



EUROOPA KOMISJON

Brüssel, 4.4.2012
SWD(2012) 82 final

KOMISJONI TALITUSTE TÖÖDOKUMENT
MÕJUHINNANGU KOMMENTEERITUD KOKKUVÕTE

Lisatud dokumendile:

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

{COM(2012) 164 final}
{SWD(2012) 81 final}

KOMISJONI TALITUSTE TÖÖDOKUMENT

MÕJUHINNANGU KOMMENTEERITUD KOKKUVÕTE

Lisatud dokumendile:

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

1. PROBLEEMI MÄÄRATLUS - EESMÄRGID

Mootorsõidukite registreerimisega seotud tüüpilistele probleemidele viidatakse tööhõive ja majanduskasvu strateegias „Euroopa 2020”¹. Neid probleeme määratleti esimeses ELi kodakondsust käsitlevas aruandes² kui peamisi takistusi, millega kodanikud silmitsi seisavad, kui nad igapäevaelus kasutavad ELi õigusaktidest tulenevaid õigusi. Need probleemid toodi samuti esile komisjoni koostatud loetelus³ ühena kahekümnest peamisest ühtse turuga seotud mureküsimusest.

Mõjuhindangus tehakse kindlaks, et teises liikmesriigis registreeritud mootorsõidukite registreerimisel võib ilmned kaks suuremat probleemi:

- (1) Kui mootorsõiduk on registreeritud ühes liikmesriigis ja seda kasutatakse sageli teises liikmesriigis, tekib küsimus, kummas liikmesriigis peaks see mootorsõiduk olema registreeritud. Teise liikmesriiki elama asuvad kodanikud, piirialade töötajad, autorendiettevõtted ja inimesed, kes liisivad mootorsõidukit teises liikmesriigis, on tihti kohustatud sõiduki registreerima territooriumil, kus on nende alaline elu-või asukoht või kus nad seda kasutavad, olgugi et sõiduk on juba registreeritud teises liikmesriigis. Kasutatud mootorsõidukitega kauplevad, kes on tavalised VKEd, seisavad silmitsi sama probleemiga, kui nad ostavad mootorsõiduki teisest liikmesriigist. 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) Kui mootorsõiduk tuleb uuesti registreerida teises liikmesriigis, on vastuvõttvas liikmesriigis registreerimisega seonduvad haldusformaalsused tihti koormavad ja aeganõudvad. Lisakoormust põhjustab peamiselt asjaolu, et vastuvõtva liikmesriigi ametiasutustel ei ole piisavalt või üldse mitte andmeid asjaomase mootorsõiduki kohta, välja arvatud teave, mis on kirjas registreerimistunnistusel. Kui sõiduk registreeritakse uuesti samas

¹ KOM(2010) 2020, 3.3.2010.

² KOM(2010) 603, 27.10.2010.

³ Vt http://ec.europa.eu/internal_market/strategy/docs/20concerns/publication_en.pdf.

liikmesriigis, on ametiasutustel võimalik kasutada riiklikesse andmebaasidesse kantud andmeid. Praegu toob teises liikmesriigis registreeritud mootorsõiduki uuesti registreerimine kaasa mitmesuguseid haldusmeetmeid ning eelkõige uusi kontrolle, näiteks tuleb esitada vastavustunnistus ja läbida riiklik tehnölevaatus.

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

Käesoleva algatuse konkreetsed eesmärgid on:

- saavutada teises liikmesriigis varem registreeritud mootorsõidukite uuesti registreerimise menetluste ühtlustamine ja lihtsustamine kodanike, töötajate, tööandjate, autorendiettevõtete, liisingufirmade ja registreerimisasutuste jaoks;
- sellest tulenevalt vähendada kõigi asjaosaliste halduskoormust, ilma et kahjustataks liiklusohutust või võitlust kuritegevuse ja pettuse vastu.

Käesoleva algatuse tegevuseesmärgid on järgmised:

- määrata kindlaks, millises liikmesriigis tuleks ELi piires ühest riigist teise üleviidav mootorsõiduk registreerida;
- vähendada uuesti registreerimise menetlemiseks kuluvat aega;
- piirata kodanike ja ettevõtjate halduskoormust, vähendades uuesti registreerimiseks vajalike dokumentide arvu ja lihtsustades riiklike registreerimisasutuste vahelist andmevahetust.

2. SUBSIDIAARSUS

Mootorsõidukite registreerimise piiriülesed aspektid põhjustavad jätkuvalt probleeme siseturul. Näiteks on Euroopa Kohus langetanud 17 kohtuotsust, milles käsitleti mootorsõidukite registreerimisprobleemidest põhjustatud tõkkeid kaupade, teenuste ja isikute vabale liikumisele.

Teises liikmesriigis varem registreeritud mootorsõidukite uuesti registreerimisel praegu esinevad haldusprobleemid ja -erinevused takistavad 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 kauplemisel nende kodanike jaoks, kes toovad mootorsõiduki uude elukohariiki või kes kasutavad töökoha liikmesriigis registreeritud sõidukit, samuti autorendiettevõtete jaoks (vähemal määral ka liisingufirmade jaoks), kes klientide või nende endi suhtes kehtivate registreerimismääruste tõttu satuvad raskustesse oma sõidukite piiriülese kasutamise korral. Subsidiaarsuse põhimõttest kinnipidamiseks ei käsitleta algatuses sõidukite uuesti registreerimist samas liikmesriigis ega nende ümberpaigutamist sama liikmesriigi piires.

Avaliku arutelu käigus leidis sidusrühmade iga kategooria valdav enamus, et praeguse olukorra parandamiseks tuleks meetmeid võtta ELi tasandil. Kõik ametiasutused, kes osalesid arutelul, pooldasid ELi tasandil võetavaid meetmeid.

3. POLIITIKAVALIKUD

Poliitikavalikud koostati järgmiste oletuste alusel:

- Uus mootorsõiduk registreeritakse ELis esmakordselt tavaliselt taotleja (st registreerimistunnistuse tulevase valdaja) elukoha/asukoha liikmesriigis, kuigi mõnikord registreerib uusi mootorsõidukeid mootorsõidukimüüja ühes liikmesriigis ning seejärel ostab neid klient, kelle elukoht on teises liikmesriigis.
- Liikmesriigid võivad kooskõlas ELi õigusaktidega endiselt otsustada mootorsõidukite maksustamise üle sõltuvalt territooriumist, kus sõidukit tegelikult kasutatakse, või juhi elukohast. Näiteks kogub ringlusega seotud makse liikmesriik, kus asjaomane mootorsõiduk on registreeritud, või liikmesriik, kus sõidukit enamasti kasutatakse.
- Üheski valikus ei käsitleta sõidukite uuesti registreerimist samas liikmesriigis ega nende ümberpaigutamist sama liikmesriigi piires.

Alusstsenaariumiga (rikkumismenetluste algatamine ja tõlgendavate teatiste avaldamine) võrreldes hinnatavad poliitikavalikud on järgmised:

3.1. 1. valik: ühekordne registreerimine kogu mootorsõiduki elutsükli ajaks („ühekordne registreerimine”).

Selle valiku alusel registreeritakse mootorsõiduk ELis üks kord kogu selle elutsükli ajaks. Mootorsõidukid säilitavad oma algse registreeringu kuni kasutuselt kõrvaldamiseni. Kui sõiduk antakse uuele omanikule, jääb algne registreering kehtima.

Sellel valikul oleks ulatuslik negatiivne mõju liiklusohutusele (tehnoülevaatus), liiklusohutuse nõuete täitmisele ja mootorsõidukitega seotud kuritegevusele, mootorsõidukite kindlustusele, kasutatud sõidukite turule ning registreerimis- ja liiklusmaksu kogumisele. Sel oleks positiivne mõju muudele sihtrühmadele.

1. valik kaotaks alusstsenaariumi halduskulud nii ettevõtete ja kodanike kui ka ametiasutuste jaoks. See aitaks hoida kokku 1 500 miljonit eurot aastas. Samuti ei toimuks sel juhul kasumi kaotust, kuna sõiduki kasutamist ei pea katkestama. See võimaldaks hoida kokku ligikaudu 336 miljonit eurot aastas. Samuti kaoks selle poliitikavaliku puhul erikulud (636 miljonit eurot) autorendiettevõtete jaoks, kuna neil on sel juhul võimalik mootorsõidukeid piiranguteta üle piiri viia.

3.2. 2. valik: registreerimistunnistuse omanik säilitab registreeringu kogu ELi piires, kuid sõiduki üleminekul uuele omanikule tuleb sõiduk uuesti registreerida

Selle valiku puhul säilitab iga omanik (st registreerimistunnistuse omanik) registreeringu seni, kuni sõiduk antakse üle uuele omanikule. See tähendab, et mootorsõidukit ei peaks uuesti registreerima, kui omanik valib elukohaks uue liikmesriigi. Sel juhul peaks omanik siiski teavitama oma uue elukohaliikmesriigi ametiasutusi, kes omakorda peaksid teavitama selle liikmesriigi ametiasutusi, kus sõiduk oli registreeritud. Teisele omanikule ülemineku puhul tuleb sõiduk siiski uuesti registreerida. See valik jagati allvalikuteks 2a (formaalsused puuduvad), 2b (kodanikud, kes kolivad teise liikmesriiki, võivad oma sõiduki algse registreeringu säilitada, kuid nad peavad oma uuest elukohast teatama eelmise elukohaliikmesriigi registreerimisasutustele) ja 2c (kodanikud, kes kolivad teise liikmesriiki, võivad oma sõiduki algse registreeringu säilitada, kuid nad peavad oma uuest elukohast teatama uue elukohaliikmesriigi registreerimisasutustele).

Sellel valikul oleks negatiivne mõju liiklusohutusele (tehnoülevaatus), liiklusohutuse nõuete täitmisele, mootorsõidukite kindlustusele ja mootorsõidukite maksustamisele. Sel valikul oleks siiski positiivne mõju kodanikele, kes kolivad teise liikmesriiki, piirialade töötajatele, liisingufirmadele, autorendiettevõtetele ja registreerimisasutustele. Sel oleks neutraalne mõju kasutatud mootorsõidukite turule ja sõidukitega seotud kuritegevusele.

Kokkuhoid on sõltuvalt allvalikust hinnanguliselt 2 472 miljonit eurot (allvalik 2a), 2 385 miljonit eurot (allvalik 2b) ja 2 343 miljonit eurot (allvalik 2c) aastas.

3.3. 3. valik: registreerimine sõiduki omaniku liikmesriigis ja lihtsustatud uuesti registreerimine

Kui omanik valib elukohaks teise liikmesriigi või kui sõiduk antakse üle teisele omanikule teises liikmesriigis, tuleb mootorsõiduk uuesti registreerida, kuid sel juhul kohaldatakse lihtsustatud registreerimismenetlust. See lihtsustatud menetlus vähendaks bürokraatiat ja kontrollide arvu, hõlmates üksikasjalikku loetelu dokumentidest, mida võidakse või ei pruugita nõuda, ja selgesõnalist keeldu nõuda täiendavaid dokumente.

Selle valiku puhul ei ole negatiivset mõju tuvastatud. Sel oleks neutraalne mõju mootorsõidukite maksustamisele, liiklusohutuse nõuete täitmisele, liiklusohutusele ja mootorsõidukite kindlustusele, samuti oleks sel positiivne mõju muudele mõjutatud rühmadele.

Halduskulud oleks piiratud, sest selle valiku puhul kaoks vajadus sõiduk registrist kustutada ning väheneksid uuesti registreerimisega seonduvad kulud ja selleks kuluv aeg. Lühikeses perspektiivis on ametiasutustel siiski vaja täita registrist kustutamise seonduvaid menetlusi.

See valik võimaldaks hoida kokku hinnanguliselt 1 171 miljonit eurot aastas.

3.4. 4. valik: registreerimine liikmesriigis, kus mootorsõidukit peamiselt kasutatakse ning lihtsustatud uuesti registreerimine

Selle valiku kohaselt tuleks mootorsõiduk registreerida liikmesriigis, kus seda peamiselt kasutatakse, isegi juhul, kui registreerimistunnistuse omanik elab alaliselt või on asutatud teises liikmesriigis. Registreerimismenetlus oleks siiski lihtsustatud nagu 3. valiku puhulgi.

Sel valikul oleks positiivne mõju autorendiettevõtetele ja liiklusohutuse nõuete täitmisele. Selle valikuga seonduv peamine raskus seisneb selle ebamäärasuses ja probleemides, mida see võib põhjustada eelkõige isikutele või ettevõtetele, kes kasutavad sõidukeid eri liikmesriikides. Väljendeid „kasutatakse enamasti pidevalt” ja „kasutatakse tegelikult pidevalt” tuleb täiendavalt selgitada ja väga täpselt määratleda. Seega oleks sel valikul negatiivne mõju kodanikele, piirialade töötajatele, tööandjatele, liisingufirmadele ja mootorsõidukite maksustamisele. Sel valikul oleks neutraalne mõju registreerimisasutustele, sõidukitega seotud kuritegevusele ja mootorsõidukite kindlustusele.

See valik võimaldaks hoida kokku hinnanguliselt 1 171 miljonit eurot aastas.

3.5. 5. valik: elektroonse teabevahetuse optimeerimine riiklike registreerimisasutuste vahel

Selle valiku puhul nähakse ette, et sihtliikmesriigi registreerimisasutused koguvad elektrooniliselt olemasoleva EUCARIS-süsteemi kaudu mootorsõiduki tehnilisi andmeid ja viimase registreerimise üksikasju liikmesriigis, kust sõiduk toodi.

5. valikul oleks positiivne mõju kodanikele, kes toovad oma auto elukohaliikmesriiki, registreerimisasutustele, sõidukitega seotud kuritegevusele ja kasutatud mootorsõidukite turule. Negatiivset mõju ei ole ette näha. Sel valikul oleks neutraalne mõju piirialade töötajatele, liisingufirmadele ja autorendiettevõtetele, mootorsõidukite maksustamisele, liiklusohutuse nõuete täitmisele ja mootorsõidukite kindlustusele.

See valik võimaldaks kokku hoida hinnanguliselt 274 miljonit eurot aastas.

4. VALIKUTE VÕRDLUS

Eri valikute mõju halduskoormuse vähendamisele võib kokku võtta järgmiselt:

Valikud	1	2a	2b	2c	3	4	5
Kodanikud ja ettevõtted	1 400	1 400	1 359	1 360	890	890	133
Avaliku sektori asutused	100	100	78	56	776	53	29
Halduskulud kokku (A)	1 500	1 500	1 437	1 416	943	943	162
Kasumi kaotus (B)	336	336	336	336	224	224	112
Kokkuhoid ühe suuna rendikuludelt	418	418	409	407	0	0	0
Kokkuhoid nõudluse vähenemiselt	202	202	188	169	0	0	0
Kokkuhoid hooajaliselt tippnõudluselt	16	16	15	15	4	4	0
Lisakokkuhoid kokku autorendiettevõtted (C)	636	636	612	591	4	4	0
KOKKU (A+B+C)	2 472	2 472	2 385	2 343	1 171	1 171	274

Alusstsenaarium tekitab kodanikele, ettevõtetele ja ametiasutustele märkimisväärseid halduskulusid ja muid kulusid. Sellest perspektiivist tooksid kõik valikud kaasa olukorra märkimisväärse paranemise ja kulude (eelkõige halduskoormuse) vähenemise kõigi osaliste jaoks.

Valikute kvalitatiivne mõju on kvalitatiivses võrdlustabelis kokku võetud järgmiselt:

Valikud	1	2a	2b	2c	3	4	5
Sihtrühmad							
Elukohta vahetavad kodanikud	+	+	+	+	+	0	+
Kasutatud sõidukite turg	+	0	0	0	+	0	+
Piirialade töötajad	+	+	+	+	+	-	0
Liisingufirmad	+	+	+	+	+	-	0
Autorendiettevõtted	+	+	+	+	+	+	0
Registreerimisasutused	+	+	+	+	+	0	+
Muu mõju							
Tehnoõlevaatused	-	-	0	0	0	0	0
Liiklusohutuse nõuete täitmine	-	-	0	0	0	+	0
Liikluskindlustus	-	-	-	-	0	0	0
Maksustamisega seonduvad küsimused	-	-	-	-	0	0	0
Sõidukitega seotud kuritegevus	-	0	0	0	+	0	+
+ = positiivne mõju - =negatiivne mõju 0 = neutraalne mõju							

Tabelist ilmneb, et ükski valik ei käsitle kõiki probleeme.

Koguselise ja mittekoguselise mõju võrdlusest alusstsenaariumiga ilmnevad järgmised tulemused:

Kõikide mõjude võrdlus							
Valikud	1	2a	2b	2c	3	4	5
Kokkuhoid (miljonites eurodes)	2 472	2 472	2 385	2 343	1 171	1 171	274

See viib esialgse järelduseni, et kõik valikud toovad kaasa märkimisväärse kokkuhoiu, kuid tuuakse esile ka seda, et kõnealusest kokkuhoiust olenemata on 1., 2a., 2b. ja 4. valikul tähelepanuväärne negatiivne mõju eelkõige mootorsõidukite kindlustuse ja mootorsõidukite maksustamise osas.

Seega soovitatakse jätta alles üksnes sellised poliitikavalikud, millel on ainult positiivne ja neutraalne mõju, nimelt:

- 3. valik: registreerimine sõiduki omaniku liikmesriigis ja lihtsustatud uuesti registreerimine
- 5. valik: elektroonse teabevahetuse optimeerimine riiklike registreerimisasutuste vahel.

3. ja 5. valiku kombinatsioon tooks kaasa suhteliselt suure kokkuhoiu (vähemalt 1 445 miljonit eurot) ning sel oleks samal ajal positiivne või neutraalne mõju kõigile sihtrühmadele.

Mõjuhinnaangus soovitatakse, et õigusaktiks valitaks määrus.

5. JÄRELEVALVE JA HINDAMINE

Käesolevas mõjuhinnaangus kirjeldatud eri probleeme ei käsitleta veel teiseses ELi õiguses. Seega on need hõlmatud Euroopa Liidu toimimise lepingu sätetega. Riiklikud süsteemid ning kodanikke ja ettevõtteid takistavad probleemid on väga erinevad, eelkõige varem teises liikmesriigis registreeritud sõidukite puhul. Seega on oluline kehtestada sidus järelvalve ja hindamise kava, põhjustamata seejuures kodanikele, ettevõtetele ja riiklikele registreerimisasutustele täiendavat halduskoormust. Praegu tegelikult puudub täpne statistika teatavate sihtrühmade kohta, keda otse mõjutavad praegused probleemid, mis on seotud mootorsõidukite registreerimisega ja sõidukite toomisega uude elukohaliikmesriiki ning kasutatud sõidukite turuga. Samuti puudub täpne statistika probleemide hulga kohta ning teises liikmesriigis uuesti registreerimiseks kuluva aja kohta. Tarkvararakendus EUCARIS edastab statistikat, mida võib kasutada näitajana.

Õigusakti hindamisel soovitatakse kasutada järgmisi näitajaid ja järelvalvemeetodeid nelja aasta jooksul pärast selle rakendamise tähtaega.

Keda probleemid mõjutasid?	Näitajad/ järelvalvemeetod
Kodanikud, kes ostavad kasutatud mootorsõiduki teisest liikmesriigist	- Kaebuste arv - SOLVITi juhtude arv
Kodanikud, kes asuvad elama teise liikmesriiki ja võtavad oma sõiduki kaasa	- Kohtuasjade arv - Euroopa tarbijakeskuste poole pöördumiste arv
Kodanikud, kes elavad osa aastast teises liikmesriigis	- Uuesti registreerimiste ja registrist kustutamiste arv
Kodanikud, kes kasutavad piiriülesel tööl ettevõtte autot	- Avalik arutelu, eelkõige halduskoormuse teemal
Liisingufirmad ja autorendiettevõtted	Avaliku halduse sektoris läbiviidud uuring
Riiklikud registreerimisasutused	Riiklikes registreerimisasutustes läbiviidud uuring
Kõik sihtrühmad	EUCARISi statistika.