registreerimise menetluseks kuluvat aega;
- vähendada kodanike ja ettevõtjate halduskoormust, vähendades uuesti registreerimiseks vajalike dokumentide arvu ja lihtsustades riiklike registreerimisasutuste vahelist andmevahetust.

3.2. Õiguslik alus – õigusakti vorm

Teises liikmesriigis registreeritud mootorsõidukite uuesti registreerimisel praegu esinevad haldusprobleemid ja -erinevused takistavad sõidukite vaba liikumist ELis. ELil on seepärast õigus tegutseda ELi toimimise lepingu artiklit 114 aluseks võttes, et tagada ühtse turu õige toimimine teisest liikmesriigist ostetud kasutatud mootorsõidukitega kauplemise korral. Lisaks toob ettepanek kasu kodanikele, kes toovad mootorsõiduki uude elukohaliikmesriiki, kes kasutavad töökohaliikmesriigis registreeritud sõidukit ja ka autorendiettevõtetele (vähemal määral ka liisingufirmadele), kes klientide või nende endi suhtes kehtivate registreerimisnõuete tõttu satuvad raskustesse oma sõidukite piiriülese kasutamise korral.

Ettepanekuga kavandatav õigusakt on määrus järgmistel põhjustel. Määrus on liikmeriikides vahetult kohaldatav, ilma et tekiks vajadust selle ülevõtmiseks riiklikku õigusse. Kuna õigusakti kohaldatakse üksnes piiriüleste olukordade suhtes ELis, tagab määrus siseturul õiguskindluse ja lihtsustamise. Määrus on pealegi

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)

märksa tõhusam vahend elektroonilise andmevahetuse korraldamiseks riiklike registreerimisasutuste vahel. Õigusakti valikul määrase kasuks otsustamine välistab ülemääraste nõuete kehtestamise ehk „kuldamise” riski.

3.3 Ettepaneku sisu

Artikliga 1 kinnitatakse põhimõtet, et liikmesriikidel on õigus vabastada teatavad mootorsõidukite kategooriad registreerimiskohustusest. Asjaolu, et mootorsõiduk on registreeritud teises liikmesriigis, ei tähenda, et sama sõidukit peab registreerima liikmesriigis, kuhu see viidi. Artiklis 1 rõhutatakse selgelt, et kolmandates riikides registreeritud mootorsõidukid ei kuulu ettepaneku reguleerimisalasse. Ettepanek on koostatud nii, et välistatakse selle kohaldamine samas liikmesriigis registreeritud mootorsõidukite registreerimise suhtes. Seepärast jääb samas liikmesriigis registreeritud mootorsõidukite uuesti registreerimine endiselt liikmesriikide endi õigusnormide reguleerida ega kuulu käesoleva ettepaneku alla. Liikmesriigid võivad kooskõlas ELi õigusaktidega ka endiselt otsustada mootorsõidukite maksustamise üle.

Artiklis 2 sisalduvad mõisted, mis järgivad liidu õigusaktides, eelkõige nõukogu 29. aprilli 1999. aasta direktiivis 1999/37/EÜ (sõidukite registreerimisdokumentide kohta)⁴ juba sätestatud mõisteid. Nimetatud direktiivi kohaldatakse mootorsõidukite suhtes, mis kuuluvad Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. septembri 2007. aasta direktiivi 2007/46/EÜ (millega kehtestatakse raamistik mootorsõidukite ja nende haagiste ning selliste sõidukite jaoks mõeldud süsteemide, osade ja eraldi seadmetike kinnituse kohta)⁵ ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu 18. märtsi 2002. aasta direktiivi 2002/24/EÜ (kahe- või kolmerattaliste mootorsõidukite tüübikinnituse kohta, millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 92/61/EMÜ)⁶ reguleerimisalasse, mitte põllumajandus- ja metsatraktorite suhtes. Direktiivis 1999/37/EÜ ei ole ühtlustamine siiski piisaval määral sätestatud, nagu ilmneb hiljutisest Euroopa Kohtu otsusest⁷.

Artiklis 3 sätestatakse, et liikmesriik võib nõuda teises liikmesriigis registreeritud sõiduki registreerimist oma territooriumil ainult juhul, kui registreerimistunnistuse omanikul on tema territooriumil alaline elu- või asukoht. Artiklis 3 antakse alalise elu- või asukoha määratlemiseks mitu kriteeriumi. Füüsiliste isikute korral, kes toimivad väljaspool oma tavapärasest majandustegevust, kasutatakse nõukogu 28. märtsi 1983. aasta direktiivi 83/182/EMÜ (ühel liikmesriigist teise ajutiselt imporditud teatavate transpordivahendite maksuvabastuse kohta ühenduses)⁸ artiklis 7 sätestatud kriteeriumeid. Ettevõtete jaoks kavandatavad kriteeriumid hõlmavad ettevõtte asutamiskohta või tegevuskohta, st kui ettevõtte asutamiskoha liikmesriigis ettevõtte nimele registreeritud autot kasutab töötaja, kelle alaline elukoht on teises liikmesriigis, ei saa see teine liikmesriik nõuda auto registreerimist oma territooriumil. Seega välditakse olukorda, kus töötaja alalise elukoha liikmesriik peab iga juhtumi korral eraldi hindama, kas ettevõtte autot kasutatakse peamiselt era- või

⁴ EÜT L 138, 1.6.1999, lk 57.

⁵ ELT L 263, 9.10.2007, lk 1.

⁶ EÜT L 124, 9.5.2002, lk 1.

⁷ Euroopa Kohtu 6.oktoobri 2011. aasta otsus kohtuasjas C-443/10, Philippe Bonnarde v Agence de Services et de Paiement.

⁸ EÜT L 105, 23.4.1983, lk 59.

tööstus ja kodu ja töökoha vahelised sõidud toimuvad era- või tööalastel eesmärkidel.

Artikliga 4 kehtestatakse lihtne reegel: kui registreerimistunnistuse omanik asub alaliselt teise liikmesriiki, peab ta taotlema oma sõiduki registreerimist kuue kuu jooksul pärast sinna saabumist. Selle ajavahemiku jooksul ei või uue elu- või asukoha liikmesriik selle sõiduki kasutamist piirata. Artikliga 4 lihtsustatakse olulisel määral ka teises liikmesriigis registreeritud mootorsõidukite uuesti registreerimise menetlusi. Rakendatakse Euroopa Kohtu väljakujunenud kohtupraktikat kaupade vaba liikumise osas, mille kohaselt liikmesriigid peaksid ELi sisekaubanduse hõlbustamiseks tunnustama teises liikmesriigis välja antud tõendusmaterjali, näiteks selle kohta, et teise liikmesriigi territooriumil registreeritud sõiduk on läbinud tehnoülevaatuse. Euroopa Kohus on samuti märkinud, et lisaks registreerimis- ja tehnoülevaatuse andmete vastastikuse tunnustamise põhimõttele peaksid liikmesriikide registreerimisasutused tegema koostööd mis tahes puuduvate andmete korral⁹. Artikliga 4 nähakse ette, et koostööd tehakse elektroonilisi vahendeid kasutades, st sõidukit registreeriv asutus peaks küsima andmeid selle liikmesriigi sõidukiregistrist, kus see mootorsõiduk on eelnevalt registreeritud, kasutades selleks artiklis 7 ja II lisas osutatud tarkvararakendusi. Selline elektrooniline halduskoostöö toimib ka vastupidises suunas: kui liikmesriik registreerib teises liikmesriigis juba registreeritud sõidukit, kohustab artikkel 4 mootorsõiduki sihtliikmesriigi registreerimisasutust sellest teada andma eelmise registreeringu teinud liikmesriigi registreerimisasutusele. Ettepaneku artikliga 4 lubatakse mootorsõidukit teatavatel erijuhtudel täiendavalt kontrollida.

Artiklis 5 määratakse kindlaks, millisel juhul võivad registreerimisasutused keelduda teises liikmesriigis registreeritud sõidukit registreerimast. Artikli 5 peamine eesmärk on ennetada pettust ja tagada liiklusohutus, sest teises liikmesriigis registreeritud sõiduki uut registreerimist kasutatakse vahel varastatud sõiduki või sõidukidokumentide legaliseerimiseks. Varastatud sõidukite müümiseks muudetakse sageli identifikaatsiooni, näiteks „kloonimise” teel (varastatud sõiduki identifitseerimistunnused vahetatakse välja liikluseks loa saanud sõiduki identifitseerimistunnuste vastu, nii et varastatud sõiduk saab legaalse sõiduki tunnused, mille tagajärjel on liikluses kaks sama registreerimisnumbriga sõidukit) või „rõngastamise” teel (varastatud sõiduki identifitseerimistunnused vahetatakse välja tõsiselt kahjustatud sõiduki omade vastu). Sellist tegutsemist saab ära hoida üksnes registreerimisasutuste vahelise tiheda koostöö abil. Seepärast tuleks selles artiklis sätestada ka järgmiste õigusaktide rakendusmeetmed:

- Euroopa parlamendi ja nõukogu 18. septembri 2000. aasta direktiiv 2000/53/EÜ kasutuselt kõrvaldatud sõidukite kohta¹⁰. See direktiiv kohustab liikmesriike muu hulgas võtma vajalikke meetmeid tagamaks, et kõik kasutuselt kõrvaldatud sõidukid viiakse tegevusloaga töötlemiskodadesse. Direktiivis on sätestatud, et liikmesriigid seavad sisse süsteemi, mille kohaselt kasutuselt kõrvaldatud sõiduk kustutatakse registrist lammutustõendi

⁹ Euroopa Kohtu 20. septembri 2007. aasta otsus kohtuasjas C-297/05, Euroopa Ühenduste Komisjon v Madalmaade Kuningriik.

¹⁰ EÜT L 269, 21.10.2000, lk 34.

esitamisel. Kõnealuse tõendi saab valdaja ja/või omanik kasutuselt kõrvaldatud sõiduki viimisel töötlemiskotta.

- Nõukogu 22. detsembri 2004. aasta otsus 2004/919/EÜ sõidukitega seotud piiriülese toimega kuritegevuse tõkestamise kohta,¹¹ mille eesmärk on tõhustada koostööd ELis, võitlemaks sõidukitega seotud piiriülese kuritegevuse vastu ja edendamaks asjaomast ennetustööd, pöörates erilist tähelepanu seostele sõidukite varguse ja ebaseadusliku autokaubanduse vahel. Otsusega on ette nähtud, et kõik liikmesriigid peavad tagama, et nende pädevad ametiasutused võtavad vajalikke meetmeid sõidukite registreerimisdokumentide kuritarvituse ja varguse ärahoidmiseks. Otsuse kohaselt peavad õiguskaitseasutused teavitama riiklikke registreerimisasutusi, kui on teada, et registreerimismenetlust läbiv sõiduk on varastatud sõiduk. Otsuse eesmärk on ka ära hoida sõiduki registreerimistunnistuse kuritarvitusi: kõik liikmesriigid peavad tagama, et nende pädevad asutused võtavad vajalikke meetmeid sõiduki omanikult või sõiduki valdajalt sõiduki registreerimistunnistuse tagasisaamiseks, kui sõiduk on saanud õnnetuses tõsiselt kahjustada (täielik hävimine). Registreerimistunnistus tuleb tagastada ka juhul, kui õiguskaitseasutus kontrollimise käigus leiab, et sõiduki identifitseerimistunnuseid (nt valmistajatehase tähis) võib olla võltsitud.

Artikliga 6 tagatakse kasutatud sõidukite ELi-sisese kaubanduse hõlbustamine; selleks ühtlustatakse mootorsõidukite ajutise registreerimise eeskirjad. Selliseid eeskirju on eelkõige tarvis isikutel, kes ostavad mootorsõiduki teisest liikmesriigist; neil peab olema võimalik sõita oma autoga elukohaliikmesriiki, et see seal lõplikult registreerida. Kui ühes liikmesriigis juba registreeritud sõiduk müüakse teises liikmesriigis elavale isikule, kustutab müüja tõenäoliselt selle mootorsõiduki müümise hetkel registrist. Müüja ilmselt ei võimalda ostjal sõita mootorsõidukiga, mis kannab endist registreerimisnumbrit. Seepärast on ajutine registreerimine hädavajalik; see tagab kasutatud autode turu tõhusama toimimise ja on ajutiseks vahelüliks eelmises ja järgmises liikmesriigis toimuva registreerimise vahel. Ajutise registreerimise süsteem annab registreerimisasutustele võimaluse jälgida registriandmete kvaliteeti, nii et neid andmeid saaks artiklis 7 osutatud tarkvara kasutades hõlpsasti vahetada. Artiklis 6 kavandatakse kehtestada ajutise registreeringu kehtivusajaks 30 päeva, et viia süsteem vastavusse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. septembri 2009. aasta direktiiviga 2009/103/EÜ mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustuse ja sellise vastutuse kindlustamise kohustuse täitmise kohta¹². Direktiivi 2009/103/EÜ artikliga 15 on ette nähtud kindlustuskate ühest liikmesriigist teise lähetatud sõidukile, kusjuures sihtliikmesriiki on käsitletud riski asukohaliikmesriigina kohe, kui ostja on sõiduki tarne vastu võtnud ja seda 30päevaseks perioodiks, olgugi et sõiduk ei ole veel ametlikult sihtliikmesriigis registreeritud. Kui sõiduk on kindlustamata ja ta satub sel perioodil õnnetusse, nõutakse direktiivi 2009/103/EÜ artikli 10 kohased kahjuhüvitised sisse sihtliikmesriigis hüvitiste eest vastutavalt asutuselt.

Artikliga 7 nähakse ette mootorsõidukite uuesti registreerimiseks vajalik sõidukite registreerimisandmete elektrooniline vahetus liikmesriikide vahel. Artikliga 7

¹¹ ELT L 389, 30.12.2004, lk 28.

¹² ELT L 263, 7.10.2009, lk 11.

volitatakse komisjoni vastu võtma rakendusakte tarkvararakenduse ühtsete menetluste ja tehniliste kirjelduste sätestamiseks, sh vahetatavate andmete vormingu, riiklikele elektroonilistele registritele juurdepääsu ja neist elektroonilise päringu tegemise tehniliste menetluste ning turvamehhanismide loomiseks. Sõidukite registreerimisandmete elektrooniline vahetus liikmesriikide vahel peaks toimuma kooskõlas Euroopa koostalitlusvõime raamistikuga¹³.

Artikli 8 eesmärk on hõlbustada kasutatud autode ELi sisest kaubandust ettevõtjate jaoks, kehtestades selleks ühtsed eeskirjad sõiduki ettevõtja nimele registreerimiseks. Hetkel on enamikus liikmesriikides olemas sõiduki ettevõtja nimele registreerimise skeemid, et võimaldada jaemüüjatel lühiajaliselt sõidukitega üldkasutatavatel teedel liigelda, ilma et nad oleksid kohustatud neid ametlikult registreerima. Sõiduki ettevõtja nimele registreerimise skeeme lubatakse tavaliselt kasutada tootjatel, monteerijatel, turustajatel ja vahendajatel neile kuuluvate mootorsõidukite puhul või katsetamise eesmärgil. Enamik liikmesriike ei anna välja ettevõtja nimele registreerimise tunnistusi, millega kaasneks mootorsõiduki identifitseerimine. Üldjuhul annavad nad välja muud liiki dokumendi, mis tõendab registreerimismärkide ja nende omaniku seost ja/või kohustavad omanikku pidama sõidupäevikut, millesse kantakse selle registreerimismärgi all tehtud sõidud. Samas näitavad kogemused, et enamasti sellist ettevõtja nimele registreerimist ei tunnustata teistes liikmesriikides, sest puudub ametlik registreerimistunnistus, seega enamus turustajaid ja kauplejaid hoiduvad kasutamast sõiduki ettevõtja nimele registreerimist väljaspool nende riigi territooriumi. Artikli 8 eesmärk on kõrvaldada eelmainitud takistused kasutatud mootorsõidukite ELi-siseses kaubanduses, luues ühtse süsteemi, mis tagab, et sõiduki ettevõtja nimele registreerimist, mida võimaldatakse tootjatele, monteerijatele, turustajatele ja vahendajatele ühes liikmesriigis, tunnustatakse ka teistes liikmesriikides. Artikliga 8 volitatakse komisjoni vastu võtma rakendusakte sõiduki ettevõtja nimele registreerimise tunnistuse vormingu ja näidise kehtestamiseks.

Artikliga 9 kohustatakse liikmesriike teatama komisjonile nende registreerimisasutuste nimed ja kontaktandmed, mis vastutavad nende territooriumil ametlike sõidukiregistrite pidamise ja kõnealuse määruse rakendamise eest. Komisjon avaldab registreerimisasutuste loetelu oma veebisaidil ja ajakohastab seda. Lisaks kohustab artikkel 9 registreerimisasutusi tagama, et teave sõidukite registreerimise kohta asjaomase asutuse asukohaliikmesriigis ja selle asutuse nimi ja kontaktandmed oleksid üldsusele kergesti kättesaadavad.

Artiklitega 10 ja 11 antakse komisjonile õigus vastu võtta tehnika arengust tingitud muudatused I ja II lisa, eelkõige selleks, et võtta arvesse direktiivi 1999/37/EÜ asjakohaseid muudatusi ja muude liidu õigusaktide muudatusi, mis on otseselt seotud I ja II lisa ajakohastamisega. Nende artiklitega volitatakse komisjoni samuti sätestama tingimusi, mida peavad täitma ettevõtted, kes kasutavad sõiduki ettevõtja nimele registreerimise tunnistusi, et järgida hea maine ja vajaliku ametialase pädevuse nõudeid, ning kindlaks määrama sellise tunnistuse kehtivusaeg.

- I lisa peab sõiduki andmete osas olema kooskõlas direktiivis 1999/37/EÜ sätestatud ühtse registreerimistunnistuse sisuga. I lisa ei käsitleta eelmise

¹³ KOM(2010) 744, 16.12.2010.

registreerimistunnistuse omaniku ega muude tunnistusel märgitud isikute (nt omanik, kasutaja jne) isikuandmeid, sest need ei ole uuesti registreerimisel vajalikud, olgugi et direktiiviga 1999/37/EÜ sätestatud ühtsel registreerimistunnistusel on isikuandmed osa kohustuslikult esitatavast teabest. Samas ei saa välistada, et tulevikus võidakse muuta näiteks vastavustunnistust, mille alusel sõiduk esimest korda registreeritakse. Vajadus teha kõnealuseid muudatusi võib tekkida, kui muudetakse näiteks Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. septembri 2007. aasta direktiivi 2007/46/EÜ, millega kehtestatakse raamistik mootorsõidukite ja nende haagiste ning selliste sõidukite jaoks mõeldud süsteemide, osade ja eraldi seadmetike kinnituse kohta. Volituste delegeerimine komisjonile võimaldab kohandada I lisa vastavalt sellistele muudatustele.

- II lisa viidatakse selgesõnaliselt tarkvararakendusele, mida on ilmselt korduvalt vaja tehniliselt ajakohastada, et võtta arvesse infotehnoloogia valdkonna arengut. Volituste delegeerimine komisjonile võimaldab vastavalt kohandada II lisa.
- Volituste andmine peaks võimaldama komisjonil sätestada tingimused, mida peavad täitma sõiduki ettevõtja nimele registreerimise tunnistusi kasutavad ettevõtted, et järgida hea maine ja vajaliku ametialase pädevuse nõudeid, nagu on sätestatud artikli 8 lõike 1 punktis c. Samuti peaks komisjonil olema võimalik kindlaks määrata sellise tunnistuse kehtivusaeg.

Artiklis 12 sätestatakse komiteemenetlus artiklite 7 ja 8 rakendamiseks, st selliste ühtsete menetluste ja tehniliste kirjelduste sätestamiseks, mis on vajalikud artiklis 7 osutatud tarkvararakenduse loomiseks, sh vahetatavate andmete vormingu, riiklikele elektroonilistele registritele juurdepääsu ja neist elektroonilise päringu tegemise tehniliste menetluste ning turvamehhanismide loomiseks, samuti selliste rakendusaktide vastuvõtmiseks, millega sätestatakse sõiduki ettevõtja nimele registreerimise tunnistuse vorming ja selle näidis. Need rakendusaktid oleksid üldisemat laadi, nii et kontrollimenetlust kohaldataks vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. veebruari 2011. aasta määruse (EL) nr 182/2011 artikli 2 lõike 2 punktile a, millega kehtestatakse eeskirjad ja üldpõhimõtted, mis käsitlevad liikmesriikide läbiviidava kontrolli mehhanisme, mida kohaldatakse komisjoni rakendamisvolituste teostamise suhtes¹⁴.

Artikliga 13 nähakse ette kõnealuse määruse hindamine, mille tulemusena esitatakse Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruanne pärast nelja aasta möödumist määruse jõustumisest. Hindamine peaks osutama määruse võimalikele probleemidele ja kitsaskohtadele ning olema lähtepunktiks jätkumeetmetele, näiteks määruse muudatusettepanek, millega halduskorda kodanike ja ettevõtete jaoks veelgi enam lihtsustada ning kasutatud mootorsõidukite ühtset turgu veelgi tõhusamalt integreerida.

Artiklis 14 täpsustatakse, et määrust hakatakse kohaldama, kui selle jõustumisest on möödunud üks aasta.

¹⁴ ELT L 55, 28.2.2011, lk 13.

4. MÕJU EELARVELE

Mõju eelarvele on kirjeldatud ettepaneku lisas esitatud finantsselgituses. Ettepanek nõuab üksnes haldusassigneeringuid. See ei hõlma tegevusassigneeringute kasutamist.

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS,

millega lihtsustatakse ühes liikmesriigis registreeritud mootorsõidukite teise liikmesriiki viimist ühtsel turul

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artiklit 114,

võttes arvesse komisjoni ettepanekut,

olles edastanud õigusakti eelnõu riikide parlamentidele,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust,¹⁵

olles konsulteerinud Euroopa andmekaitseinspektoriga,

tegutsedes tavapärase seadusandliku menetluse kohaselt

ning arvestades järgmist:

- (1) Kõigis liikmesriikides on olemas sõidukite registreerimissüsteem, mis hõlmab sõidukile riikliku maanteeliikluse loa andmist, mille käigus sõiduk identifitseeritakse ja sellele omistatakse registreerimisnumber. Samas on paljud asjaomased eeskirjad riigiti lahknevad, keerukad ja koormavad. Seepärast loovad sõidukite registreerimisprobleemid tõkkeid siseturul ja takistavad teises liikmesriigis registreeritud mootorsõidukite vaba liikumist liidu piires.
- (2) ELi kodakondsust käsitlevas 2010. aasta aruandes „ELi kodanike õigusi piiravate takistuste kõrvaldamine”¹⁶ on märgitud, et sõidukite registreerimise probleemid on peamisi asjaolusid, mis takistavad kodanikel oma igapäevaelus kasutamast ELi õigusaktidest tulenevaid õigusi. Selles aruandes rõhutas komisjon vajadust kõrvaldada need takistused, lihtsustades teises liikmesriigis juba registreeritud sõidukite registreerimisega seotud formaalsusi ja tingimusi.
- (3) Nõukogu 29. aprilli 1999. aasta direktiiviga 1999/37/EÜ sõidukite registreerimisdokumentide kohta¹⁷ on ühtlustatud registreerimistunnistuse vorm ja

¹⁵ ELT C , , lk .

¹⁶ KOM(2010) 603, 27.10.2010.

¹⁷ EÜT L 138, 1.6.1999, lk 57.

sisu, et hõlbustada selle mõistmist ning seega edendada ühes liikmesriigis registreeritud sõidukite vaba liikumist teiste liikmesriikide territooriumil asuvatel teedel. Kõnealuse direktiivi kohaselt peavad kõik liikmesriigid sõiduki identifitseerimisel rahvusvahelises liikluses või selle uuesti registreerimisel tunnustama teises liikmesriigis välja antud registreerimistunnistust. Direktiiv 1999/37/EÜ ent ei sisalda sätteid, mis määratleks registreerimiseks pädeva liikmesriigi ja kohaldatavad formaalsused ja menetlused. Järelikult on selleks, et kõrvaldada mootorsõidukite vaba liikumist takistavad tõkked siseturul, vaja kehtestada ühtlustatud eeskirjad esiteks selle liikmesriigi määratlemiseks, kus mootorsõiduk tuleb registreerida, ning teiseks lihtsustatud menetluste rakendamiseks teises liikmesriigis registreeritud mootorsõidukite uuesti registreerimisel.

- (4) Liikmesriikide eeskirjad näevad sageli ette, et asjaomase liikmesriigi kodanikud ja selle territooriumil asuvad ettevõtted registreerivad selles liikmesriigis mootorsõiduki, mis on eelnevalt kolmanda isiku nimel teises liikmesriigis registreeritud, seda ka juhul kui sõidukit enamasti ei kasutata ega kavatsetagi pidevalt kasutada liikmesriigis, mis registreerimist nõuab. Seepärast on vajalik määratleda, millises liikmesriigis tuleks mootorsõiduk registreerida, kui selle valdajaks on isik, kelle asu- või elukoht on muus liikmesriigis kui see, milles asub või elab sõiduki omanik. Sellisel juhul on asjakohane, et liikmesriigid vastastikku tunnustavad teises liikmesriigis kehtivat registreeringut.
- (5) Teises liikmesriigis registreeritud mootorsõidukite uut registreerimist takistavad liikmesriikides kehtestatud koormavad formaalsused, eelkõige kohustus teha sõidukitega täiendavad katsed nende üldise seisukorra hindamiseks enne registreerimist või nende identifitseerimiseks. Seepärast on vajalik formaalsusi vähendada, et tagada mootorsõidukite vaba liikumine ja vähendada kodanike, ettevõtjate ja registreerimisasutuste halduskoormust. On asjakohane, eelkõige kodanike ja ettevõtete jaoks, kes omandavad teises liikmesriigis registreeritud mootorsõiduki, et kehtestataks lihtsustatud registreerimismenetlus, mis hõlmab teises liikmesriigis väljastatud dokumentide ja seal toimunud tehnoülevaatuste tunnustamist ning näeb ette pädevate asutuste vahelise halduskoostöö puuduvate andmete hankimisel.
- (6) Käesolev määrus peaks võtma arvesse nõukogu 22. detsembri 2004. aasta otsust 2004/919/EÜ sõidukitega seotud piiriülese toimega kuritegevuse tõkestamise kohta,¹⁸ mille eesmärk on saavutada tõhusam koostöö liidus sõidukitega seotud piiriülese kuritegevuse vastase võitluse ja kuritegevuse ennetamise vallas. Otsuse kohaselt peavad kõik liikmesriigid tagama, et nende pädevad ametiasutused võtavad vajalikke meetmeid sõidukite registreerimisdokumentide kuritarvituse ja varguse ärahoidmiseks. Seepärast peaks määrusega lubama liikmesriikidel keelduda teises liikmesriigis registreeritud sõidukit registreerimast, kui tegemist on sõidukiga seotud kuriteoga, sh registreerimisdokumentide kuritarvitus ja vargus.
- (7) Määrusega tuleks lihtsustada halduskorda nii kodanike ja ettevõtete kui ka registreerimisasutuste jaoks, eelkõige sõidukite registreerimisandmete elektroonilise vahetuse abil. Seepärast on registreerimisformaalsustest tingitud halduskorra lihtsustamiseks vajalik, et liikmesriigid võimaldavad üksteisele juurdepääsu oma

¹⁸

ELT L 389, 30.12.2004, lk 28.

sõidukiregistri andmetele, tõhustades seeläbi andmevahetust ja kiirendades registreerimismenetlusi.

- (8) Käesoleva määruse kohaldamisel töödeldakse isikuandmeid kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. oktoobri 1995. aasta direktiiviga 95/46/EÜ üksikisikute kaitse kohta isikuandmete töötlemisel ja selliste andmete vaba liikumise kohta¹⁹. Euroopa Parlamendi ja nõukogu 18. detsembri 2000. aasta määrust (EÜ) nr 45/2001 (üksikisikute kaitse kohta isikuandmete töötlemisel ühenduse institutsioonides ja asutustes ning selliste andmete vaba liikumise kohta)²⁰ kohaldatakse isikuandmete töötlemise suhtes, mida teostab komisjon käesoleva määruse kontekstis.
- (9) Selleks et viia ühes liikmesriigis registreeritud mootorsõiduk teise liikmesriiki, et seda seal uuesti registreerida, on vaja üldsusele juurdepääsetavat ajutist registreerimissüsteemi, nii et oleks tagatud liiklusohutus ja elektrooniliselt edastatud registreerimisandmete usaldusväärsus. Seega on vaja luua süsteem mootorsõidukite ajutiseks registreerimiseks.
- (10) Kui mootorsõidukeid turustavad ettevõtted viivad mootorsõidukeid teise liikmesriiki või kui osutatakse katsetamis-, remondi- või hooldusteenuseid, kasutatakse tavaliselt riiklikke ettevõtja registreerimismärke. Selliseid ettevõtja registreerimismärke sageli ei tunnustata teises liikmesriigis, mistõttu ametlik piiriülene kauplemine kasutatud mootorsõidukeid turustavate ettevõtete vahel on raskendatud, seda eriti piirialadel. Seepärast on vajalik vastu võtta süsteem, mille alusel saaksid ettevõtted, kes turustavad mootorsõidukeid või osutavad katsetamis-, remondi- või hooldusteenuseid, asjaomaseid sõidukeid teise liikmesriiki viia ettevõtja registreerimismärki kasutades.
- (11) Kuna käesoleva määruse eesmärki, nimelt vähendada registreerimisformaalsusi, et tagada teises liikmesriigis registreeritud mootorsõidukite vaba liikumine ja vähendada kodanike, ettevõtjate ja registreerimisasutuste halduskoormust, ei suuda liikmesriigid riigiti lahknevate eeskirjade tõttu piisavalt saavutada ning et meetme ulatust ja mõju silmas pidades on seda parem saavutada liidu tasandil, võib liit võtta vastu meetmeid kooskõlas Euroopa Liidu lepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev määrus nimetatud eesmärkide saavutamiseks vajalikust kaugemale.
- (12) Käesolevas määruses austatakse põhiõigusi ja järgitakse Euroopa Liidu põhiõiguste hartas tunnustatud põhimõtteid.
- (13) Selleks saavutada eesmärk panna liikmesriikide vaheline andmevahetus toimima koostalitluslikke vahendeid kasutades, tuleks komisjonile anda volitused vastu võtta õigusakte vastavalt Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklile 290, võimaldamaks teha tehnika arengust tingitud muudatusi käesoleva määruse I ja II lisas, eelkõige selleks, et võtta arvesse direktiivi 1999/37/EÜ asjakohaseid muudatusi ja muude liidu õigusaktide muudatusi, mis on otseselt seotud I ja II lisa ajakohastamisega ning mis käsitlevad tingimusi, mida peavad täitma sõiduki ettevõtja nimele registreerimise tunnistust kasutavad ettevõtted, järgimaks hea maine ja vajaliku ametialase pädevuse nõudeid, ning sellise tunnistuse kehtivusaega. Oluline on tagada, et komisjon

¹⁹ EÜT L 281, 23.11.1995, lk 31.

²⁰ EÜT L 8, 12.1.2001, lk 1.

korraldab ettevalmistustööde käigus asjakohased konsultatsioonid, kaasa arvatud ekspertide tasemel. Delegeeritud õigusaktide ettevalmistamisel ja koostamisel peaks komisjon tagama asjaomaste dokumentide sama- ja õigeaegse ning asjakohase edastamise Euroopa Parlamendile ja nõukogule.

- (14) Selleks et tagada käesoleva määruse rakendamiseks vajalikud ühtsed tingimused, tuleks komisjonile anda rakendusvolitused selliste ühtsete menetluste ja tehniliste kirjelduste sätestamiseks, mis on vajalikud sõidukite registreerimisandmete elektroonilise vahetuse tarkvararakenduse loomiseks, sh vahetatavate andmete vormingu, riiklikele elektroonilistele registritele juurdepääsu ja neist elektroonilise päringu tegemise tehniliste menetluste ning turvamehhanismide loomiseks, samuti sõiduki ettevõtja nimele registreerimise tunnistuse vormingu ja selle näidise kehtestamiseks. Kõnealuseid volitusi tuleks kasutada kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. veebruari 2011. aasta määrusega (EL) nr 182/2011, millega kehtestatakse eeskirjad ja üldpõhimõtted, mis käsitlevad liikmesriikide läbiviidava kontrolli mehhanisme, mida kohaldatakse komisjoni rakendamisvolituste teostamise suhtes,²¹

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1 Kohaldamisala

1. Käesolevat määrust kohaldatakse järgmiste sõidukite suhtes:
 - (a) mis tahes mootorsõiduk või haagis, nagu on osutatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2007/46/EÜ artiklis 3²²;
 - (b) mis tahes kahe- või kolmerattaline mootorsõiduk, nii paarisratastega kui ka muul viisil paigutatud ratastega, mis on ette nähtud teedel sõitmiseks, nagu on osutatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2002/24/EÜ artiklis 1²³;
2. Käesolevat määrust ei kohaldata kolmandas riigis registreeritud mootorsõidukite registreerimise suhtes.
3. Käesoleva määrusega ei piirata liikmesriikide õigust vabastada mootorsõidukid registreerimiskohustusest kooskõlas direktiiviga 1999/37/EÜ.

Artikkel 2 Mõisted

Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:

- (1) „registreerimine” – sõidukile riikliku maanteeliikluse loa andmine, millega kaasneb sõiduki identifitseerimine ja sellele seerianumbri omistamine, mida nimetatakse registreerimisnumbriks;

²¹ ELT L 55, 28.2.2011, lk 13.

²² ELT L 263, 9.10.2007, lk 1.

²³ EÜT L 124, 9.5.2002, lk 1.

- (2) „teises liikmesriigis registreeritud sõiduk” – sõiduk, millel on kehtiv registreerimistunnistus, mille on välja andnud teine liikmesriik;
- (3) „registreerimistunnistuse omanik” – isik, kelle nimele on sõiduk liikmesriigis registreeritud;
- (4) „sõiduki ettevõtja nimele registreerimine” – sõidukile riikliku maanteeliikluse loa andmine, millega kaasneb sõiduki identifitseerimine ja sellele seerianumbri omistamine, mida nimetatakse ettevõtja registreerimismärgiks ja mida võib kasutada erinevatel sõidukitel.

Artikkel 3

Teises liikmesriigis registreeritud mootorsõidukite registreerimise koht

- 1. Liikmesriik võib nõuda teises liikmesriigis registreeritud sõiduki registreerimist oma territooriumil ainult juhul, kui registreerimistunnistuse omanikul on tema territooriumil alaline elu- või asukoht.
- 2. Liikmesriigiks, mille territooriumil on registreerimistunnistuse omanikul alaline elu- või asukoht, on
 - (a) äriühingu või muu juriidilise isiku või organiseeritud ühenduse korral liikmesriik, kus on juhatuse asukoht;
 - (b) äriühingu või muu juriidilise isiku filiaali, esinduse või muu üksuse korral liikmesriik, kus on filiaali, esinduse või muu üksuse asukoht;
 - (c) oma tavapärase majandustegevuse raames toimiva füüsilise isiku korral liikmesriik, mis on tema peamine tegevuskoht;
 - (d) muude füüsiliste isikute korral
 - i) koht, kus isik tavaliselt elab, s.t iga kalendriaasta jooksul vähemalt 185 päeva seoses isiklike või ametialaste sidemetega või, juhul kui isikul ametialased sidemed puuduvad, seoses isiklike sidemetega, millest ilmneb kõnealuse isiku märkimisväärne seos tema elukohaga;
 - ii) kui isiku tööalased ja isiklikud sidemed on eri kohtades ja ta elab seetõttu järgemööda kahes või enamas liikmesriigis asuvates eri kohtades, tema isiklike sidemetega seotud koht, juhul kui ta sinna korrapäraselt tagasi pöördub.

Punktis ii) sätestatud tingimust ei kohaldata, kui isik elab liikmesriigis kindla kestusega ülesande täitmiseks. Koolis või ülikoolis õppimine ei tähenda alalise elukoha muutust.

Artikkel 4
Teises liikmesriigis registreeritud sõidukite registreerimismenetlus

1. Kui registreerimistunnistuse omanik asub alaliselt teise liikmesriiki, peab ta taotlema eelmises liikmesriigis registreeritud sõiduki registreerimist kuue kuu jooksul pärast sinna saabumist.

Sõiduki kasutamist esimeses lõigus osutatud ajavahemiku jooksul ei piirata.
2. Teises liikmesriigis registreeritud sõiduki registreerimise taotlus esitatakse registreerimisasutusele ja see peab sisaldama eelmise registreerimistunnistuse asjakohaseid osi vastavalt direktiivi 1999/37/EÜ artikli 5 lõikele 2 või muid eelmises liikmesriigis registreerimist kinnitavaid tõendeid.
3. Kui sõidukite registreerimisasutus saab teises riigis registreeritud sõiduki registreerimise taotluse, hangib registreerimisasutus viivitamata I lisas sätestatud andmeühikutele vastava teabe artikli 7 kohaselt otse selle liikmesriigi registreerimisasutusest, kus sõiduk on registreeritud, ja sisestab selle teabe oma registrisse.
4. Sõidukite registreerimisasutused võivad enne teises liikmesriigis registreeritud sõiduki uut registreerimist teha selle sõiduki füüsilist kontrolli ainult juhul, kui
 - (a) taotluse esitaja poolt registreerimismenetluse käigus esitatud teavet ei ole võimalik leida selle liikmesriigi sõidukiregistrist, kus asjaomane sõiduk on väidetavalt registreeritud;
 - (b) taotluse esitaja poolt registreerimismenetluse käigus esitatud teave erineb andmetest, mida sisaldab selle liikmesriigi sõidukiregister, kus asjaomane sõiduk on registreeritud;
 - (c) sõidukite registreerimisasutusel on põhjust arvata, et tehnilised sätted, mida järgides on sõidukile antud maanteeliikluse luba direktiivi 2007/46/EÜ artiklite 23 või 24 või direktiivi 2002/24/EÜ artikli 15 alusel, ei ole tema enda sätetega samaväärsed;
 - (d) on nõutav tehnölevaatus seoses sõiduki omaniku muutusega või tõsiselt kahjustatud sõiduki korral.
5. Kui teises liikmesriigis registreeritud sõiduk on uuesti registreeritud, teavitab asjaomane registreerimisasutus vastavalt artiklile 7 sellest viivitamata selle liikmesriigi registreerimisasutust, kus asjaomane sõiduk oli viimati registreeritud.

Artikkel 5
Teises liikmesriigis registreeritud sõiduki registreerimisest keeldumine

1. Sõidukite registreerimisasutused võivad keelduda teises liikmesriigis registreeritud sõidukit registreerimast üksnes järgmistel juhtudel:
 - (a) artikli 4 lõikes 2 sätestatud tingimused ei ole täidetud;

- (b) artikli 4 kohaseks registreerimiseks asjaomases liikmesriigis kehtestatud maksud ja lõivud on tasumata;
 - (c) artikli 4 lõikes 4 osutatud füüsilist kontrolli ei ole edukalt läbitud;
 - (d) artikli 7 kohaselt hangitud andmed viitavad mõnele järgmisele asjaolule:
 - i) sõiduk on tõsiselt kahjustatud, varastatud või lammutatud;
 - ii) sõiduki registreerimisdokumendid on varastatud, välja arvatud juhul, kui registreerimistunnistuse omanik suudab vaieldamatult tõestada, et ta on sõiduki omanik;
 - iii) järgmise kohustusliku tehnohoolduse tähtaeg on möödunud.
2. Registreerimisasutus peab oma otsust keelduda registreerimast teises liikmesriigis registreeritud sõidukit asjakohaselt põhjendama. Asjaomasel isikul on õigus ühe kuu jooksul pärast eitava vastuse saamist esitada pädevale sõidukite registreerimisasutusele taotlus selle otsuse läbivaatamiseks. Selles tuleb esitada läbivaatamise taotlemise põhjused. Pädev sõidukite registreerimisasutus kinnitab või tühistab oma otsuse ühe kuu jooksul taotluse saamisest.

Artikkel 6

Ajutine registreerimine sõiduki viimiseks teise liikmesriiki

1. Isik, kes on ostnud teisest liikmesriigist sõiduki, millel puudub selle liikmesriigi registreerimistunnistus, võib taotleda sõidukite registreerimisasutuselt sellele ajutise registreerimistunnistuse väljastamist sõiduki viimiseks teise liikmesriiki. Ajutise registreerimistunnistuse kehtivusaeg on 30 päeva.
2. Kui sõidukite registreerimisasutus saab lõikes 1 osutatud taotluse ajutise registreerimistunnistuse väljastamiseks, hangib registreerimisasutus viivitamata I lisas sätestatud andmeühikutele vastava teabe artikli 7 kohaselt otse selle liikmesriigi registreerimisasutusest, kus sõiduk on registreeritud, ja sisestab selle teabe oma registrisse.
3. Sõidukite registreerimisasutused võivad keelduda väljastamast lõikes 1 osutatud ajutist registreerimistunnistust järgmistel juhtudel:
 - (a) ajutiseks registreerimiseks asjaomases liikmesriigis kehtestatud maksud ja lõivud on tasumata;
 - (b) artikli 7 kohaselt hangitud või riiklikus sõidukiregistris olemasolev teave viitab mõnele järgmisele asjaolule:
 - i) sõiduk on tõsiselt kahjustatud, varastatud või lammutatud;
 - ii) sõiduki registreerimisdokumendid on varastatud, välja arvatud juhul, kui registreerimistunnistuse omanik suudab vaieldamatult tõestada, et ta on sõiduki omanik.

- iii) järgmise kohustusliku tehnohoolduse tähtaeg on möödunud.

Artikkel 7

Sõiduki registreerimisandmetega seotud teabevahetus

1. Selleks et registreerida teises liikmesriigis registreeritud sõiduk, tagavad asjaomase teise liikmesriigi sõidukite registreerimisasutused juurdepääsu riiklikusse sõidukiregistrisse kantud andmetele, mis vastavad I lisas sätestatud andmeühikutele.
2. Lõiget 1 kohaldades kasutavad sõidukite registreerimisasutused II lisas sätestatud tarkvararakendusi.

Otsene juurdepääs kõnealuse tarkvararakenduse abil säilitatavatele otsinguvalmis vormingus andmetele on lubatud üksnes sõidukite registreerimisasutustele. Sõidukite registreerimisasutused võtavad vajalikke meetmeid, et

- (a) takistada selleks volitamata isikute juurdepääs andmetöötlussüsteemidele;
 - (b) takistada selleks volitamata isikutel teabe lugemist, kopeerimist, muutmist või kustutamist;
 - (c) ära hoida teabe otsimist ja edastamist ilma vastava loata;
 - (d) ära hoida teabe lugemist ja kopeerimist ilma vastava loata selle edastamise ajal.
3. Isikuandmete töötlemine sõidukite registreerimisasutustes liikmesriikides toimub vastavalt direktiivile 95/46/EÜ ja liikmesriigi sõltumatu riigiasutuse järelevalve all, nagu on osutatud kõnealuse direktiivi artiklis 28..

Sõidukite registreerimisasutused kasutavad käesoleva määruse kohaselt edastatud teavet ainult seoses teises liikmesriigis registreeritud sõidukite registreerimisega.

Kui sõidukite registreerimisasutused vahetavad omavahel teavet vastavalt käesolevale määrusele, teatatakse teavet andnud asutusele vastava nõudmise korral, milleks saadud teavet kasutatakse ja milliseid meetmeid järgnevalt võetakse.

Teavet andev sõidukite registreerimisasutus tagab, et tema antud andmed on täpsed ning jälgib, et need on selleks otstarbeks, milleks neid hangiti, vajalikud ja asjakohased. Sõidukite registreerimisasutus järgib asjakohaseid isikuandmete kaitse määrusi.

Kui selgub, et antud teave oli ebatäpne või asjasse mittepuutuv, teavitatakse sellest viivitamata teabe saanud registreerimisasutust. Teabe saanud registreerimisasutus seejärel kas kustutab saadud teabe või teeb asjakohased parandused.

4. Komisjon võtab vastu rakendusaktid selliste ühiste menetluste ja tehniliste kirjelduste sätestamiseks, mis on vajalikud lõikes 2 osutatud tarkvararakenduse loomiseks, sh vahetatavate andmete vormingu, riiklikele elektroonilistele registritele juurdepääsu ja neist elektroonilise päringu tegemise tehniliste menetluste ning turvamehhanismide loomiseks. Need rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 12 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.

Artikkel 8

Sõiduki ettevõtja nimele registreerimine

1. Sõidukite registreerimisasutus võib ettevõtjale väljastada ühe või mitu registreerimistunnistust, kui on täidetud järgmised kriteeriumid:
 - (a) ettevõtja on asutatud sama liikmesriigi territooriumil;
 - (b) ettevõtja turustab sõidukeid või osutab sõidukite katsetamis-, remondi- või hooldusteenuseid;
 - (c) ettevõtjal on hea maine ja vajalik ametialane pädevus.
 2. Sõidukite registreerimisasutused tagavad, et iga ettevõtjale väljastatava registreerimistunnistuse korral kantakse registrisse I lisa kohased sõidukiandmed.
 3. Sõidukeid, millel on olemas ettevõtja nimele väljastatud registreerimistunnistus, võib kasutada maanteeliikluses ainult juhul, kui need ei kujuta endast otsest ja vahetut ohtu. Selliseid sõidukeid ei tohi kasutada inimeste või kaupade veoks kaubanduslikul eesmärgil.
 4. Liikmesriigid ei või takistada ettevõtja nimele väljastatud registreerimistunnistust omavate sõidukite vaba liikumist põhjustel, mis on seotud sõiduki registreerimisega.
 5. Komisjoni võtab vastu rakendusaktid ettevõtja nimele väljastatud registreerimistunnistuse vormingu ja näidise kehtestamiseks.
- Need rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 12 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.

Artikkel 9

Sõidukite registreerimisasutused

1. Liikmesriigid teatavad komisjonile nende registreerimisasutuste nimed ja kontaktandmed, mis vastutavad nende territooriumil ametlike sõidukiregistrite pidamise ja kõnealuse määruse rakendamise eest.
- Komisjon avaldab registreerimisasutuste loetelu oma veebisaidil ja ajakohastab seda.
2. Sõidukite registreerimisasutused tagavad üldsusele kerge juurdepääsu järgmisele teabele:
 - (a) teave sõidukite registreerimise kohta asjaomase asutuse asukohaliikmesriigis;
 - (b) asjaomase asutuse nimi ja kontaktandmed, et võimaldada sellega otse ühendust võtta.

Artikkel 10 *Delegeeritud õigusaktid*

Komisjonile antakse õigus vastu võtta delegeeritud õigusakte vastavalt artiklile 11, et sätestada

- (1) tehnika arengust tingitud muudatused I ja II lisas, et eelkõige võtta arvesse direktiivi 1999/37/EÜ asjakohaseid muudatusi ja muude liidu õigusaktide muudatusi, mis on otseselt seotud käesoleva määruse I ja II lisa ajakohastamisega;
- (2) tingimused, mida peavad täitma ettevõtted, et järgida artikli 8 lõike 1 punktis c sätestatud nõudeid;
- (3) ettevõtja nimele väljastatud registreerimistunnistuse (osutatud artikli 8 lõikes 1) kehtivusaeg.

Artikkel 11 *Delegeerimine*

1. Volitus võtta vastu delegeeritud õigusakte antakse komisjonile käesolevas artiklis sätestatud tingimustel.
2. Artiklis 10 osutatud volitused antakse komisjonile määramata ajaks alates käesoleva määruse jõustumise kuupäevast.
3. Euroopa Parlament või nõukogu võivad artiklis 10 sätestatud volituste delegeerimise igal ajal tagasi võtta. Tagasivõtmise otsusega lõpetatakse otsuses nimetatud volituste delegeerimine. Otsus jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas* või otsuses kindlaksmääratud hilisemal kuupäeval. See ei mõjuta juba jõustunud delegeeritud õigusaktide kehtivust.
4. Niipea kui komisjon on delegeeritud õigusakti vastu võtnud, teeb ta selle Euroopa Parlamendile ja nõukogule samal ajal teatavaks.
5. Artikli 10 alusel vastu võetud delegeeritud õigusakt jõustub üksnes juhul, kui Euroopa Parlament ega nõukogu ei ole kahe kuu jooksul pärast õigusakti teatavakstegemist Euroopa Parlamendile ja nõukogule esitanud selle suhtes vastuväiteid või kui Euroopa Parlament ja nõukogu on enne selle tähtaja möödumist komisjonile teatanud, et nad ei esita vastuväiteid. Euroopa Parlamendi või nõukogu algatusel võib seda ajavahemikku kahe kuu võrra pikendada.

Artikkel 12 *Komiteemenetlus*

1. Komisjoni abistab komitee. Nimetatud komitee on komitee määruse (EL) nr 182/2011 tähenduses.
2. Kui on viidatud käesolevale lõikele, kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artiklit 5.

3. Kui komitee arvamust tuleb küsida kirjaliku menetluse teel, siis peatatakse kõnealune menetlus ilma tulemuseta, kui arvamuse esitamise tähtaja jooksul teeb komitee eesistuja vastavasisulise otsuse või komitee liikmete lihthääleenamus seda nõuab.

Artikkel 13
Hindamine

Komisjon esitab aruande kõnealuse määruse hindamise kohta Euroopa Parlamendile ja nõukogule [lisada kuupäev: neli aastat pärast käesoleva määruse jõustumist]. Komisjon esitab vajaduse korral asjakohased ettepanekud käesoleva määruse muutmiseks ning muude liidu õigusaktide kohandamiseks, eelkõige võttes arvesse võimalust halduskorda kodanike ja ettevõtete jaoks veelgi enam lihtsustada.

Artikkel 14
Jõustumine ja kohaldamine

Käesolev määrus jõustub kahekümndal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Määrust kohaldatakse alates [lisada kuupäev: üks aasta pärast käesoleva määruse jõustumist].

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 4.4.2012

Euroopa Parlamendi nimel
president

Nõukogu nimel
eesistuja

I LISA

Artikli 7 lõike 1 kohane andmestik sõiduki registreerimisandmete automaatseks otsinguks

Andmeühik	Ühtlustatud koodid vastavalt direktiivile 1999/37/EÜ
1. Riik, kus sõiduk on registreeritud	--
2. Registreerimisnumber	(A)
3. Sõiduki esmase registreerimise kuupäev	(B)
4. Registreerimistunnistuse identifitseerimisnumber(-numbrid)	--
5. Registreerimistunnistuse väljastanud asutuse nimi	--
6. Sõiduki mark	(D.1)
7. Sõiduki tüüp - variant (kui on teada) - versioon (kui on teada)	(D.2)
8. Sõiduki ärinimi (ärinimed)	(D.3)
9. Sõiduki identifitseerimisnumber (VIN-kood)	(E)
10. Mass: suurim tehniliselt lubatud täismass, v.a mootorrattad	(F.1)
11. Mass: registreerivas liikmesriigis kasutusel oleva sõiduki maksimaalne lubatud täismass	(F.2)
12. Kasutusse lastud sõiduki mass (koos kerega) või muu kui M1 kategooriasse kuuluva ja haakeseadmega varustatud ning kasutusse lastud veduki mass	(G)
13. Kehtivusaeg, kui see on piiratud	(H)
14. Registreerimiskuupäev, millele osutab käesolev tunnistus	(I)
15. Tüübikinnituse number (kui on teada)	(K)
16. Telgede arv	(L)
17. Teljevahe (mm)	(M)

Andmeühik	Ühtlustatud koodid vastavalt direktiivile 1999/37/EÜ
18. Sõidukite puhul, mille lubatud kogumass ületab 3 500 kg, suurima tehniliselt lubatud täismassi jaotuvus telgede vahel: 1. telg (kg)	(N.1)
19. Sõidukite puhul, mille lubatud kogumass ületab 3 500 kg, suurima tehniliselt lubatud täismassi jaotuvus telgede vahel: 2. telg (kg), vajaduse korral	(N.2)
20. Sõidukite puhul, mille lubatud kogumass ületab 3 500 kg, suurima tehniliselt lubatud täismassi jaotuvus telgede vahel: 3. telg (kg), vajaduse korral	(N.3)
21. Sõidukite puhul, mille lubatud kogumass ületab 3 500 kg, suurima tehniliselt lubatud täismassi jaotuvus telgede vahel: 4. telg (kg), vajaduse korral	(N.4)
22. Sõidukite puhul, mille lubatud kogumass ületab 3 500 kg, suurima tehniliselt lubatud täismassi jaotuvus telgede vahel: 5. telg (kg), vajaduse korral	(N.5)
23. Haagise suurim tehniliselt lubatud järelveetav mass: piduritega (kg)	(O.1)
24. Haagise suurim tehniliselt lubatud järelveetav mass: piduriteta (kg)	(O.2)
25. Mootori töömaht (cm ³)	(P.1)
26. Mootori maksimaalne netovõimsus (kW) (kui on teada)	(P.2)
27. Mootori kütuse tüüp või jõuallikas	(P.3)
28. Mootori nominaalkiirus (min ⁻¹)	(P.4)
29. Mootori identifitseerimisnumber	(P.5)
30. Võimsuse/kaalu suhe (kW/kg) (ainult mootorrataste puhul)	(Q)
31. Sõiduki värvus	(R)
32. Istekohtade arv: istekohtade arv, k.a juhikoht	(S.1)
33. Istekohtade arv: seisukohtade arv (vajaduse korral)	(S.2)
34. Maksimaalne kiirus (km/h)	(T)
35. Müratase: seisumüra (dB(A))	(U.1)
36. Müratase: mootori pöörlemiskiirus (min ⁻¹)	(U.2)
37. Müratase: sõidumüra (dB(A))	(U.3)

Andmeühik	Ühtlustatud koodid vastavalt direktiivile 1999/37/EÜ
38. Heitgaasi emissioon: CO (g/km või g/kWh)	(V.1)
39. Heitgaasi emissioon: HC (g/km või g/kWh)	(V.2)
40. Heitgaasi emissioon: NO _x (g/km või g/kWh)	(V.3)
41. Heitgaasi emissioon: HC + NO _x (g/km)	(V.4)
42. Heitgaasi emissioon: kübemeheide (diiselmootori puhul) (g/km või g/kWh)	(V.5)
43. Heitgaasi emissioon: korrigeeritud neeldumistegur diislikütuse puhul (min ⁻¹)	(V.6)
44. Heitgaasi emissioon: CO ₂ (g/km)	(V.7)
45. Heitgaasi emissioon: kombineeritud kütusekulu (l/100 km)	(V.8)
46. Heitgaasi emissioon: viide EÜ tüübikinnituse keskkonnakategooriale; viide direktiivi 70/220EMÜ või direktiivi 88/77/EMÜ alusel kohaldatavale versioonile	(V.9)
47. Kütusepaagi (kütusepaakide) maht (liitrites)	(W)
48. Viimase tehnöülevaatuse kuupäev	--
49. Järgmise tehnöülevaatuse kuupäev	--
50. Läbisõit (kui on teada)	--
51. Sõiduk on lammutatud (jah/ei)	--
52. Lammutustõendi väljaandmise kuupäev ²⁴	--
53. Lammutustõendi välja andnud asutus või ettevõte	--
54. Lammutamise põhjus	--
55. Sõiduk on varastatud (jah/ei)	--
56. Registreerimistunnistus ja/või -märgid on varastatud (jah/ei)	--
57. Kasutamata registreering	--
58. Tühistatud registreering	--

²⁴ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 18. septembri 2000. aasta direktiiv 2000/53/EÜ kasutuselt kõrvaldatud sõidukite kohta (EÜT L 269, 21.10.2000, lk 34), muudetud.

Andmeühik	Ühtlustatud koodid vastavalt direktiivile 1999/37/EÜ
59. Registreerimisnumbri muutmine	--
60. Nõutav on tehnöülevaatus autoõnnetusest tingitud tõsiste kahjustuste tõttu	--
61. Nõutav on täiendav tehnöülevaatus seoses kohanduste ja muudatustega andmeühikute 9–47 all	

II LISA

Artiklis 7 osutatud tarkvararakenduse kasutamine

1. Teabevahetus toimub koostalitlust võimaldavate elektrooniliste vahendite abil ilma teisi andmebaase kaasamata. Teabevahetus toimub kulutasuval ja turvalisel viisil, nii et edastatavate andmete turvalisus ja kaitse on tagatud sellisel suurimal määral, mida võimaldavad olemasolevad tarkvararakendused.
2. Käesoleva määruse kohaselt võimaldab tarkvararakendus võrgus reaalajas toimuvat ja/või pakettide kaupa toimuvat andmevahetust. Pakettide kaupa toimuva andmevahetuse puhul on võimalik mitme päringu ja vastuse edastamine ühes sõnumis.
3. Iga liikmesriik kannab ise punktis 1 osutatud tarkvararakenduse haldamise, kasutamise ja hooldamisega seotud kulud.
4. Registreerimisasutus hangib punktides 1 ja 2 osutatud automatiseeritud viisil I lisas sätestatud andmeühikutele vastava teabe kas ühe või mitme liikmesriigi elektroonilisest sõidukiregistrist.
5. Kõnealune tarkvararakendus tagab turvalise andmevahetuse teiste liikmesriikidega ning selle abil toimub suhtlemine liikmesriikide registrite andmebaasidega (back-end legacy systems), kasutades XMLi. Liikmesriigid vahetavad sõnumeid, saates need otse saajale.
6. Selle võrgu kaudu saadetud XML-sõnumid krüpteeritakse.

LEGISLATIVE FINANCIAL STATEMENT FOR PROPOSALS

1. ETTEPANEKU/ALGATUSE RAAMISTIK

- 1.1. Ettepaneku/algatuse nimetus
- 1.2. Asjaomased poliitikavaldkonnad vastavalt tegevuspõhise juhtimise ja eelarvestamise struktuurile
- 1.3. Ettepaneku/algatuse liik
- 1.4. Eesmärgid
- 1.5. Ettepaneku/algatuse põhjendus
- 1.6. Meetme kestus ja mõju
- 1.7. Ettenähtud eelarve täitmise viisid

2. HALDUSMEETMED

- 2.1. Järelevalve ja aruandluse eeskirjad
- 2.2. Haldus- ja kontrollsüsteemid
- 2.3. Pettuse ja eeskirjade eiramise ärahoidmise meetmed

3. ETTEPANEKU/ALGATUSE HINNANGULINE FINANTSMÕJU

- 3.1. Mitmeaastase finantsraamistiku rubriigid ja eelarveread, millele mõju avaldub
- 3.2. Hinnanguline mõju kuludele
 - 3.2.1. Üldine hinnanguline mõju kuludele
 - 3.2.2. Hinnanguline mõju tegevusassigneeringutele
 - 3.2.3. Hinnanguline mõju haldusassigneeringutele
 - 3.2.4. Kooskõla kehtiva mitmeaastase finantsraamistikuga
 - 3.2.5. Kolmandate isikute rahaline osalus
- 3.3. Hinnanguline mõju tuludele

ETTEPANEKULE LISATAV FINANTSSELGITUS

1. ETTEPANEKU/ALGATUSE RAAMISTIK

1.1. Ettepaneku/algatuse nimetus

Ettepanek Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruseks, millega lihtsustatakse ühes liikmesriigis registreeritud mootorsõidukite teise liikmesriiki viimist ühtsel turul

1.2. Asjaomased poliitikavaldkonnad vastavalt tegevuspõhise juhtimise ja eelarvestamise struktuurile²⁵

Jaotis 02 – Ettevõtlus – Peatükk 02 03: Kaupade siseturg ja valdkondliku poliitika põhimõtted

1.3. Ettepaneku/algatuse liik

Ettepanek/algatus käsitleb uut meedet

1.4. Eesmärgid

1.4.1. Komisjoni mitmeaastased strateegilised eesmärgid, mida ettepaneku/algatuse kaudu täidetakse

1a. Konkurentsivõime majanduskasvu ja tööhõive tagamiseks

1.4.2. Erieesmärgid ning asjaomased tegevusalad vastavalt tegevuspõhise juhtimise ja eelarvestamise süsteemile

Erieesmärk nr 1: uuendada järjepidevalt olemasolevaid siseturualaseid õigusakte ning teha vajadusel ettepanekuid uute seadusandlike või mitteseadusandlike meetmete võtmiseks.

1.4.3. Oodatavad tulemused ja mõju

Täpsustage, milline peaks olema ettepaneku/algatuse oodatav mõju kasusaajatele/sihtrühmale.

Algatuse oodatav tulemus on ühtse turu tõhusam toimimine, sest kõrvaldatakse haldustõkked, mis tulenevad mootorsõidukite uuesti registreerimise kohustusest, mis praegu takistab kaupade vaba liikumist. Ettepanekuga tuleks saavutada teises liikmesriigis registreeritud mootorsõidukite uuesti registreerimise menetluste ühtlustamine ja lihtsustamine kodanike, töötajate, tööandjate, autorendiettevõtete, liisingufirmade ja registreerimisasutuste jaoks. Samuti peaks vähenema kõigi asjaosaliste halduskoormus, ilma et kahjustataks liiklusohutust või võitlust kuritegevuse ja pettuse vastu.

Ettepanek puudutab ka kodanikke, kes asuvad elama teise liikmesriiki või kes omavad eluruume puhkuse veetmiseks teises liikmesriigis, samuti isikutele, kes elavad ühes liikmesriigis ja kasutavad sõidukit, mille nende tööandja on registreerinud teises liikmesriigis. Kodanikud on ka ELi-sisese kasutatud mootorsõidukite turu peamised kliendid. Ettepanek mõjutab otseselt ka kasutatud mootorsõidukitega kauplejaid,

²⁵

ABM – tegevuspõhine juhtimine; ABB – tegevuspõhine eelarvestamine.

liisingufirmasid ja autorendiettevõtteid. Ettepanek avaldab mõju mootorsõidukite registreerimisasutustele. Mõju on üksikasjalikult kirjeldatud lisatud mõjuhinnaangus.

1.4.4. Tulemus- ja mõjunäitajad

Määratleda ettepaneku/algatuse rakendamise järelevalveks kasutatavad näitajad.

- Kaebuste arv
- SOLVITi juhtude arv
- Kohtuasjade arv
- Euroopa tarbijakeskuste poole pöördumiste arv
- Uuesti registreerimiste ja registrist kustutamiste arv
- Avalik arutelu, eelkõige halduskoormuse teemal
- Avaliku halduse sektoris läbiviidud uuring
- Riiklikes registreerimisasutustes läbiviidud uuring
- EUCARISi statistika

1.5. Ettepaneku/algatuse põhjendus

1.5.1. Lühiki- või pikaajalises perspektiivis täidetavad vajadused

Algatuse üldeesmärk on tõhustada ühtse turu toimimist, kõrvaldades haldustõkked, mis tulenevad mootorsõidukite uuesti registreerimise kohustusest, mis praegu takistab mootorsõidukite vaba liikumist.

1.5.2. Euroopa Liidu meetme lisandväärtus

Autode registreerimise piiriülese aspektid põhjustavad jätkuvalt probleeme siseturul. Näiteks on Euroopa Kohus alates 2000. aastast langetanud 17 kohtuotsust, mis käsitlesid autode registreerimisprobleemidest põhjustatud tõkkeid kaupade, teenuste ja isikute vabale liikumisele. Teises liikmesriigis registreeritud mootorsõidukite uuesti registreerimise suhtes kehtivad praegu liikmesriigiti erinevad eeskirjad ning see takistab sõidukite vaba liikumist ELis. ELil on seepärast õigus võtta meetmeid Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 114 alusel, et tagada ühtse turu õige toimimine teisest liikmesriigist ostetud kasutatud mootorsõidukitega kauplemise korral nende kodanike jaoks, kes toovad mootorsõiduki uude elukohaliikmesriiki või kes kasutavad töökohaliikmesriigis registreeritud sõidukit, samuti autorendiettevõtete jaoks (vähemal määral ka liisingufirmade jaoks), kes klientide või nende endi suhtes kehtivate registreerimisnõuete tõttu satuvad raskustesse oma sõidukite piiriülese kasutamise korral. Subsidiaarsuse põhimõtet järgides ei käsitleta käesolevas ettepanekus sõidukite uuesti registreerimist samas liikmesriigis ega nende ümberpaigutamist sama liikmesriigi territooriumil.

1.5.3. Samalaadsetest kogemustest saadud õppetunnid

Rikkumismenetluste algatamise kõrval avaldas komisjon tõlgendavad teatised ülevaate andmiseks kõnealust valdkonda reguleerivatest ELi õigusaktidest. Ent ELi õigus ja Euroopa Kohtu praktika selles vallas on pidevas arengus, mistõttu enamus tõlgendavaid teatisi autode registreerimise kohta on ajast maha jäänud, sh ka 2007. aastal avaldatud teatis. Pealegi ei ole komisjoni tõlgendav teatis siduv ega ole senini liikmesriike tulemuslikult suunanud ega piiranud. Lisaks ei saa väita, et komisjoni mitmed tõlgendavad teatised oleksid probleemide hulka oluliselt vähendanud. Riiklikud registreerimisasutused on teadlikud – peaksid olema teadlikud – viimase tõlgendava teatise olemasolust, kuid rakendavad riiklike eeskirjade ja tõlgendava teatise vastuolulise sattumise korral üldjuhul

riiklikke eeskirju. Miski ei anna märku sellest, et kodanikud ja ettevõtted teaksid selle teatise olemasolust, ja ei ole alust loota, et neil oleks konfliktsituatsioonis kasu teatisest, mis annab ülevaate ELi õigusaktidest ja Euroopa Kohtu praktikast.

1.5.4. *Kooskõla ja võimalik koostoime muude asjaomaste meetmetega*

Algatus on kooskõlas muude asjakohaste meetmetega, eelkõige 29. aprilli 1999. aasta direktiiviga 1999/37/EÜ sõidukite registreerimisdokumentide kohta, Euroopa Parlamendi ja nõukogu 18. septembri 2000. aasta direktiiviga 2000/53/EÜ kasutuselt kõrvaldatud sõidukite kohta, Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. septembri 2009. aasta direktiiviga 2009/103/EÜ mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustuse ja sellise vastutuse kindlustamise kohustuse täitmise kohta, nõukogu 22. detsembri 2004. aasta otsusega 2004/919/EÜ sõidukitega seotud piiriülese toimega kuritegevuse tõkestamise kohta, nõukogu 23. juuni 2008. aasta otsusega 2008/615/JSK piiriülese koostöö tõhustamise kohta, eelkõige seoses terrorismi- ja piiriülese kuritegevuse vastase võitlusega ning nõukogu 23. juuni 2008. aasta otsusega 2008/616/JSK, millega rakendatakse otsust 2008/615/JSK piiriülese koostöö tõhustamise kohta, eelkõige seoses terrorismi- ja piiriülese kuritegevuse vastase võitlusega.

1.6. Meetme kestus ja mõju

Piiramatul kestusega ettepanek/algatus

1.7. Ettenähtud eelarve täitmise viisid

Otsene tsentraliseeritud eelarve täitmine komisjoni poolt

2. HALDUSMEETMED

2.1. Järelevalve ja aruandluse eeskirjad

Täpsustage teostamise tingimused ja sagedus.

Ettepaneku artikliga 13 nähakse ette kõnealuse määruse hindamine, mille tulemusena esitatakse Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruanne pärast nelja aasta möödumist määruse jõustumisest. Hindamine peaks osutama määruse võimalikele probleemidele ja kitsaskohtadele ning olema lähtepunktiks jätkumeetmetele, näiteks määruse muudatuse ettepanek, millega halduskorda kodanike ja ettevõtete jaoks veelgi enam lihtsustada ning kasutatud mootorsõidukite ühtset turgu veelgi tõhusamalt integreerida.

2.2. Haldus- ja kontrollsüsteemid

2.2.1. Tuvastatud ohud

Finantsriske ei täheldatud.

2.2.2. Ettenähtud kontrollimeetod(id)

Ettenähtud kontrollimeetodid on sätestatud finantsmääruses ja määruses (EÜ, Euratom) nr 2342/2002.

2.3. Pettuse ja eeskirjade eiramise ärahoidmise meetmed

Täpsustage rakendatavad või kavandatud ennetus- ja kaitsemeetmed.

Komisjon peab tagama, et ELi finantshuve kaitstakse pettuse, korruptsiooni ja muu ebaseadusliku tegevuse vastu ennetavate meetmete kohaldamise, tõhusa kontrollimise ja ebaõigesti väljamakstud summade sissenõudmisega ning et juhul, kui tuvastatakse eeskirjade eiramine, rakendatakse tõhusaid, proportsionaalseid ja hoiatavaid karistusi kooskõlas määrustega (EÜ, Euratom) nr 2988/95, (Euratom, EÜ) nr 2185/96 ja (EÜ) nr 1073/1999..

3. ETTEPANEKU/ALGATUSE HINNANGULINE FINANTSMÕJU

3.1. Mitmeaastase finantsraamistiku rubriigid ja eelarveread, millele mõju avaldub

- Olemasolevad eelarveread

Järjestatud mitmeaastase finantsraamistiku rubriikide ja iga rubriigi sees eelarveridade kaupa.

Mitmeaastase finantsraamistiku rubriik	Eelarverida	Assigneerin gute liik	Rahaline osalus			
	Number [Nimetus.....]	Liigendatu d/liigendam ata (26)	EFTA riigid ²⁷	Kandidaatri igid ²⁸	Kolmand ad riigid	Rahaline osalus finantsmääruse artikli 18 lõike 1 punkti aa tähenduses
1a. Konkurentsivõim e majanduskasvu ja tööhõive tagamiseks	[XX.YY.YY.YY]	Liigendat ud/liigend amata	JAH	EI	EI	EI

²⁶ Liigendatud assigneeringud / liigendamata assigneeringud.

²⁷ EFTA – Euroopa Vabakaubanduse Assotsiatsioon.

²⁸ Kandidaatriigid ja vajaduse korral Lääne-Balkani potentsiaalsed kandidaatriigid.

3.2. Hinnanguline mõju kuludele

3.2.1. Üldine hinnanguline mõju kuludele

miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

Mitmeaastase finantsraamistiku rubriik		Number	1a. Konkurentsivõime majanduskasvu ja tööhõive tagamiseks					
Ettevõtluse ja tööstuse peadirektoraat (DG ENTR)			2014	2015	2016	2017	2018	KOKKU
• Tegevusassigneeringud			0	0	0	0	0	0
Ettevõtluse ja tööstuse peadirektoraadi assigneeringud KOKKU	Kulukohustused	=1+1a +3	0	0	0	0	0	0
	Maksed	=2+2a +3	0	0	0	0	0	0
Mitmeaastase finantsraamistiku rubriik		5	„Halduskulud”					
Ettevõtluse ja tööstuse peadirektoraat (DG ENTR)			2014	2015	2016	2017	2018	KOKKU
• Personalikulud			0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	1,0
• Muud halduskulud			0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,5
Ettevõtluse ja tööstuse peadirektoraat KOKKU	Assigneeringud		0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	1,5
Mitmeaastase finantsraamistiku RUBRIIGI 5 assigneeringud KOKKU	(Kulukohustuste kogusumma)		0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	1,5
Mitmeaastase finantsraamistiku RUBRIIKIDE 1–5 assigneeringud KOKKU	Kulukohustused		0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	1,5
	Maksed		0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	1,5

3.2.2. Hinnanguline mõju tegevusassigneeringutele

Ettepanek/algatus ei hõlma tegevusassigneeringute kasutamist

3.2.3. Hinnanguline mõju haldusassigneeringutele

3.2.3.1. Ülevaade

Ettepanek/algatus hõlmab haldusassigneeringute kasutamist, mis toimub järgmiselt:

miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

	2014	2015	2016	2017	2018	KOKKU
Mitmeaastase finantsraamistiku RUBRIIK 5						
Personalikulud	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	1,0
Muud halduskulud	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,5
Mitmeaastase finantsraamistiku RUBRIIK 5	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	1,5

Mitmeaastase finantsraamistiku RUBRIIGIST 5²⁹ välja jäävad kulud						
Personalikulud	0	0	0	0	0	0
Muud halduskulud	0	0	0	0	0	0
Mitmeaastase finantsraamistiku RUBRIIGIST 5 välja jäävad kulude vahesumma	0	0	0	0	0	0

KOKKU	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	1,5
--------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------

²⁹

Tehniline ja/või haldusabi ning ELi programmide ja/või meetmete rakendamiseks antava toetusega seotud kulud (endised B..A read), otsene teadustegevus, kaudne teadustegevus.

3.2.3.2. Hinnanguline personalivajadus

Ettepanek/algatus hõlmab personali kasutamist, mis toimub järgmiselt:

Hinnanguline väärtus täisarvuna (või maksimaalselt ühe kohaga pärast koma)

	2014	2015	2016	2017	2018
• Ametikohtade loeteluga ette nähtud ametikohad (ametnikud ja ajutised töötajad)					
02 01 01 01 (komisjoni peakorteris ja esindustes)	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 (delegatsioonides)	0	0	0	0	0
XX 01 05 01 (kaudne teadustegevus)	0	0	0	0	0
10 01 05 01 (otsene teadustegevus)	0	0	0	0	0
• Koosseisuväline personal (täistööajale taandatud töötajad)³⁰					
XX 01 02 01 (üldvahenditest rahastatavad lepingulised töötajad, riikide lähetatud eksperdid ja renditööjõud)	0	0	0	0	0
XX 01 02 02 (lepingulised töötajad, kohalikud töötajad, riikide lähetatud eksperdid, renditööjõud ja noored eksperdid delegatsioonides)	0	0	0	0	0
XX 01 04 yy ³¹	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0
XX 01 05 02 (lepingulised töötajad, riikide lähetatud eksperdid ja renditööjõud kaudse teadustegevuse valdkonnas)	0	0	0	0	0
10 01 05 02 (lepingulised töötajad, riikide lähetatud eksperdid ja renditööjõud otsese teadustegevuse valdkonnas)	0	0	0	0	0
Muud eelarveread (täpsustage)	0	0	0	0	0
KOKKU	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

Personalivajadused kaetakse haldavale peadirektoraadile juba jaotatud ja/või peadirektoraadis ümberpaigutatud vahenditest, vajaduse korral koos lisaeraldistega, mis võidakse meetet juhtivale peadirektoraadile anda iga-aastase vahendite eraldamise protseduuri raames, võttes arvesse eelarvepiiranguid.

Ülesannete kirjeldus:

Ametlikud ja ajutised töötajad	Juhtida määruse rakendamist, muu hulgas rakendusaktide, tõenäoliselt ka delegeeritud õigusaktide ja hindamise ettevalmistamise kaudu.
--------------------------------	---

³⁰ lepingulised töötajad, tööhõiveasutuste kaudu palgatud töötajad („Intérimaire”); noored eksperdid delegatsioonides; kohalikud töötajad, riikide lähetatud eksperdid.

³¹ Tegevusassigneeringutest rahastatavate koosseisuväliste töötajate ülempiiri arvestades (endised B A read).

3.2.4. *Kooskõla kehtiva mitmeaastase finantsraamistikuga*

Ettepanek/algatus on kooskõlas kehtiva mitmeaastase finantsraamistikuga

3.2.5. *Kolmandate isikute rahaline osalus*

Ettepanek ei hõlma kolmandate isikute poolset kaasrahastamist

3.3. Hinnanguline mõju tuludele

Ettepanekul puudub finantsmõju tuludele.