



EUROOPA KOMISJON

Brüssel, 13.7.2012
COM(2012) 381 final

2012/0185 (COD)

Tehnoölevaatuspakett

Ettepanek:

**EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV,
millega muudetakse nõukogu direktiivi 1999/37/EÜ sõidukite
registreerimisdokumentide kohta**

SELETUSKIRI

1. ETTEPANEKU TAUST

- Ettepaneku põhjused ja eesmärgid

Tehnoülevaatuspaketi eesmärk on toetada ja jõustada mootorsõidukite ja nende haagiste tehnoülevaatus korda, et suurendada liiklusohutust ja tõhustada keskkonnakaitset.

Ettepaneku eesmärk on aidata saavutada liiklusohutuse valdkonna poliitikasuunistes 2011–2020¹ esitatud eesmärk vähendada 2020. aastaks liiklussurmade arvu poole võrra. Ka aitab see vähendada autovedude tekitatavat heidet, mis tuleneb sõidukite kehvast hooldusest.

Seoses sellega on ettepaneku eesmärk tõhustada tehnoülevaatus ja liiklevate sõidukite kontrolli korda (eriti juhul, kui sõiduki tehnoseisund on vahetult liiklusohutlik) selliste meetmete nagu sõiduki ajutise või alalise registrist kustutamise abil.

- Üldine taust

Enne kui sõiduk lastakse turule, peab see vastama kõigile asjaomase sõiduki tüübikinnituse või üksiksõiduki kinnituse nõuetele, millega tagatakse optimaalne ohutustase ja vastavus keskkonnanõuetele. Iga liikmesriik kohustub esimest korda registreerima sõiduki, mis on saanud Euroopa tüübikinnituse sõidukitootja väljastatud vastavustunnistuse alusel. Kõnealuse registreerimisega antakse ametlik luba kasutada sõidukit avalikel teedel ja jõustatakse sõidukite eri nõuete kehtestamise eri kuupäevad.

Pärast sellise kinnituse saamist peavad teedel liiklevad sõidukid läbima korralise tehnoülevaatus. Ülevaatus eesmärk on tagada, et teedel liiklevad sõidukid on jätkuvalt sõidukorras, liiklusele ohutud ega sea ohtu juhti ega muid liiklejaid. Seepärast kontrollitakse sõidukite vastavust teatavatele sellistele nõuetele nagu ohutus-, keskkonnakaitse- ja järelepaigaldusnõuded. Tulenevalt sellest, et kaubaveoks ettenähtud tarbesõidukeid täismassiga üle 3,5 tonni ning reisijateveoks ettenähtud üle 8 istekohaga tarbesõidukeid kasutatakse korrapäraselt ja intensiivselt peamiselt ärieesmärgil, peavad kõnealused sõidukid läbima täiendava liiklevate sõidukite kohapealse tehnokontrolli, mille käigus kontrollitakse mis tahes ajal ja kus tahes ELis sõidukite vastavust keskkonna- ja tehnonõuetele.

Sõiduki kasutaja jooksul võidakse see uuesti registreerida tulenevalt omaniku vahetumisest või sõiduki viimisest teise liikmesriiki seal alaliseks kasutamiseks. Samamoodi tuleks kehtestada sõiduki registreerimist käsitlevad sätted, millega tagatakse, et vahetult liiklusohutlike sõidukeid ei kasutata teedel liiklemiseks.

Sõidukite registreerimise eesmärk on anda luba sõiduki kasutuselevõtuks ja liikluses kasutamiseks. Kõnealuse loa andmist tunnistab sõiduki registreerimismärk ja registreerimistunnistuse väljastamine.

- Ettepaneku valdkonnas kehtivad õigusnormid

¹ KOM (2010)389 (lõplik).

Ettepanekuga muudetakse sõidukite registreerimisdokumente hõlmava kehtiva õigusraamistiku kehtivaid nõudeid².

Võrreldes kehtiva õigusaktiga on ettepanekus täpsemini määratletud sõiduki registreerimiskoht ning sõiduki ajutine ja alaline registrist kustutamine. Ettepanekus sätestatakse ka sõidukite elektroonilise registri uued nõuded ning järelmeetmed, mida võetakse seoses tehnöülevaatuse tulemuste, sõidukite uuesti registreerimise ja sõidukite lammutamise teadetega.

- Kooskõla Euroopa Liidu muu tegevuspõhimõtete ja eesmärkidega

Ettepanek on kooskõlas transpordipoliitika valges raamatus³ esitatud ELi eesmärgiga muuta teed ohutumaks ning selle eesmärk on rakendada liiklusohutuse valdkonna poliitikasuunistes 2011–2020 esitatud konkreetne strateegia.

Peale selle on ettepanek seoses ühtse turu poliitika uuesti käivitamisega kooskõlas Monti 2010. aasta aruandes⁴ esitatud soovitustega kasutatud autode piiriülese liikumisega seotud haldustõkete kõrvaldamise kohta.

2. HUVITATUD ISIKUTEGA KONSULTEERIMISE JA MÕJU HINDAMISE TULEMUSED

- Konsulteerimine huvitatud isikutega

Konsultatsioonimeetodid

Tehnöülevaatuse paketi koostamisel konsulteeris komisjon huvirühmadega mitmel viisil.

- Toimus üldine internetipõhine arutelu, mis hõlmas ettepaneku kõiki aspekte.
- Ekspertide ja sidusrühmadega konsulteeriti seminaridel.
- Koostati uuring Euroopa Liidus tehnöülevaatuse jõustamise tulevaste valikuvõimaluste kohta, et teha kindlaks võimalikud meetmed ja töötada välja kuluanalüüsivahend tehnöülevaatuse mõju hindamiseks.

Vastuste kokkuvõte ja nende arvessevõtmine

Internetiarutelu käigus tõstatasid huvirühmad mitmeid küsimusi. Käesolevale ettepanekule lisatud mõjuhinnaangus on esitatud täielik ülevaade tõstatatud sisulistest küsimustest ning käsitletud nende arvessevõtmist.

Ajavahemikus 29.7.2010–24.9.2010 korraldati avatud internetiarutelu. Komisjon sai 9 653 vastust elanikelt, liikmesriikide ametiasutustelt, seadmete tarnijatelt, ülevaatuspunktidelt, autotöökodade ühendustelt ning sõidukitootjatelt.

² Nõukogu direktiiv 1999/37/EÜ, 29. aprill 1999, sõidukite registreerimisdokumentide kohta (nagu seda on muudetud).

³ KOM (2011) 144 (lõplik).

⁴ http://ec.europa.eu/internal_market/strategy/docs/monti_report_final_10_05_2010_en.pdf.

Tulemused on esitatud järgmisel aadressil: http://ec.europa.eu/transport/road_safety/take-part/public-consultations/pti_en.htm.

- Eksperdiarvamuste kogumine ja kasutamine

Asjaomased teadus-/erialavaldkonnad

Ettepanek eeldas erinevate poliitikavalikute ja nendega seotud majanduslike, sotsiaalsete ja keskkonnaalaste mõjude hindamist.

Kasutatud metoodika

Väliskonsultant (Europe Economics) koostas eri poliitikavalikute mõju hinnangu, kasutades mitut teaduslikku ja hindamisaruannet, eriti eri poliitikavalikute mudelite koostamiseks ning kulude ja tulude rahas väljendamiseks. Kõige ulatuslikumalt kasutati järgmisi uuringuid:

- komisjoni aruanne nõukogule ja Euroopa Parlamendile Euroopa Parlamendi ja nõukogu 6. juuni 2000. aasta direktiivi 2000/30/EÜ (ühenduses liiklevate kommertsveokite tehnokontrolli kohta) kohaldamise kohta liikmesriikides. Aruandlusperioodid 2005–2006 ja 2007–2008; KOM(2010) 754 (lõplik);
- AUTOFORE (2007);
- „MOT Scheme Evidence-base”, transpordiministeerium (UK, 2008);
- DEKRA, „Road Safety Report 2008 – Strategies for preventing accidents on Europe's roads”;
- DEKRA, „Road Safety Report on Trucks 2009”;
- DEKRA, „Motorcycle road safety report 2010”;
- TÜV aruanded 2009 / 2010.

Eksperdiarvamuste avalikustamiseks kasutatud vahendid

Kõik lõplikud ja heakskiidetud uuringuaruanded on kättesaadavad liikuvuse ja transpordi peadirektoraadi veebilehel või pannakse sinna.

- Mõju hindamine

Ettepaneku peamiste aspektide puhul kaaluti järgmisi valikuvõimalusi.

- (a) Lähenemisviis, mille kohaselt poliitikat ei muudeta, on võrdlusalus, millega võrreldakse muid poliitikavalikuid. Selle valikuvõimaluse kohaselt tuleks säilitada praegune ELi õigusraamistik. Ka ei kohandataks lühiajaliselt direktiivi 2009/40/EÜ tehnilist lisa, kuna seda muudeti hiljuti komiteemenetluse teel (direktiiviga 2010/48/EL). Tehnoölevaatuse ulatus ega sagedus seega ei muutu ning ei võeta täiendavaid meetmeid seoses teabevahetusega. Endiselt puuduks teabevahetuse raamistik.
- (b) Pehmele õigusel põhinev lähenemisviis hõlmaks nii kehtivate õigusaktide paremat rakendamist kui ka nende kohaldamise tõhusamat jälgimist. Selle valikuvõimalusega

ei kehtestata uusi õigusakte, kuid komisjon teeks uusi ja suuremaid jõupingutusi ülevaatusstandardite parandamiseks ja jõustamiseks ning võtaks meetmeid teabevahetuse toetamiseks.

(c) Seadusandlik lähenemisviis põhineks kahel järgmisel komponendil.

- Selleks et saavutada eesmärk suurendada teel liiklevate sõidukite ohutust, seisneb esimene komponent korralist tehnöülevaatus ja liiklevate sõidukite etteteatamata kontrolli hõlmavate ELi ohutusalaste miinimumstandardite karmistamises ning kohustuslike standardite kindlaksmääramises. See on oluline, kuna aitab tagada, et süsteemilüngad ei vähenda tehnöülevaatuseskirjade üldise jõustamise tõhusust.
- Selleks et saavutada eesmärk teha kättesaadavaks tehnöülevaatus teadmiseks vajalikud andmed ja selle käigus saadavad andmed, on kõnealuse korra teise komponendiga ette nähtud teises etapis loodav kehtivaid andmebaase ühendav ühtlustatud ELi andmevahetussüsteem, et tõhustada ELi tehnöülevaatuspaketi rakendamist.

3. ETTEPANEKU ÕIGUSLIK KÜLG

- Kavandatud meetmete kokkuvõte

Ettepanekus määratletakse ajutine ja alaline registrist kustutamine.

Selle meetmega tagatakse, et ohtlike puuduste tõttu vahetult liiklusohutlikke sõidukeid ei lubata liikluses kasutada ja need kustutatakse ajutiselt registrist seniks, kuni läbitakse edukalt uus tehnöülevaatus. Halduskoormuse vähendamiseks tuleks ette näha, et ajutise registrist kustutamise järel ei tule registreerimisprotsessi läbida.

Peale selle kehtestatakse ettepanekuga teatav automaatne mehhanism, mis tagab, et mõnes teises liikmesriigis uuesti registreeritud sõidukite algne registreerimine tühistatakse automaatselt. Sellega hoitakse ära sõiduki paralleelne registreerimine eri liikmesriikides. Kohustus teha korralist tehnöülevaatus on seotud registreerimisliikmesriigiga. Seepärast kaasneks sõiduki paralleelse registreerimisega eri liikmesriikides kohustus läbida tehnöülevaatus kõnealustes eri liikmesriikides.

Pärast korralist tehnöülevaatus mahakandmisele minevad sõidukid ning romusõidukitena teatatud sõidukid kustutatakse pärast sellist teatamist registrist alaliselt.

Ettepanekuga kehtestatakse ka elektroonilised registrid, mis sisaldavad kogu sõidukite registreerimisega seotud teavet. See teave tehakse tehnöülevaatus teadmiseks kättesaadavaks, kuna registreerimistunnistustele on trükitud üksnes osa teabest. Register võimaldab võtta järelmeetmeid seoses tehnöülevaatus tulemustest teavitamise, uuesti registreerimise ja sõiduki lammutamise teadetega.

Komisjonile antakse volitus võtta vastu delegeeritud õigusakte lisade ajakohastamiseks, võttes arvesse ELi tüübikinnituslaste õigusaktide arengut vastavustunnistuste sisu osas ja tehnika arengut.

- Õiguslik alus

Ettepaneku õiguslik alus on Euroopa Liidu toimimise lepingu artikkel 91.

- Subsidiaarsuse põhimõte

Subsidiaarsuse põhimõtet kohaldatakse ettepaneku selles osas, mis ei kuulu ELi ainupädevusse.

Liikmesriigid ei suuda ettepaneku eesmärgi täielikult saavutada järgmisel põhjusel: liikmesriigid rakendavad kehtivaid nõudeid erinevalt ning tehnoloogiate ja liiklevate sõidukite kontrolli korda jõustatakse väga erinevalt, millel on negatiivne mõju nii liiklusohutusele kui ka siseturule. Sõidukite registreerimist hõlmava teabe sujuv edastamine liikmesriikide vahel eeldab registrit, mille sisu on kõigis liikmesriikides ühtlustatud.

Seepärast on ettepanek kooskõlas subsidiaarsuse põhimõttega.

- Proportsionaalsuse põhimõte

Ettepanek vastab proportsionaalsuse põhimõttele järgmistel põhjustel.

Nagu mõju hindamine näitas, on ettepanek kooskõlas proportsionaalsuse põhimõttega, sest see ei lähe liiklusohutuse suurendamise ja keskkonnakaitse tõhustamise eesmärkide saavutamiseks vajalikust kaugemale, kuna sellega jõustatakse tehnoloogiate kord ja luuakse sobiv raamistik sujuvaks teabevahetuseks.

- Vahendi valik

Kavandatud vahend: kehtiva direktiivi muutmine

Leitakse, et on asjakohane muuta kehtivat direktiivi.

4. MÕJU EELARVELE

Ettepanek ei mõjuta liidu eelarvet.

Ettepanek:

**EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV,
millega muudetakse nõukogu direktiivi 1999/37/EÜ sõidukite
registreerimisdokumentide kohta**

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,
võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eelkõige selle artiklit 91,
võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,
olles edastanud seadusandliku akti eelnõu riikide parlamentidele,
võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust⁵,
võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust⁶,
toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt
ning arvestades järgmist:

- (1) Tehnoülevaatus on osa üldisemast korrast, millega tagatakse, et sõidukeid hoitakse nende kasutamise ajal liiklusele ohutus ja keskkonna seisukohast vastuvõetavas seisukorras. Kõnealune kord peaks hõlmama kõigi sõidukite korralist tehnoülevaatus ja kommertsvedusid tegevate liiklevate sõidukite tehnokontrolli ning sõidukite registreerimist käsitlevaid sätteid, et vahetult liiklusohutlikke sõidukeid ei kasutataks teedel liiklemiseks.
- (2) Sõiduki registreerimine võimaldab sõidukit avalikel teedel kasutada. 29. aprilli 1999. aasta direktiivi 1999/37/EÜ sõidukite registreerimisdokumentide kohta⁷ kohaldatakse üksnes sõidukite registreerimise suhtes. Samas peaks eelkõige juhtudel, mille puhul sõiduki kasutamisega avalikel teedel kaasneks selle tehnoseisundi tõttu oht, olema võimalik ajutiselt kustutada sõiduk registrist teatud ajaks. Ajutise registrist kustutamisega kaasneva halduskoormuse vähendamiseks tuleks ette näha, et pärast ajutise kustutamise kehtetukstunnistamist ei tule registreerimisprotsessi läbida.
- (3) Tuleks kehtestada võimalus sõiduk ajutiselt registrist kustutada näiteks juhul, kui sõiduk on mõnes teises liikmesriigis uuesti registreeritud või see on lammutatud ja maha kantud.

⁵ ELT C, lk.

⁶ ELT C, lk.

⁷ EÜT L 138, 1.6.1999, lk 57.

- (4) Halduskoormuse vähendamiseks ja liikmesriikidevahelise teabevahetuse hõlbustamiseks tuleks sõidukiga seotud teavet säilitada riiklikus registris.
- (5) Kui tehnöülevaatuse käigus leitakse ohtlikud puudused, peaksid pädevad ametiasutused sõiduki ajutiselt registrist kustutama seniks, kuni sõiduk on läbinud uue tehnöülevaatuse.
- (6) Selleks et täiendada käesolevat direktiivi tehniliste üksikasjadega, tuleks komisjonile delegeerida volitused võtta vastu Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 290 kohaseid õigusakte lisade ajakohastamiseks, võttes arvesse EÜ tüübikinnitust käsitlevate õigusaktide arengut seoses vastavustunnistuste sisuga ja ka tehnika arengut. Eriti oluline on, et komisjon korraldaks ettevalmistustöö käigus asjakohaseid konsultatsioone, sealhulgas eksperditasandil. Komisjon peaks delegeeritud õigusaktide ettevalmistamise ja koostamise ajal tagama asjaomaste dokumentide sama- ja õigeaegse ning nõuetekohase edastamise Euroopa Parlamendile ja nõukogule.
- (7) Kooskõlas liikmesriikide ja komisjoni 28. septembri 2011. aasta ühise poliitilise deklaratsiooniga selgitavate dokumentide kohta kohustuvad liikmesriigid lisama põhjendatud juhtudel ülevõtmismeetmeid käsitlevale teatele ühe või mitu dokumenti, milles selgitatakse seost direktiivi komponentide ja ülevõtvate siseriiklike õigusaktide vastavate osade vahel. Seadusandja leiab, et seoses käesoleva direktiiviga on kõnealuste dokumentide edastamine õigustatud,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

Artikkel 1

Direktiivi 1999/37/EÜ muudetakse järgmiselt:

1) artikli 1 lõike 1 sätted asendatakse järgmisega:

Käesolevat direktiivi kohaldatakse liikmesriikide kasutatavate sõidukite registreerimisdokumentide suhtes.”;

2) artiklile 2 lisatakse järgmised punktid:

„e) ajutine registrist kustutamine” – piiratud ajavahemik, mille jooksul sõidukit ei ole lubatud liicluses kasutada ja mis ei eelda uut registreerimisprotsessi;

f) „alaline registrist kustutamine” – sõiduki liicluses kasutamise loa alaline tühistamine, mis eeldab uut registreerimisprotsessi.”;

3) artiklile 3 lisatakse järgmine lõige:

„4. Liikmesriigid säilitavad kõik andmed kõigi oma territooriumil registreeritud sõidukite kohta elektroonilises registris. Kõnealuses registris sisalduvad andmed hõlmavad kõiki I lisa kohaseid elemente ja ka määruse XX/XX/XX [korralise tehnöülevaatuse kohta] kohase kohustusliku tehnöülevaatuse tulemusi. Nad teevad sõidukeid käsitlevad tehnilised andmed kättesaadavaks

pädevatele ametiasutustele või tehnöülevaatusi tegevatele ülevaatuspunktidele.”;

3) lisatakse järgmine artikkel:

„Artikkel 3a

1. Kui liikmesriigi registreerimisasutus saab teate, et tehnöülevaatusel määrati kindlaks sõiduki ohtlikud puudused vastavalt määruse XX/XX/XX [korralise tehnöülevaatus kohta] artiklile 7, kustutatakse sõiduk ajutiselt registrist ja tehakse täiendav tehnöülevaatus.

Kustutamine on jõus seni, kuni sõiduk läbib uue tehnöülevaatus. Tehnöülevaatus eduka läbimise korral annab registreerimisasutus viivitamata uuesti loa sõiduki kasutamiseks liikluses.

2. Kui liikmesriigi registreerimisasutus saab teate, et sõidukit käsitatakse romusõidukina vastavalt direktiivile 2000/53/EÜ,⁸ kustutatakse sõiduk alaliselt registrist ja see teave lisatakse liikmesriigi elektroonilisse registrisse.”;

4) artiklile 5 lisatakse järgmine lõige:

- „3. Kui liikmesriik saab teate, et sõiduk on teises liikmesriigis uuesti registreeritud, kustutab ta kõnealuse sõiduki oma territooriumil registreeritud sõidukite registrist.”;

5) artiklid 6 ja 7 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 6

Delegeeritud õigusaktid

Komisjonile antakse volitus võtta vastu delegeeritud õigusakte kooskõlas artikliga 7, et ajakohastada lisasid tehnika arenguga.

Artikkel 7

Delegeeritud volituste rakendamine

1. Komisjonile antakse käesolevas artiklis sätestatud tingimustel õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte.
2. Artiklis 6 osutatud delegeeritud volitused antakse määramata ajaks alates käesoleva direktiivi jõustumise kuupäevast.
3. Euroopa Parlament ja nõukogu võivad artiklis 6 osutatud volituste delegeerimise igal ajal tagasi võtta. Tagasivõtmise otsusega lõpetatakse selles otsuses nimetatud volituste delegeerimine. Otsus jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist

⁸ EÜT L 269, 21.10.2000, lk 34.

Euroopa Liidu Teatajas või otsuses nimetatud hilisemal kuupäeval. See ei mõjuta juba kehtivate delegeeritud õigusaktide kehtivust.

4. Niipea kui komisjon on delegeeritud õigusakti vastu võtnud, teeb ta selle samal ajal teatavaks Euroopa Parlamendile ja nõukogule.
5. Artikli 6 alusel vastu võetud delegeeritud õigusakt jõustub, kui Euroopa Parlament ega nõukogu ei ole kahe kuu jooksul pärast õigusakti teatavakstegemisest esitanud selle kohta vastuväiteid või kui mõlemad institutsioonid on enne selle tähtaja möödumist teatanud komisjonile, et neil ei ole õigusaktile vastuväiteid. Kõnealust ajavahemikku võib Euroopa Parlamendi või nõukogu taotlusel kahe kuu võrra pikendada.”

Artikkel 2 **Ülevõtmine**

1. Liikmesriigid võtavad käesoleva direktiivi järgimiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid vastu ja avaldavad need hiljemalt [XXXX]. Liikmesriigid edastavad komisjonile viivitamata nende normide teksti.

Nad kohaldavad neid norme alates [36 kuud pärast käesoleva direktiivi jõustumist].

Kui liikmesriigid need normid vastu võtavad, lisavad nad nendesse või nende ametliku avaldamise korral nende juurde viite käesolevale direktiivile. Sellise viitamise viisi näevad ette liikmesriigid.

2. Liikmesriigid edastavad komisjonile käesoleva direktiiviga reguleeritavas valdkonnas nende poolt vastuvõetud põhiliste siseriiklike õigusnormide teksti.

Artikkel 3 **Jõustumine**

Käesolev direktiiv jõustub kahekümnenadal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Artikkel 4 **Adressaadid**

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Brüssel,

Euroopa Parlamendi nimel
president

Nõukogu nimel
eesistuja