



Euroopa Liidu
Nõukogu

Brüssel, 1. märts 2023
(OR. en)

Institutsioonidevaheline
dokument:
2023/0052(COD)

7018/23
ADD 1

TRANS 79
JAI 248
DAPIX 2
ENFOPOL 93
CODEC 286

SAATEMÄRKUSED

Saatja:	Euroopa Komisjoni peasekretär, allkirjastanud Martine DEPREZ, direktor
Kättesaamise kuupäev:	1. märts 2023
Saaja:	Thérèse BLANCHET, Euroopa Liidu Nõukogu peasekretär
Komisjoni dok nr:	SWD(2023) 127 final
Teema:	KOMISJONI TALITUSTE TÖÖDOKUMENT MÕJU HINDAMISE ARUANDE KOMMENTEERITUD KOKKUVÕTE Lisatud dokumendile: Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega muudetakse direktiivi (EL) 2015/413, millega hõlbustatakse piiriülest teabevahetust liiklusohutusnõuete rikkumise kohta

Käesolevaga edastatakse delegatsioonidele dokument SWD(2023) 127 final.

Lisatud: SWD(2023) 127 final



Brüssel, 1.3.2023
SWD(2023) 127 final

KOMISJONI TALITUSTE TÖÖDOKUMENT
MÕJU HINDAMISE ARUANDE KOMMENTEERITUD KOKKUVÕTE

Lisatud dokumendile:

**Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv,
millega muudetakse direktiivi (EL) 2015/413, millega hõlbustatakse piiriülest
teabevahetust liiklusohutusnõuete rikkumise kohta**

{COM(2023) 126 final} - {SEC(2023) 351 final} - {SWD(2023) 126 final}

Kokkuvõte
Mõjuhindang järgmise ettepaneku kohta: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega muudetakse direktiivi (EL) 2015/413, millega hõlbustatakse piiriülest teabevahetust liiklusohutusnõuete rikkumise kohta
A. Vajadus meetmete järele
Milles probleem seisneb ja miks see on ELi tasandi probleem?
Mõjuhindangus leiti, et direktiiv (EL) 2015/413, millega hõlbustatakse piiriülest teabevahetust liiklusohutusnõuete rikkumise kohta (edaspidi „piiriülese teabevahetuse direktiiv“), avaldas positiivset mõju välismaal liiklusohutusnõuete rikkumisi toime pannud õigusrikkujate anonüümsuse kaotamisele, suurendades märgatavalt uuritud piiriüleste juhtumite arvu. Direktiivi võimalused on siiski osutunud piiratuks, kuna selle heidutav mõju ei olnud piiratud kohaldamisala tõttu piisav, et kaotada õigusrikkujate karistamatus: liiklusohutusnõuete rikkumiste piiriülene uurimine ja nende rikkumiste eest määratud karistuste piiriülene täitmisele pööramine ei olnud piisavad, mille tagajärjel on mitteresidentid õigusrikkujate makstud rahaliste karistuste osakaal väike (igal aastal ei pöörata täitmisele üle 6 miljoni piiriülese karistuse); samuti ei olnud piisav mitteresidentide põhiõiguste kaitse.
Mida tuleks saavutada?
Algatuse üldeesmärk on parandada liiklusohutust. See tuleks saavutada mitteresidentid juhtide käitumise muutumisega, mis on tingitud mitteresidentid juhtide praeguse karistamatuse vähenemisest. Karistamatust vähendaks liiklusohutusnõuete rikkumiste parem piiriülene uurimine (st suureneks tõenäosus, et mitteresidentid õigusrikkujad tuvastatakse ja rahaline karistus pööratakse täitmisele). Ühtlasi saaksid mitteresidentid (karistus)teatiseid neile arusaadavas keeles mõistliku aja jooksul ja sellises vormis, mille autentsust on lihtne kontrollida.
Milline on ELi tasandi meetmete lisaväärtus (subsidiarsus)?
ELi meetmete puudumisel peaks liiklusohutuseeskirjade piiriülene täitmine tuginema kehtivatele kahe- ja mitmepoolsetele kokkulepetele. Sellised liikmesriikidevahelised kokkulepped ei suuda tagada ELi kodanike võrdset kohtlemist ning katvuslünki arvestades oleks see mitteresidentid õigusrikkujate karistamatuse kaotamisel vähem tulemuslik. ELi meetmed oleksid seega tõhusamad kui liikmesriikide tasandil võetavad koordineerimata meetmed.
B. Lahendused
Millised on eri poliitikavariandid nende eesmärkide saavutamiseks? Kas on olemas eelistatud poliitikavariant? Kui ei, siis miks?
Säilitatud poliitikameetmed on rühmitatud kolmeks: poliitikavariandid 1, 2 ja 3, millest kahel (2 ja 3) on alamvariandid (2A ja 3A). Poliitikavariant 1 on kõigi teiste variantide alus; see sisaldab 16st poliitikameetmest 11, mis hõlmavad enamikku tehnilisi küsimusi ja põhiõiguste kaitset. Poliitikavariant 2 hõlmab kõiki poliitikavariandi 1 meetmeid ja lisaks spetsiaalsete järelmeetmete kehtestamist liiklusohutusnõuete rikkumiste piiriüleseks uurimiseks, mis võimaldab riiklike ametiasutuste vahel vahetada rohkem teavet kui üksnes sõidukite registreerimisandmeid. Poliitikavariant 2A, mis on eelistatud variant, põhineb variandil 2 ja sisaldab sõiduki valdajate/omanike kohustust teha õiguskaitseasutustega koostööd liiklusohutusnõuete rikkumise eest vastutava isiku tuvastamisel. Poliitikavariant 3 tugineb variandile 2A ja selle kohaselt kehtestatakse kohandatud järelmeetmete mehhanism – <i>lex specialis</i> –, et vastastikku tunnustada rahalisi karistusi, mis on määratud piiriülese teabevahetuse direktiiviga hõlmatud liiklusohutusnõuete rikkumiste eest. Poliitikavariant 3A on kolmanda variandi täiustatud versioon, kuna see vähendab teiste liikmesriikide määratud rahaliste karistuste mittetunnustamise ja täitmata jätmise

aluseid.
Millised on eri sidusrühmade seisukohad? Kes millist varianti toetab?
Sidusrühmad toetavad laialdaselt piiriülese teabevahetuse direktiivi kohaldamisala laiendamist rohkematele liiklusohutusnõuete rikkumistele. Avaliku sektori asutuste seisukohad selle kohta, kuidas direktiivi tulemuslikkust suurendada, on erinevad. Kõik nad pooldavad meetmeid, mille eesmärk on parandada süütegude piiriülest uurimist. Mõned neist on siiski kriitilised rahaliste karistuste piiriülese täitmise konkreetsete (st vähem koormavate) eeskirjade suhtes, teised just eelistaksid selliseid erieeskirju, nimelt eeskirju välismaal toime pandud liiklusohutusnõuete rikkumiste eest määratavate rahaliste karistuste vastastikuse tunnustamise kohta. Liiklejate organisatsioonid suhtuvad väga positiivselt kõigisse meetmetesse, mis aitaksid parandada mitteresidentide põhiõiguste kaitset.
C. Eelistatud poliitikavariandi mõju
Millised on eelistatud poliitikavariandi (kui see on olemas, vastasel korral peamiste poliitikavariantide) eelised?
Eelistatud poliitikavarianti peetakse kavandatud poliitikaeesmärkide saavutamise seisukohalt tulemuslikuks, sellel on suur puhaskasu, see on sisemiselt sidus, liikmesriikide eeskirjade ja menetlustega seoses proportsionaalne ning üldiselt poliitilise ja õigusliku teostatavuse seisukohast parim. Hindamisperioodil 2025–2050 säästetakse lähtestsenaariumiga võrreldes hinnanguliselt 384 inimest ja välditakse 21 789 vigastust. Selle rahaline väärtus on ligikaudu 2,8 miljardit eurot, väljendatuna õnnetuste väliskulude vähenemisenä.
Millised on eelistatud poliitikavariandi (kui see on olemas, vastasel korral peamiste poliitikavariantide) kulud?
Liikmesriikide ametiasutuste lisakulud täitmise tagamisele on hindamisperioodil 2025–2050 lähtestsenaariumiga võrreldes hinnanguliselt 136,8 miljonit eurot (nüüdisväärtuses). See hõlmab liikmesriikide haldusasutuste ühekordseid kohandamiskulusid (nt IT-süsteemide kohandamisele) 4,6 miljoni euro ulatuses.
Milline on mõju VKEdele ja konkurentsivõimele?
Mõju VKEdele on eeldatavasti positiivne, kuid kaudne ja piiratud. Ettepanek peaks vähendama liiklejate asjaajamiskulusid tänu põhiõiguste paremale kaitsele. Peale selle on hindamisperioodil 2025–2050 ette näha autode liisimise ja rentimisega tegelevate ettevõtjate halduskulude vähenemist lähtestsenaariumiga võrreldes ligikaudu 7 miljoni euro võrra (nüüdisväärtuses).
Kas on ette näha märkimisväärt mõju riigieelarvetele ja ametiasutustele?
Eelistatud poliitikavariandi puhul hinnatakse, et liiklusohutusnõuete rikkumiste tulemuslikuma uurimisega kaasnevad täiendavad täitmise tagamise kulud. Need kulud on hindamisperioodil 2025–2050 lähtestsenaariumiga võrreldes hinnanguliselt 132,2 miljonit eurot (nüüdisväärtuses).
Kas on oodata muud olulist mõju?
Ühtegi muud olulist mõju ei ole ette näha.
Proportsionaalsus
Eelistatud poliitikavariant ei lähe kaugemale sellest, mis on vajalik eesmärkide saavutamiseks ja tuvastatud probleemide lahendamiseks.
D. Järeloomed
Millal poliitika läbi vaadatakse?

Liikmesriigid saadavad komisjonile oma esimese aruande piiriülese teabevahetuse direktiivi kohaldamise kohta nelja aasta jooksul pärast direktiivi jõustumise kuupäeva. Komisjon hindab direktiivi kohaldamist hiljemalt 18 kuud pärast esimeste aruannete saamist kõigilt liikmesriikidelt.