

**Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu “Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes regulai, ar ko vienkāršo citā dalībvalstī reģistrētu mehānisko transportlīdzekļu pārvietošanu vienotajā tirgū”**

COM(2012) 164 final – 2012/0082 (COD)

(2012/C 299/16)

Galvenais ziņotājs: **PÁSZTOR kgs**

Padome 2012. gada 24. aprīlī un Eiropas Parlaments 2012. gada 18. aprīlī saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 114. pantu nolēma konsultēties ar Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteju par tematu

*“Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes regulai, ar ko vienkāršo citā dalībvalstī reģistrētu mehānisko transportlīdzekļu pārvietošanu vienotajā tirgū”*

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

Ekonomikas un sociālo lietu komitejas Birojs 2012. gada 24. aprīlī uzdeva Vienotā tirgus, ražošanas un patēriņa specializētajai nodaļai izstrādāt atzinumu par šo tematu.

Ņemot vērā jautājuma steidzamību, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja 482. plenārajā sesijā 2012. gada 11. un 12. jūlijā (12. jūlija sēdē) iecēla PÁSZTOR kgu par galveno ziņotāju un vienprātīgi pieņēma šo atzinumu.

## 1. Ieteikumi

1.1 EESK atbalsta Komisijas mērķus un izvēli pielietot regulu, lai noteiktu reģistrācijas noteikumus mehāniskajiem transportlīdzekļiem, kas jau ir bijuši reģistrēti citā dalībvalstī. Tas atbilst gan subsidiaritātes principam, gan nostādnei par “pilsoņu Eiropu”. Tomēr EESK ir sarūgtināta, ka nav varēts ieviest vienotu ES reģistrāciju, kā tas sākumā bija paredzēts. Komiteja uzskata, ka ilgtermiņā bez tās nevarēs iztikt.

1.2 EESK plāno, ka līdz ar šīs regulas pieņemšanu transportlīdzekļu reģistrācija citā valstī kļūs tikpat vienkārša kā pārreģistrācija tajā pašā valstī — bez papildu izmaksām un nevajadzīgām pārbaudēm un dokumentiem. Izņemot gadījumus, kad informācija ir nepilnīga vai arī nav derīga, citas valstis nevar prasīt veikt papildu administratīvas, neefektīvas un dārgas procedūras, piemēram, tehnisko apskati. Turklāt pārrobežu reģistrācijas izmaksas nedrīkst pārsniegt reģistrācijas maksu tajā valstī.

1.3 EESK par lielu sasniegumu atzīst to, ka regulā datu apkopšana netiek prasīta no vienkāršajiem iedzīvotājiem. Mēs ceram, ka prasība par kompetento iestāžu datu apmaiņu sekmēs sadarbību arī citās, nozīmīgākās jomās un tādējādi efektīvi atbalstīs Eiropas vērtības un kopējās intereses.

1.4 EESK atzinīgi vērtē Komisijas nodomu veikt regulas *ex post* novērtējumu. Taču Komiteja mudina izvērtējumu veikt ātrāk — nevis pēc četriem, bet pēc diviem gadiem.

## 2. Komisijas regulas priekšlikums

2.1 Komisija ir uzņēmusies lielu darbu — ar regulu vienkāršot vienā dalībvalstī reģistrētu mehānisko transportlīdzekļu pārvietošanu uz citu dalībvalsti. Līdz šim vienīgais normatīvais akts, kas saskaņoja transportlīdzekļu reģistrācijas apliecību veidolu un saturu, bija direktīva (1999/37/EK). Citus saskaņošanas pasākumus — kas ir vēlami vienotā tirgus funkcionēšanai — formulēja kā paskaidrojošus noteikumus, un tāpēc tie ir tikai zināmā mērā ietekmējuši situāciju dalībvalstīs.

2.2 Izstrādājot regulas priekšlikumu, Komisijai bija jāņem vērā ne tikai iepriekš minētie apsvērumi, bet arī tiesību akti par personas datu aizsardzību<sup>(1)</sup> un pārrobežu noziegumu novēršanu<sup>(2)</sup>.

2.3 Ņemot vērā vienotā tirgus vajadzības, regulas priekšlikumā iekļauti šādi aspekti:

— izvirzīts uzdevums saskaņot noteikumus par mehāniskajiem transportlīdzekļiem (tostarp motocikliem un mopēdiem), kas reģistrēti vienā, bet regulāri tiek lietoti citā dalībvalstī.<sup>(3)</sup> Regulas darbības jomā neietilpst tādi transportlīdzekļi, kas reģistrēti trešās valstīs;

<sup>(1)</sup> Direktīva 95/46/EK (OV L 281, 23.11.1995., 31.–50. lpp.) un Regula 45/2001/EK (OV L 8, 12.1.2001., 1.–22. lpp.).

<sup>(2)</sup> Padomes Lēmums 2004/919/EK (OV L 389, 30.12.2004., 28. lpp.).

<sup>(3)</sup> Direktīva 2002/24/EK (OV L 124, 9.5.2002., 1.–44. lpp.).

— noteikts, ka pārreģistrācija ir nepieciešama vienīgi tad, ja uzturēšanās ir ilgāka par sešiem mēnešiem. Tas ir saistīts ar nosacījumu par pastāvīgās dzīvesvietas — proti, galvenās uzņēmējdarbības vietas vai vietas, ar kuru ir personīgas saistības — maiņu;

— ja vien nav konkrēti iemesli, aizliegts prasīt veikt fiziskas pārbaudes (tehnisko apskati). Fizisku pārbaudi var pieprasīt tikai tad, ja reģistrācijas dati ir nepilnīgi vai pretrunīgi, ja ir aizdomas par noziegumu, ja nodarīti smagi bojājumi vai īpašnieku maiņas gadījumā. Izņemot minētos gadījumus, izcelsmes valstī veiktā tehniskā apskate jāatzīst par derīgu;

— iekļauti noteikumi, ar kuriem vienotajā tirgū ievieš vienotu pieeju pagaidu reģistrācijai un tā saucamajai profesionālajai reģistrācijai;

— saskaņoti noteikumi par pārrobežu tirdzniecību un īpašnieku maiņu lietotām automašīnām, neiekļaujot trešās valstis.

2.4 Regulas priekšlikumā noteikts, ka dati par iepriekšējo reģistrāciju no attiecīgās citas dalībvalsts iestādes jāiegūst iestādēm. Turklāt šajā saistībā norādīts uz jaunāko informātikas tehnoloģijas sasniegumu izmantošanu.

— Lai nodrošinātu netraucētu informācijas apmaiņu, regulā noteikts, ka valstu iestādēm jāizmanto lietojumprogramma, kas gan ļauj citu dalībvalstu iestādēm piekļūt datiem, gan arī nodrošina, izmantojot šifrētas XML datnes, ka nepiederošas personas nevar piekļūt datiem. Informācijas apmaiņai jānotiek reālajā laikā starp tiešsaistes platformām; lietojumprogrammas izstrādes izmaksas jāsedz attiecīgajai dalībvalstij.

— Komisija apņemas izveidot publiski pieejamu datubāzi ar valstu iestāžu kontaktinformāciju.

— Izmantojot tai oficiāli deleģētās pilnvaras, Komisija arī turpinās attīstīt šo IT sistēmu.

2.5 Regulas priekšlikumā noteikti stingri nosacījumi, kad reģistrāciju drīkst atteikt. Tādos gadījumos pieteikuma iesniedzējiem ir tiesības viena mēneša laikā atteikumu pārsūdzēt.

2.6 Komisija regulas priekšlikumā apņemas izvērtēt regulas ietekmi pēc četriem gadiem.

### 3. Vispārīgas piezīmes

3.1 EESK atbalsta Komisijas mērķus un izvēli pielietot regulu, lai noteiktu reģistrācijas noteikumus mehāniskajiem transportlīdzekļiem, kas jau ir bijuši reģistrēti citā dalībvalstī. Tas atbilst

gan subsidiaritātes principam, gan nostādnei par “pilsoņu Eiropu”. Vienlaikus priekšlikumā ir ņemta vērā praktiskā pieredze ar birokrātiju — tā pēc savas iedabas nesvariģos jautājumos sliecas dot priekšroku ieradumiem un ērtībai, nevis cenšas pielāgoties stratēģiskiem mērķiem.

3.2 Tomēr EESK ir sarūgtināta, ka nav varēts ieviest vienotu ES reģistrāciju, kā tas sākumā bija paredzēts. Komiteja uzskata, ka ilgtermiņā bez tās nevarēs iztikt.

3.3 EESK uzskata, ka vienota reģistrācija neapdraud dalībvalstu ienākumus, jo reģistrācijas maksu iespējams atgūt sistēmas ietvaros. Savukārt vienota reģistrācija nodrošinātu labāku pārredzamību un atvieglotu izsekojamību.

3.4 Komiteja atzīmē, ka regulas priekšlikumā ir izvēlēta pareiza pieeja pamatproblēmām un ar to tiek ieviesti piemēroti procedurālie noteikumi, kā konstatēt un pārvarēt potenciālos draudus klientiem un iestādēm. Tādējādi pārmērīgas birokrātiskas piesardzības vietā ir izvēlēta līdzsvarota pieeja riska pārvaldībai.

3.5 Priekšlikumā atbilstīgā veidā ir risināts jautājums par pārrobežu noziegumu novēršanu un vienlaikus ņemtas vērā lietotu mehānisko transportlīdzekļu tirgus intereses.

3.6 EESK plāno, ka līdz ar šīs regulas pieņemšanu transportlīdzekļu reģistrācija citā valstī kļūs tikpat vienkārša kā pārreģistrācija tajā pašā valstī — bez papildu izmaksām un nevajadzīgām pārbaudēm un dokumentiem. Izņemot gadījumus, kad informācija ir nepilnīga vai arī nav derīga, citas valstis nevar prasīt veikt papildu administratīvas, neefektīvas un dārgas procedūras, piemēram, tehnisko apskati. Turklāt pārrobežu reģistrācijas izmaksas nedrīkst pārsniegt reģistrācijas maksu tajā valstī.

3.7 EESK par lielu sasniegumu atzīst to, ka regulā datu apkošana netiek prasīta no vienkāršajiem iedzīvotājiem. Mēs ceram, ka prasība par kompetento iestāžu datu apmaiņu sekmēs sadarbību arī citās, nozīmīgākās jomās un tādējādi efektīvi atbalstīs Eiropas vērtības un kopējās intereses.

3.8 Komiteja norāda, ka ilgtermiņā nebūtu lietderīgi saglabāt pagaidu un tā saucamo profesionālo reģistrāciju. Profesionālā reģistrācija ir tikai pagaidu risinājums. Savukārt pretrunīgi ir tas, ka prasībām neatbilstošiem transportlīdzekļiem piešķir ierobežotas atļaujas un dažos gadījumos tiem atļauts braukt pat vēl lielākus attālumus no vienas valsts uz otru. Tā vietā tādi transportlīdzekļi būtu jātransportē vai arī, ja tehniskais stāvoklis to pieļauj, tiem varētu piešķirt pagaidu atļauju. Taču būtu loģiski aizliegt transportlīdzekļiem ar pagaidu reģistrāciju pārvadāt preces un pasažierus.

3.9 EESK atzinīgi vērtē 1,5 miljardus EUR lielos ietaupījumus iedzīvotājiem un uzņēmumiem. Komiteja arī atzīst, ka regulas izmaksas — 1,5 miljoni EUR gadā — ļoti maz ietekmēs ES budžetu. Vienlaikus jānorāda, ka par regulas īstenošanu būs jāmaksā arī no valstu budžetiem, un skaidrības labad būtu lietderīgi sniegt aplēses par kopējo summu.

3.10 EESK piekrīt tam, ka Komisijai — kā tas noteikts regulas priekšlikumā — būtu jāpiešķir pilnvaras tehniskos un datu saturu jautājumos, kas saistīti ar sistēmas darbību Eiropas līmenī.

3.11 Komiteja vēlas ieteikt lēmējinstādēm — Eiropas Parlamentam, Padomei un Komisijai — apsvērt iespēju, ka daļu vai visas no klienta sākotnējām reģistrācijas izmaksām ņemtu vērā transportlīdzekļa pārreģistrācijā, izņemot gadījumus, kad pārreģistrācija notiek īpašnieku maiņas dēļ.

3.12 EESK atzinīgi vērtē Komisijas nodomu veikt regulas *ex post* novērtējumu. Taču Komiteja mudina izvērtējumu veikt ātrāk — nevis pēc četriem, bet pēc diviem gadiem.

#### 4. Īpašas piezīmes

4.1 EEKS uzskata, ka pašreizēja redakcija — gan regulas priekšlikums kopumā, gan tā noteikumi atsevišķi skatīti — ir pietiekami laba.

4.2 EESK atbalsta to, ka Komisija vēlas reģistrācijas procedūrā izmantot gatava transportlīdzekļa tipa apstiprinājuma datus, ko ietver atbilstības sertifikātā. Lai gan šie dati ietver plašāku informāciju nekā prasīta I pielikumā, tie ir starptautiski atzīti un vairākās dalībvalstīs jau tiek izmantoti reģistrācijas procedūrās.

4.3 Papildus ražotāja norādītajiem tehniskajiem datiem būtu jāiekļauj arī aktuālās vērtības (piemēram, par kaitīgo vielu emisiju), kas iegūtas pēdējās oficiālajās pārbaudēs.

Briselē, 2012. gada 12. jūlijā

*Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas  
priekšsēdētājs  
Staffan NILSSON*

---