



Euroopa Liidu
Nõukogu

Brüssel, 1. märts 2023
(OR. en)

6792/23

Institutsioonidevaheline
dokument:
2023/0052(COD)

TRANS 72
JAI 207
DAPIX 1
ENFOPOL 81
CODEC 250

ETTEPANEK

Saatja:	Euroopa Komisjoni peasekretär, allkirjastanud Martine DEPREZ, direktor
Kättesaamise kuupäev:	1. märts 2023
Saaja:	Thérèse BLANCHET, Euroopa Liidu Nõukogu peasekretär
Komisjoni dok nr:	COM(2023) 126 final
Teema:	Ettepanek: EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV, millega muudetakse direktiivi (EL) 2015/413, millega hõlbustatakse piiriülest teabevahetust liiklusohutusnõuete rikkumise kohta

Käesolevaga edastatakse delegatsioonidele dokument COM(2023) 126 final.

Lisatud: COM(2023) 126 final



EUROOPA
KOMISJON

Brüssel, 1.3.2023
COM(2023) 126 final

2023/0052 (COD)

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV,

**millega muudetakse direktiivi (EL) 2015/413, millega hõlbustatakse piiriülest
teabevahetust liiklusohutusnõuete rikkumise kohta**

(EMPs kohaldatav tekst)

{SEC(2023) 351 final} - {SWD(2023) 126 final} - {SWD(2023) 127 final}

SELETUSKIRI

1. ETTEPANEKU TAUST

• Ettepaneku põhjused ja eesmärgid

Käesolev seletuskiri on lisatud ettepanekule võtta vastu direktiiv, millega muudetakse direktiivi (EL) 2015/413, millega hõlbustatakse piiriülest teabevahetust liiklusohutusnõuete rikkumise kohta¹ (edaspidi „piiriülese teabevahetuse direktiiv“).

Liiklusohutus on ELis viimase 20 aasta jooksul märkimisväärselt paranenud. Liiklussurmade arv on vähenenud 61,5 %, umbes 51 400-lt 2001. aastal ligikaudu 19 800-le 2021. aastal. Liiklusohutuse paranemine ei ole siiski olnud piisavalt jõuline, et täita ELi poliitilist eesmärki vähendada liiklussurmade arvu aastatel 2001–2010 50 % ja aastatel 2011–2020 veel 50 % (st 75 % aastatel 2001–2020), mis tuleneb mitmest komisjoni poolt viimase kahe aastakümne jooksul välja antud strateegilisest dokumendist, näiteks *Euroopa transpordipoliitika valgest raamatust 2010. aastaks*² või komisjoni teatisest „*Euroopa liiklusohutusala: poliitikasuunised liiklusohutuse valdkonnas aastateks 2011–2020*“.³ Teatatud ligikaudu 18 800 liiklusruma 2020. aastal ületas endiselt oluliselt sihtväärtust, kuigi 2019. aastal vähenes liiklussurmade arv muljetavaldavalt üle 17 % alla vastava sihtarvu, aga seda mõjutas tugevalt maanteeliikluse mahu enneolematu vähenemine COVID-19 pandeemia tõttu.⁴

Enne 2020. aastat ei vähenenud liiklussurmade arv peaaegu üldse. See vähenemise aeglustumine, mis ilmnis juba 2014. aasta paiku, sundis ELi transpordiministreid esitama 2017. aasta märtsis Vallettas toimunud mitteametlikul transpordinõukogu istungil ministrite deklaratsiooni liiklusohutuse kohta.⁵ Selles kutsusid liikmesriigid komisjoni üles uurima liidu liiklusohutuse õigusraamistiku tugevdamist, et see aeglustumine ümber pöörata.

2019. aasta juunis avaldas komisjon ELi *liiklusohutuspoliitika raamistiku aastateks 2021–2030 – edasised sammud liiklussurmade nulltaseme suunas*.⁶ Selles pakkus komisjon välja uued vahe-eesmärgid liiklussurmade ja raskete vigastuste arvu vähendamiseks 50 % võrra aastatel 2020–2030, nagu on soovitatud Valletta deklaratsioonis. Komisjon tugines selles poliitikaraamistikus nn turvalise süsteemi põhimõttele, mille kohaselt liiklusõnnetustes hukkumine ja rasked vigastused on suures osas vältitavad, kuigi kokkupõrked jätkuvad. Liiklusohutusnõuete rikkumistega seotud piiriülene täitmise tagamine on selle süsteemi üks peamisi tugisambaid, kuna see vähendab välismaiste juhtide karistamatust. 2020. aasta säästva ja aruka liikuvuse strateegias⁷ seati vahe-eesmärgiks vähendada kõigi transpordiliikidega seotud hukkunute arvu ELis 2050. aastaks nulli lähedale ning teatati piiriülese teabevahetuse direktiivi läbivaatamisest 10. juhtalgatuse „*Transpordi ohutuse ja turvalisuse suurendamine*“ raames. Seejärel lisati see algatus komisjoni 2022. aasta

¹ ELT L 68, 13.3.2015, lk 9.

² COM(2001) 370 final.

³ COM(2010) 389 final.

⁴ 2020. aasta aprillis kehtestatud esimeste liikumispirangute ajal teatas Euroopa Transpordiohutuse Nõukogu liiklusmahu 70–85 % vähenemisest suuremates Euroopa linnades (<https://etsc.eu/covid-19-huge-drop-in-traffic-in-europe-but-impact-on-road-deaths-unclear/>).

⁵ Vt https://eumos.eu/wp-content/uploads/2017/07/Valletta_Declaration_on_Improving_Road_Safety.pdf; 2017. aasta juunis võttis nõukogu vastu järeldused liiklusohutuse kohta, millega kinnitati Valletta deklaratsioon (vt dokument 9994/17).

⁶ SWD(2019) 283 final.

⁷ COM(2020) 789 final.

tööprogrammi II lisasse (REFITi algatused) pealkirja „*Uus hoog Euroopa demokraatialle*“⁸ all.

Oluline on see, et Euroopa Parlament võttis 2021. aasta oktoobris vastu resolutsiooni ELi liiklusohutuspoliitika raamistiku 2021–2030⁹ kohta. Kuigi parlament tunnustab tehtud edusamme, kutsuti komisjoni üles vaatama läbi piiriülese teabevahetuse direktiivi, kuna olemasolev raamistik „(...) *ei taga piisavalt uurimist karistuste jõustamiseks* (...)“.

Käesolev algatus põhineb kehtival piiriülese teabevahetuse direktiivil, 1) millega on kehtestatud sõidukite registreerimisandmete elektrooniline vahetamine liikmesriikide vahel määratud riiklike kontaktpunktide kaudu, et tuvastada selle välismaal registreeritud sõiduki omanikku/valdajat, millega rikkumine toime pandi; 2) milles on määratud sõidukite registreerimisandmete elektroonilise vahetamise eelisplatvormiks Euroopa mootorsõidukite ja juhilubade infosüsteem (EUCARIS); 3) mida on tegelikkuses kohaldatud peamiselt piiriüleste juhtumite puhul, kus rikkumisi avastatakse kaugjuhtimise teel kas automaatsete või manuaalsete tuvastusseadmetega, peamiselt kaameratega (st ilma sõidukit peatamata ja/või juhti kohapeal tuvastamata); 4) mis hõlmas kaheksat liiklusohutusnõuete rikkumist: lubatud sõidukiiruse ületamine, turvavöö kinnitamata jätmine, foori punase tule eiramine, sõiduki juhtimine alkoholi joobes, sõiduki juhtimine narkojoobes, kiivri mittekasutamine, keelatud sõiduraja kasutamine, mobiiltelefoni või muu sidevahendi ebaseaduslik kasutamine juhtimise ajal; 5) milles on määratud kindlaks, mil viisil asjaomasele isikule rikkumisest teatatakse, sealhulgas keelte kasutamise kord, ning esitatud saadetava teatise (mittekohustuslik) vorm; 6) millega parandati kodanike teadlikkust, nõudes liikmesriikidelt, et nad teavitaksid komisjoni kehtivatest liiklusohutuseeskirjadest ja teeksid need veebisaidil kättesaadavaks kõigis ametlikes keeltes.¹⁰

2008. aasta piiriülese teabevahetuse direktiivi esimesele ettepanekule lisatud mõjuhindangus¹¹ leiti, et mitteresidendist juhtide arvele langeb ligikaudu 5 % ELi maanteeliiklusest (sõidukikilomeetrites), aga nad panid toime ligikaudu 15 % kiiruse ületamisega seotud rikkumistest. Seega panevad nad kiiruse ületamisega seotud rikkumisi toime suhteliselt tõenäolisemalt kui residendist juhid. Üks tuvastatud põhjustest oli see, et mitteresidendid tajusid, et neid karistatakse väiksema tõenäosusega, kui nad sõidavad liikmesriigis, kus nad ei ela, ning et kui nad ei maksa välisriigi ametiasutuste määratud trahve, on nende suhtes ka kohtusse pöördumine vähem tõenäoline. Kuigi praegune piiriülese teabevahetuse direktiiv aitas kaasa välismaiste õigusrikkujate *anonüümsuse* kaotamisele, suurendades oluliselt uuritud piiriüleste juhtumite arvu, on see samuti tõestanud oma piiratust, kuna selle heidutav mõju ei olnud piisav, et kaotada õigusrikkujate *karistamatus*.

Algatuse eesmärk on veelgi suurendada liiklusohutust, laiendades piiriülese teabevahetuse direktiivi kohaldamisala muudele liiklusohutusnõuete rikkumistele ning soodustades (st lihtsustades, digiteerides ja täiustades) välismaal toime pandud liiklusohutusnõuete rikkumiste uurimist, hõlbustades seeläbi karistuste piiriülest täitmisele pööramist. Samuti on selle eesmärk parandada mitteresidendist juhtide põhiõiguste kaitset. Direktiivi täieliku potentsiaali ärakasutamise eesmärgid on järgmised:

1. suurendada rohkemate liiklusohutuseeskirjade järgimist mitteresidendist juhtide poolt. Ohtlikul käitumisel on liiklussurmade ja raskete vigastuste rohkuses oluline roll. Väga oluline on ennetada sellist ohtlikku käitumist, laiendades piiriülese

⁸ Algatus nr 26 dokumendi COM(2021) 645 final II lisas.

⁹ P9_TA(2021)0407 https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0407_ET.pdf

¹⁰ Komisjoni veebisait „Going Abroad“: https://ec.europa.eu/transport/road_safety/going_abroad/index_et.htm

¹¹ SEC(2008) 351.

teabevahetuse direktiivi kohaldamisala muudele liiklusohutusega seotud õigusrikkumistele ja vähendades seeläbi karistamatust. Kui liikmesriigid ei saa teistest liikmesriikidest pärit õigusrikkujaid tulemuslikult karistada, et tagada residendist ja mitteresidendist juhtide võrdne kohtlemine, vähendab see oluliselt täitmise tagamise püüdluste tõsiseltvõetavust;

2. muuta liikmesriikide vastastikuse abi menetlused liiklusohutusnõuete rikkumiste piiriülel uurimisel sujuvamaks. Piiriülese teabevahetuse direktiivi hindamisel¹² 2016. aastal tehti kindlaks järgmised peamised põhjused, mis takistavad õigusemõistmist mitteresidendist õigusrikkujate üle: 1) umbes pool mitteresidentide toime pandud liiklusrikkumistest jäeti uurimata; 2) ligikaudu pool uuritud liiklusrikkumiste eest määratud rahalistest karistustest jäid täitmisele pööramaata; 3) peaaegu kõigi süütegude puhul, millega seoses õigusrikkujad keeldusid rahatrahvi maksmast, karistust ei täidetud – kui trahv ära maksti, siis peamiselt vabatahtlikult. Tuvastatud puuduste peamised põhjused olid tülikas, aeganõudev ning seetõttu puuduv liikmesriikidevaheline vastastikune abi ja koostöö liiklusohutusnõuete rikkumiste uurimisel ning puudused karistuste täitmisele pööramisel pärast sõidukite registreerimisandmete vahetamist, eriti juhul, kui kohaldatakse erinevaid õigusliku vastutuse süsteeme;
3. tugevdada mitteresidendist õigusrikkujate põhiõiguste kaitset, sealhulgas viia see vastavusse isikuandmete kaitset käsitlevate uute ELi eeskirjadega. Komisjon on saanud kodanikelt mitmeid kaebusi põhiõiguste eiramise kohta, eelkõige seoses välismaal väidetavalt toime pandud liiklusrikkumiste vaidlustamisega (eelkõige seoses puuduva või ebaselge teabega vaidlustamise kohta), tõendite puudumisega, mitteresidentidele ja residentidele karistusteadete/teatiste saatmiseks määratud erinevate tähtaegadega, dokumentide ebapiisava kättetoimetamisega, sealhulgas puuduvate tõlgetega, probleemidega, mis on seotud konkreetsema toimepandud rikkumiste teabe kättesaadavusega, ning rahaliste karistuste tasumise viisidega. Lisaks tagatakse ettepanekuga kooskõla isikuandmete kaitset käsitlevate uute ELi õigusaktidega,¹³ mis on vahepeal vastu võetud.

Üksikasjalikum teave selle kohta, kuidas eespool nimetatud eesmärgid ja nendega seotud probleeme algatuses käsitletakse, on esitatud käesoleva seletuskirja 3. peatükis.

Selleks et tagada liikluseeskirjade piiriülese täitmise järjepidevus, luuakse läbirääkimispakett, mis koosneb kolmest algatusest: lisaks käesolevale ettepanekule võtta vastu direktiiv, millega muudetakse piiriülese teabevahetuse direktiivi, sisaldab see ka ettepanekut võtta vastu uus juhilubade direktiiv (millega asendatakse direktiiv 2006/126/EÜ juhilubade kohta¹⁴ (edaspidi „juhilubade direktiiv“) ning ettepanekut võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu uus direktiiv juhtimisõiguse teatava äravõtmise kogu liitu hõlmava mõju kohta.

¹² SWD(2016) 355 final.

¹³ Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) 2016/679 füüsiliste isikute kaitse kohta isikuandmete töötlemisel ja selliste andmete vaba liikumise kohta (isikuandmete kaitse üldmäärus) (ELT L 119, 4.5.2016, lk 1) ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv (EL) 2016/680, mis käsitleb füüsiliste isikute kaitset seoses pädevates asutustes isikuandmete töötlemisega süütegude tõkestamise, uurimise, avastamise ja nende eest vastutusele võtmise või kriminaalkaristuste täitmisele pööramise eesmärgil ning selliste andmete vaba liikumist (ELT L 119, 4.5.2016, lk 89).

¹⁴ ELT L 403, 30.12.2006, lk 18.

- **Kooskõla poliitikavaldkonnas praegu kehtivate õigusnormidega**

Piiriülese teabevahetuse direktiivi kavandatav läbivaatamine on kooskõlas muude ELi liiklusohutusalaaste õigusaktidega: 1) selles viidatakse sõidukite registreerimisandmete elementide klassifikatsiooniga seoses nõukogu direktiivile 1999/37/EÜ sõidukite registreerimisdokumentide kohta;¹⁵ 2) sellega laiendatakse piiriülese teabevahetuse direktiivi kohaldamisala ülekoormatud sõiduki kasutamise süüteo, mistõttu on see tihedalt seotud nõukogu direktiiviga 96/53/EÜ (millega kehtestatakse teatavatele ühenduses liikuvatele maantesõidukitele siseriiklikus ja rahvusvahelises liikluses lubatud maksimaalmõõtmed ning rahvusvahelises liikluses lubatud täismass)¹⁶ kohaldamisega; 3) sellega täiendatakse juhilubade direktiivi, lubades kasutada juhilubade registrite isikuandmeid liiklusohutusnõuete rikkumiste piiriüleseks uurimiseks, teavitades õigusrikkujaid juhtimisõigust mõjutavatest kohaldatavatest karistustest ja tuvastades liiklusohutusnõuete rikkumise eest vastutava isiku.

- **Kooskõla muude liidu tegevuspõhimõtetega**

Liidu tasandil on juba olemas suurem hulk õigusakte ja pooleli algatusi (eelkõige politsei- ja õigusalaase koostöö valdkonnas), mida tuleb käesoleva algatuse puhul arvesse võtta, näiteks olemasolevad piiriülesed uurimismenetlused vastavalt konventsioonile Euroopa Liidu liikmesriikide vahel vastastikuse õigusabi andmise kohta kriminaalasjades,¹⁷ Euroopa uurimismäärus¹⁸ ja Prümi otsused, mis on praegu läbivaatamisel.¹⁹ Käesoleva ettepanekuga nähakse siiski ette konkreetseid lihtsustatud ja digiteeritud menetlused, mille eesmärk on tuvastada isik, kes vastutab liiklusohutusnõuete rikkumise eest, ning dokumentide kättetoimetamise kord, mis kalduvad eespool nimetatud õigusaktidest kõrvale, et hõlbustada selliste miljonite automaatselt avastatud liiklusohutusnõuete rikkumiste menetlemist, mis kvalifitseeritakse sageli haldusõigusrikkumiseks. Nagu piiriülese teabevahetuse direktiivi praeguses versioonis olemas, jäävad ka ettepaneku kohaselt alles tugevad seosed raamotsusega 2005/214/JSK,²⁰ nimelt rahalise karistuse maksmata jätmise juhtudel. Sellega edendatakse raamotsuse tulemuslikku kohaldamist, parandades liiklusohutusnõuete rikkumise eest vastutavate isikute tuvastamisel ja mitteresidendist juhtide põhiõiguste kaitset.

Käesolevas ettepanekus viidatakse ka 1) määrusele (EL) nr 910/2014 e-identimise ja e-tehingute jaoks vajalike usaldusteenuste kohta siseturul,²¹ et tagada teatise ning hiljem e-andmevahetusteenuse kaudu saadetud ja saadud täiendavate dokumentide õigusjõud ja lubatavus; 2) direktiivile 2010/64/EL õiguse kohta suulisele ja kirjalikule tõlkele kriminaalmenetluses,²² et tagada teatise ja hiljem saadetud täiendavate dokumentide tõlke standardkvaliteet ning et muudetud piiriülese teabevahetuse direktiivi rakendamine ei

¹⁵ ELT L 138, 1.6.1999, lk 57.

¹⁶ Nõukogu direktiiv 96/53/EÜ, millega kehtestatakse teatavatele ühenduses liikuvatele maantesõidukitele siseriiklikus ja rahvusvahelises liikluses lubatud maksimaalmõõtmed ning rahvusvahelises liikluses lubatud täismass (EÜT L 235, 17.9.1996, lk 59).

¹⁷ Nõukogu 29. mai 2000. aasta akt, millega kehtestatakse Euroopa Liidu lepingu artikli 34 kohane konventsioon Euroopa Liidu riikide vahelise vastastikuse õigusabi kohta kriminaalasjades (EÜT C 197, 12.7.2000, lk 1).

¹⁸ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 3. aprilli 2014. aasta direktiiv 2014/41/EL, mis käsitleb Euroopa uurimismäärust kriminaalasjades (ELT L 130, 1.5.2014, lk 1).

¹⁹ COM(2021) 784 final.

²⁰ Nõukogu 24. veebruari 2005. aasta raamotsus 2005/214/JSK rahaliste karistuste vastastikuse tunnustamise põhimõtte kohaldamise kohta (ELT L 76, 22.3.2005, lk 16).

²¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. juuli 2014. aasta määrus (EL) nr 910/2014 e-identimise ja e-tehingute jaoks vajalike usaldusteenuste kohta siseturul, millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 1999/93/EÜ (ELT L 257, 28.8.2014, lk 73).

²² Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. oktoobri 2010. aasta direktiiv 2010/64/EL õiguse kohta suulisele ja kirjalikule tõlkele kriminaalmenetluses (ELT L 280, 26.10.2010, lk 1).

mõjutaks kriminaalmenetlust, mis nõuab asjaomastele isikutele konkreetseid tagatise, st menetluslikke tagatise kahtlustatavatele ja süüdistatavatele; 3) direktiivile (EL) 2022/2555 meetmete kohta, millega tagada küberturvalisuse ühtlaselt kõrge tase kogu liidus,²³ et tagada teabevahetus teada antud küberturbeintsidentide kohta, kui töödeldud isikuandmete säilitamiseks kasutatakse pilvi või pilvemajutusteenuseid; 4) määrusele (EL) 2018/1724 ühtse digivärava kohta,²⁴ et tagada käesoleva seletuskirja 4. peatükis osutatud spetsiaalse digiportaali ja komisjoni portaali „Your Europe“ ühilduvus; 5) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiividele 2012/13/EL,²⁵ 2013/48/EL,²⁶ (EL) 2016/343,²⁷ (EL) 2016/800,²⁸ (EL) 2016/1919²⁹ eesmärgiga tagada, et muudetud piiriülese teabevahetuse direktiivi rakendamine ei mõjutaks kriminaalmenetlusi, mis nõuavad asjaomastele isikutele konkreetseid tagatise, ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EL) 2018/1725, mis käsitleb füüsiliste isikute kaitset isikuandmete töötlemisel liidu institutsioonides,³⁰ et muudetud piiriülese teabevahetuse direktiivi rakendamine ei mõjutaks kahtlustatavate ja süüdistatavate menetluslikke tagatise.

Nagu on märgitud käesoleva algatuse eesmärkides, on isikuandmete kaitset käsitlevat ELi õigust muudetud. Eelkõige võeti vastu direktiiv (EL) 2016/680 (õiguskaitse andmekaitse direktiiv), mis jõustus 2016. aasta mais. Õiguskaitse valdkonnas isikuandmete kaitset käsitleva direktiivi artikli 62 lõike 6 kohaselt pidi komisjon vaatama hiljemalt 6. maiks 2019 läbi muud liidu õigusaktid, millega reguleeritakse isikuandmete õiguskaitsealast töötlemist pädevates asutustes, et hinnata vajadust viia need vastavusse õiguskaitse valdkonnas isikuandmete kaitset käsitleva direktiiviga ning teha vajaduse korral ettepanekud nende muutmiseks, et tagada isikuandmete järjepidev kaitse kõnealuse direktiivi kohaldamisalas. Komisjon avaldas läbivaatamise tulemused 2020. aastal teatistes,³¹ milles on välja toodud kümme õigusakti (sealhulgas piiriülese teabevahetuse direktiiv), mis tuleks viia kooskõlla õiguskaitse valdkonnas isikuandmete kaitset käsitleva direktiiviga, ja esitatud selleks ettenähtud ajakava. Seega tagab käesolev algatus kooskõla õiguskaitse valdkonnas

²³ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 14. detsembri 2022. aasta direktiiv (EL) 2022/2555, mis käsitleb meetmeid, millega tagada küberturvalisuse ühtlaselt kõrge tase kogu liidus, ja millega muudetakse määrust (EL) nr 910/2014 ja direktiivi (EL) 2018/1972 ning tunnistatakse kehtetuks direktiiv (EL) 2016/1148 (ELT L 333, 27.12.2022, lk 80)

²⁴ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 2. oktoobri 2018. aasta määrus (EL) 2018/1724, millega luuakse ühtne digivärv teabele ja menetlustele ning abi- ja probleemilahendamisteenustele juurdepääsu pakkumiseks ning millega muudetakse määrust (EL) nr 1024/2012 (ELT L 295, 21.11.2018, lk 1).

²⁵ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 22. mai 2012. aasta direktiiv 2012/13/EL, milles käsitletakse õigust saada kriminaalmenetluses teavet (ELT L 142, 1.6.2012, lk 1).

²⁶ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 22. oktoobri 2013. aasta direktiiv 2013/48/EL, mis käsitleb õigust kaitsjale kriminaalmenetluses ja Euroopa vahistamismäärusega seotud menetluses ning õigust lasta teavitada vabaduse võtmisest kolmandat isikut ja suhelda vabaduse võtmise ajal kolmandate isikute ja konsulaarasutustega (ELT L 294, 6.11.2013, lk 1).

²⁷ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 9. märtsi 2016. aasta direktiiv (EL) 2016/343, millega tugevdatakse süütuse presumptsiooni teatavaid aspekte ja õigust viibida kriminaalmenetluses kohtulikult arutelul (ELT L 65, 11.3.2016, lk 1).

²⁸ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. mai 2016. aasta direktiiv (EL) 2016/800, mis käsitleb kriminaalmenetluses kahtlustatavate või süüdistatavate laste menetluslikke tagatise (ELT L 132, 21.5.2016, lk 1).

²⁹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. oktoobri 2016. aasta direktiiv (EL) 2016/1919, milles käsitletakse tasuta õigusabi andmist kahtlustatavatele ja süüdistatavatele kriminaalmenetluses ning isikutele, kelle üleandmist taotletakse Euroopa vahistamismäärusega seotud menetluses (ELT L 297, 4.11.2016, lk 1).

³⁰ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 2. oktoobri 2018. aasta määrus (EL) 2018/1724, millega luuakse ühtne digivärv teabele ja menetlustele ning abi- ja probleemilahendamisteenustele juurdepääsu pakkumiseks ning millega muudetakse määrust (EL) nr 1024/2012 (ELT L 295, 21.11.2018, lk 1).

³¹ COM(2020) 262 final.

isikuandmete kaitset käsitleva direktiiviga, eelkõige selgitades, et piiriülese teabevahetuse direktiiviga seotud isikuandmete töötlemisele kohaldatakse õiguskaitse valdkonnas isikuandmete kaitset käsitlevat direktiivi.

Peale selle tuleb käesoleva ettepaneku kohaste järelmeetmete digitaliseerimisel rakendusaktidega arvesse võtta olemasolevate piiriüleste uurimismenetluste digiteerimist ja IT-lahendusi, mis on ette nähtud ettepanekus võtta vastu määrus, mis käsitleb digipööret õigusalasest koostöö ning piiriüleste tsiviil-, kaubandus- ja kriminaalasjadega seotud õiguskaitse kättesaadavuse vallas,³² mille eesmärk on hõlbustada menetluste läbiviimist ning vähendada praktilisi raskusi seoses õiguskaitse tulemusliku ja läbipaistva kättesaadavusega füüsiliste ja juriidiliste isikute jaoks. Käesoleva ettepaneku alusel rakendusaktidega kehtestatavad digilahendused tuleks samuti viia kooskõlla avaliku sektori digiteenuste piiriülese koostalitlusvõime nõuetega, mis on sätestatud ettepanekus võtta vastu koostalitlusvõimelise Euroopa õigusakt,³³ millega täiustatakse piiriülest koostalitlusvõimet avalikus sektoris.

2. ÕIGUSLIK ALUS, SUBSIDIAARSUS JA PROPORTSIONAALSUS

• Õiguslik alus

Piiriülese teabevahetuse direktiiv võeti algselt vastu ELi toimimise lepingu³⁴ artikli 87 lõike 2 alusel – politseikoostöö õiguslik alus, mis võimaldas Ühendkuningriigil, Taanil ja Iirimaa loobuda direktiivi kohaldamisest. Euroopa Kohtu 6. mai 2014. aasta otsusega kohtuasjas C-43/12³⁵ see direktiiv tühistati, leides, et seda ei saa politseikoostöö õiguslikuks aluseks võtta ning et direktiiv oleks tulnud vastu võtta pigem ELi toimimise lepingu artikli 91 lõike 1 punkti c alusel, mis on transpordi õiguslik alus, nagu komisjon oli algselt välja pakkunud. Muudetud õigusliku alusega uus ja kehtiv direktiiv võeti vastu 11. märtsil 2015, muutmata tühistatud direktiivi sisu ja hõlmates kõiki liikmesriike.

Käesolevas ettepanekus säilitatakse piiriülese teabevahetuse direktiivi peamine eesmärk parandada liiklusohutust. Ettepaneku sisu ei ole vastuolus eespool nimetatud eesmärgiga ega lähe kaugemale piiriülese teabevahetuse hõlbustamisest liiklusohutusnõuete rikkumiste kohta, kui need on toime pandud sõidukiga, mis on registreeritud muus liikmesriigis kui õigusrikkumise toimumise liikmesriik. Seetõttu jääb ettepaneku õiguslikuks aluseks ELi toimimise lepingu artikli 91 lõike 1 punkt c, mille kohaselt „*Euroopa Parlament ja nõukogu, toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt [...] kehtestavad [...]: [...] c) meetmed transpordi ohutuse tõhustamiseks*“.

• Subsidiaarsus

Mitteresidendist õigusrikkujate karistamatuse lõpetamine ja kõigi liiklejate võrdse kohtlemise tagamine kogu liidus ei saa olla sama tulemuslik, kui neile lähenetakse riikides või piirkondades erinevalt (mitmepoolsed või kahepoolsed kokkulepped). Piiriülese teabevahetuse direktiivi toimimise hindamisel jõuti järeldusele, et direktiiviga samade tulemuste saavutamiseks oleks vaja vastu võtta üle 300 kahepoolse kokkuleppe, mille tulemuseks oleks läbipaistmatu, keerukas, potentsiaalselt järjepidevusetu ja mittekulutõhus õiguskeskkond, mis lõppkokkuvõttes tooks riikide ametiasutustele kaasa märkimisväärsed

³² COM(2021) 759 final.

³³ COM(2022) 720 final.

³⁴ Direktiiv 2011/82/EL, millega hõlbustatakse piiriülest teabevahetust liiklusohutusnõuete rikkumise kohta (ELT L 288, 5.11.2011, lk 1).

³⁵ Kohtuasi C-43/12, ECLI:EU:C:2014:298.

kulusid. ELi tasandi sekkumiseta tekiks erinevad eeskirjad, mis ei oleks nii tulemuslikud, et lõpetada mitteresidendist õigusrikkujate karistamatus ja soodustada käitumismuutusi, mis suurendaksid liiklusohutust. Liiklusohutuseeskirjade täitmise piiriülene tagamine ei oleks kuigivõrd saavutatav, kuna liikmesriigid ei suudaks tagada piiriülestes uurimismenetlustes vastastikust abi.

Subsidiaarsuse põhimõtte kohaselt on täitmise tagamise tavade kohaldamine liikmesriikides peamiselt nende endi pädevuses. Käesoleva algatuse eesmärk ei ole kehtestada liiklusohutuseeskirjade täitmise tagamise nõudeid. Selles keskendutakse üksnes piiriüleste uurimismenetluste hõlbustamisele, mida liikmesriigid üksi ei suuda sidusal viisil saavutada, et tagada residendist ja mitteresidendist juhtide võrdne kohtlemine.

- **Proportsionaalsus**

Euroopa Liidu lepingu artikli 5 lõikes 4 sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesoleva ettepaneku meetmed kaugemale sellest, mis on vajalik, et saavutada aluslepingute eesmärgid ehk liiklusohutuse parandamine (liiklusohutuseeskirjade parema piiriülese täitmise tagamise kaudu).

Ettepanekus tegeletakse olemasolevate takistustega, mis segavad liiklusohutusnõuete rikkumiste tulemuslikku piiriülest uurimist, ja käsitletakse mitteresidendist juhtide põhiõiguste kaitset sellise uurimise käigus. Ettepanekus on esitatud õiguslik ja tehniline raamistik liikmesriikidevaheliseks koostööks, mille eesmärk on tuvastada isik, kes vastutab välismaal toime pandud liiklusohutusnõuete rikkumise eest, et tagada juhtide võrdne kohtlemine. Sel eesmärgil laiendatakse algatuse kohaldamisala veel seitsmele liiklusohutusnõuete rikkumisele, mida saab avastada kaugjuhtimise teel ilma sõidukit peatamata ja juhti kohapeal tuvastamata ning mida sidusrühmad peavad ELi liiklusohutuse parandamise seisukohalt kõige olulisemateks.

Kuna liiklusohutusnõuete rikkumisi võib liigitada kas haldus- või kriminaalkuritegudeks, mistõttu erinevad nii taotletavad eesmärgid kui ka asutused, kes on pädevad neid rikkumisi menetlema, siis peaks isikuandmete töötlemine olema kooskõlas kas isikuandmete kaitse üldmääruse või õiguskaitse valdkonnas isikuandmete kaitset käsitleva direktiiviga. Lühiajalises perspektiivis kannavad komisjon ja liikmesriigid kulusid, mis on seotud selliste IT-lahenduste väljatöötamise ja rakendamisega, mis on vajalikud mitte ainult õiguskaitseasutuste vaheliseks teabevahetuseks / teabe jagamiseks, vaid ka nende asutuste ja liiklejate vaheliseks teabevahetuseks / teabe jagamiseks. Need kulud korvab pikemas perspektiivis paranenud koostööst ja teabevahetusest saadav kasu. Selleks et viia miinimumini koormus, mida põhjustab nõutav aruandlus, tugineb piiriülese teabevahetuse direktiivi kohaldamise järelevalve nii palju kui võimalik olemasolevatele aruandluskanalitele ja -taristule ning automatiseeritud andmeotsingule. Liiklejate (st ettevõtjate ja kodanike) jaoks peaks ettepanek vähendama haldusasutustega suhtlemise kulusid.

- **Vahendi valik**

Käesoleva ettepanekuga lihtsustatakse veelgi liikmesriikide ametiasutuste kohustusi seoses liiklusohutusnõuete rikkumisi käsitleva piiriülese teabevahetusega ning tagatakse nende suurem ühtlustamine. Ühtlasi soovitakse ettepanekuga anda liikmesriikidele paindlikkus, mis on vajalik riiklike eripärade arvessevõtmiseks (näiteks võimalus määrata rohkem hädavajalikke või olulisi üksusi või menetlusi, mis lähevad kavandatud meetmetest kaugemale). Võttes arvesse seda ja asjaolu, et ettepanek koosneb mitmest kehtiva piiriülese teabevahetuse direktiivi muudatusest, peaks tulevane õigusakt olema direktiiv, kuna see võimaldab sihipärast ühtlustamist ja teatavat paindlikkust pädevate asutuste jaoks. Kuna muudetud direktiivi ülesehitus ja sisu jäävad samaks, ei ole uuesti sõnastamine vajalik.

3. JÄRELHINDAMISE, SIDUSRÜHMADEGA KONSULTEERIMISE JA MÕJU HINDAMISE TULEMUSED

- **Praegu kehtivate õigusaktide järelhindamine või toimivuse kontroll**

2016. aastal hindas komisjon piiriülese teabevahetuse direktiivi kohaldamist liikmesriikides,³⁶ uurides selle asjakohasust, ELi lisaväärtust, sidusust, tulemuslikkust ja tõhusust. Seejärel esitas komisjon Euroopa Parlamendile ja nõukogule rakendamisarunde.³⁷

Hindamise järeldused olid järgmised.

1. Piiriülese teabevahetuse direktiivi kohaldamisala peeti piisavaks, sest see hõlmab kõige olulisemaid liiklusrikkumisi, st juhtumeid, mil sõidukit ei ole vaja rikkumise avastamiseks peatada. Hindamisel jõuti ka järeldusele, et oleks kasulik kaaluda rohkemate liiklusohutusnõuete rikkumiste lisamist direktiivi kohaldamisalasse, sest nende puhul kasutatakse üha enam automaatseid kontrolliseadmeid (nt eespool liikuva sõiduki suhtes ebapiisava pikivahe hoidmine, ohtlik möödasõit ja ohtlik parkimine).
2. Sõidukite registreerimisandmete vahetamiseks kasutatav elektrooniline infosüsteem (EUCARIS) võimaldab sõidukite registreerimisandmete tulemuslikku, kiiret, turvalist ja konfidentsiaalset vahetamist ega tekita tarbetut halduskoormust. Ent süsteemi potentsiaali ei ole täielikult ära kasutatud. 2015. aastal jäeti uurimata ligikaudu 50 % tuvastatud liiklusrikkumistest, mille panid toime mitteresidendid.
3. Ei olnud võimalik kindlaks teha selget seost piiriülese teabevahetuse direktiivi ja mitteresidendist liiklejate liikluseeskirjakuulekuse vahel ega esitada selgeid tõendeid direktiivi positiivse mõju kohta liiklusohutusele.
4. Välise sidususe osas jõuti hindamise käigus järeldusele, et piiriülese teabevahetuse direktiiv aitas kaasa järjepidevamale ELi liiklusohutuse õigusraamistikule, täiendades muid õigusakte, näiteks juhilubade direktiivi. Sisemise sidususe analüüsis leiti, et piiriülese teabevahetuse direktiivi kaks erieesmärki – hõlbustada liikluseeskirjade täitmise tagamist sõidukite registreerimisandmete piiriülese vahetamise kaudu ja suurendada kodanike teadlikkust kehtivatest liikluseeskirjadest – täiendavad üksteist täielikult.
5. Piiriülese teabevahetuse direktiivi potentsiaali liiklusohutuse parandamisel võiks kasutada rohkem. Ligikaudu 50 % uuritud liiklusrikkumistest, mille panid toime mitteresidendid, jäid karistuseeta. Selle põhjuseks oli kas liikmesriikidevahelise vastastikuse abi ja koostöö puudumine liiklusrikkumiste uurimisel pärast sõidukite registreerimisandmete vahetamist või see, et liikmesriikide otsused nende rikkumiste eest rahalise karistuse maksmata jätmise korral ei kuulunud sageli nõukogu raamotsuse 2005/214/JSK kohaldamisalasse. Piiriüleste rahatrahvi maksmata jätmise juhtumite korral kohaldatavad menetlused ei näi olevat sobivad olukorraga, kus igal aastal oleks tulnud avastada miljoneid piiriülese teabevahetuse direktiiviga hõlmatud liiklusrikkumisi.

- **Eksperdiarvamuste kogumine ja kasutamine**

Komisjon on sõlminud lepingu konsortsiumiga, mis koosneb äriühingutest Ecorys, Wavestone ja Grimaldi, kes aitavad hinnata piiriülese teabevahetuse direktiivi läbivaatamise mõju.³⁸

³⁶ SWD (2016) 355 final. Hindamist toetas väliskonsultantide uuring – Grimaldi Studio Legale (2016), ISBN 978-92-79-59136-5.

³⁷ COM (2016) 744 final.

Töövõtja on võtnud sihitatud uuringute ja seminaride kaudu ühendust sidusrühmadega, keda direktiiv otseselt mõjutab. Konsulteeriti paljude ekspertidega mitte ainult transpordi valdkonnas, vaid ka muudes poliitikavaldkondades, nagu politsei- ja õiguskooostöö. Töövõtja tegi ka õigusliku analüüsi 1) vastastikuse abi ja tunnustamise menetluste kohta liiklusrikkumiste piiriülese uurimisel; 2) EUCARIS kasutamise kohta; 3) juhtimisõiguse äravõtmise piiriülese jõustamise kohta; 3) asjakohase õigusliku aluse kohta, pidades silmas läbivaadatud direktiivi kohaldamisala võimalikku laiendamist muudele liiklusrikkumistele, sealhulgas linnas sõidukite jaoks kehtestatud juurdepääsupiirangute rikkumised; 4) isikuandmete kaitse eeskirjade kohta; 5) konkreetsete karistuste kohta, nagu sõidukite konfiskeerimine/arestimine ja tagatiste kohaldamine, st garantii esitamine tagatisena liiklusrikkumise eest määratud rahalise karistuse tasumiseks. Samuti tehti tehniline analüüs ELi kohtusüsteemide digitaliseerimise ja läbivaadatud direktiivi jaoks sobivate digi-/IT-lahenduste kohta.

- **Konsulteerimine sidusrühmadega**

Konsultatsioonide eesmärk oli saada sidusrühmadelt kinnitus komisjoni arusaamisele kõnealustest küsimustest ja eelkõige koguda arvamusi kavandatud poliitikameetmete kohta. Konsultatsioonide käigus koguti ka tõendeid kavandatud poliitikameetmete eeldatavate kulude ja tulude kohta. Need aitasid tuvastada puudusi sekkumisloogikas või lisatähelepanu vajavaid valdkondi. Esialgse mõjuhinna avaliku konsultatsiooni, sihtkonsultatsioonide ja avatud avaliku konsultatsiooni eesmärk oli koguda teavet ja arvamusi mõjuhinna järgmiste osade kohta: 1) probleemi määratlus, sealhulgas vastavad probleemi põhjused ja poliitikaeesmärgid; 2) läbivaatamise ulatus; 3) võimalikud poliitikameetmed ja valikuvõimalused ning nende tõenäoline mõju, sealhulgas subsidiaarsusele ja ELi mõõtmele; 4) tõhususest tingitud kokkuhoiu võimalused (eelkõige regulatiivse koormuse vähendamine) ja lihtsustamismeetmed.

Konsulteeriti paljude eri sidusrühmadega, näiteks 1) keskvalitsusasutustega (transpordi-, sise- ja justiitsministeeriumid ning detsentraliseeritud riigiasutused); 2) kohaliku omavalitsuse asutustega (kohalikud omavalitsused ja nende ühendused, nt POLIS ja EURO CITIES); 3) teadusorganisatsioonide ja liiklusohutusega tegelevate vabaühendustega (nt VIASi instituut, ETSC, FERSI/SWOV); 4) politseivõrgustiku organisatsioonidega (nt ROADPOL); 5) liiklejate, ettevõtjate ja maanteetranspordi ühendustega (nt ADAC, FIA, IRU, UICR, TLN, CORTE, Leaseurope).

- **Mõjuhindang**

Nagu esialgses mõjuhinna³⁹ märgitud, analüüsiti selle algatuse järgmisi mõjusid: 1) majanduslik mõju – *mõju avalikule haldusele, erasektorile (nt liisinguettevõtjad), VKEdele, liiklejatele, siseturu toimimisele ja konkurentsile*; 2) sotsiaalne mõju – *mõju liiklusohutusele ja põhiõiguste kaitsele*; 3) keskkonnamõju – *mõju kehtivate liikluseeskirjade (eelkõige kohaldatavate kiiruspiirangute) järgimisele*. Lähtestsenaariumis (ei tehta midagi), millega võrreldes hinnati iga kindlaksmääratud poliitikavariandi mõju, võeti hindamise lähtepunktiks ELi 2020. aasta võrdlusstsenaarium (REF2020), milles võetakse arvesse COVID-19 pandeemia mõju transpordisektorile.

³⁸ „Impact assessment support study for the revision of Directive (EU) 2015/413 facilitating cross-border exchange of information on road-safety-related traffic offences“, ECORYS konsortsium (2023), MOVE/C2/SER/2019–425/SI2.819667.

³⁹ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/2131-Cross-border-enforcement-of-road-traffic-rules_en

Käesolevale piiriülese teabevahetuse direktiivi muutmise ettepanekule on lisatud mõjuhindang, mille kavand esitati õiguskontrollikomiteele 22. juunil 2022. Õiguskontrollikomitee esitas reservatsioonidega positiivse arvamuse 22. juulil 2022.⁴⁰ Mõjuhindangut kohandati vastavalt, et võtta arvesse mitte ainult õiguskontrollikomitee reservatsioone, vaid ka üksikasjalikumaid märkusi. Mõjuhindang sisaldab poliitikavariantide üksikasjalikku kirjeldust (5. jaos) ja kõigi variantide mõju põhjalikku analüüsi (6. jaos). Analüüsitud poliitikavariandid on kokku võetud järgmiselt:

1. 1. poliitikavariant. See on baas-poliitikavariant, mis sisaldab 11 säilitatud poliitikameedet (16st), mis on kõigis poliitikavariantides samad. Piiriülese teabevahetuse direktiivi kohaldamisala laiendatakse nii, et see hõlmaks ka muid liiklusohutusnõuete rikkumisi, mida on võimalik avastada eemalt automaatsete kontrolliseadmetega, nagu *eessõitva sõiduki suhtes liiga väikese pikivahe hoidmine, ohtlik möödasõit, ohtlik parkimine, valge(te) joon(t)e ületamine, vastassuunavööndis sõitmine, hädaolukorra koridoride loomist ja kasutamist käsitlevate eeskirjade eiramine ning ülekoormatud sõiduki kasutamine*. See suurendaks kehtiva direktiivi tulemuslikkust, parandades olemasolevat teabevahetust ja lahendades mitteresidendist õigusrikkujate põhiõiguste (sh isikuandmete) kaitsega seotud probleemid uurimisetapis, ja seda toetavad kõik sidusrühmad. Selle variandi kohaselt tuleks sõiduki varasema valdaja/kasutaja kohta riiklikes sõidukiregistrites sisalduvat teavet säilitada teatava aja jooksul ja olemasolu korral teistegagi jagada. Kui sõiduk on liisitud (või pikaajalisel rendil), vahetatakse teavet sõiduki tegeliku kasutaja kohta, kui see on riiklikus sõidukiregistris olemas. Õiguskaitseasutustel oleks lubatud kasutada mitte ainult sõidukiregistreid, vaid ka muid registreid, nagu näiteks riiklikke juhilubade registreid (eelistatavalt ühtse elektroonilise süsteemi kaudu), kui see on vajalik liiklusohutusnõuete rikkumise eest vastutava isiku tuvastamiseks.
2. Poliitikavariandid 2 ja 2A. Need variandid hõlmavad kõiki poliitikavariandi 1 elemente ja lisaks nähakse ette kohandatud piiriüleste järeleuurimismenetluste loomine, sealhulgas spetsiaalne IT-portaal⁴¹ valitsusasutuste/organisatsioonide, ettevõtjate ja kodanike vaheliseks suhtluseks ning eelistatavalt detsentraliseeritud⁴² platvorm(id), mis ühendavad määratud kontaktpunktide kaudu toimivas piiriüleses teabevahetuses riiklikud registrid/IT-tagateenused. Võimalus kohaldada sõiduki omaniku/valdaja kohustust teha vastutava isiku tuvastamisel ametiasutustega koostööd vastavalt asjaomase liikmesriigi siseriiklikule õigusele (poliitikavariant 2A) lihtsustaks piiriülest uurimist ja eeldatavasti suurendaks edukate uurimiste arvu liikmesriikides, kus kohaldatakse juhi juriidilise vastutuse süsteemi. Mõned

⁴⁰ RSB/RM/cdd - rsb(2022)5013941.

⁴¹ Portaal on mõeldud ühtseks kontaktpunktiks või Euroopa ühtseks elektrooniliseks pääsupunktiks liiklusohutuseeskirjade piiriülese täitmise tagamisel.

⁴² Süsteemi detsentraliseeritus tähendab seda, et üksus, kellele on usaldatud süsteemi komponentidega seotud toimingute haldamine, ei talleta ega töötle andmeid. Olenevalt sellest, kas süsteemi pääsupunkti haldab ELi institutsioon, asutus või organ või tehakse seda riiklikul/rahvusvahelisel tasandil, ning millised riiklikud asutused isikuandmeid töötlevad ja millisel eesmärgil, kohaldatakse kas määrust (EL) 2018/1725, mis käsitleb füüsiliste isikute kaitset isikuandmete töötlemisel liidu institutsioonides, organites ja asutustes ning isikuandmete vaba liikumist (ELT L 295, 21.11.2018, lk 39), määrust (EL) 2016/679 füüsiliste isikute kaitse kohta isikuandmete töötlemisel ja selliste andmete vaba liikumise kohta (isikuandmete kaitse üldmäärus) (ELT L 119, 4.5.2016, lk 1) või direktiivi (EL) 2016/680, mis käsitleb füüsiliste isikute kaitset seoses pädevates asutustes isikuandmete töötlemisega süütegude tõkestamise, uurimise, avastamise ja nende eest vastutusele võtmise või kriminaalkaristuste täitmisele pööramise eesmärgil ning selliste andmete vaba liikumist (ELT L 119, 4.5.2016, lk 89).

liikmesriigid juba kasutavad seda lähenemisviisi, näiteks Salzburgi foorumi piiriülese teabevahetuse kokkuleppe⁴³ raames.

3. Poliitikavariandid 3 ja 3A. Need variandid põhinevad poliitikavariandil 2A ja lisaks sellele kehtestatakse kohandatud järelmeetmed, millega vastastikku tunnustada (lõplikke) rahalise karistuse otsuseid, mis on tehtud piiriülese teabevahetuse direktiivi kohaldamisalasse kuuluvate süütegude korral. Poliitikavariandiga 3 nähakse ette ka konkreetset menetluslikud nõuded ja tagatised, mida tuleb järgida rahaliste karistuste täitmise tagamisel välismaal. Poliitikavariant 3A on variandi 3 laiendatud versioon, mille puhul vähendatakse raamotsuse 2015/214/JSK artiklis 7 sätestatud aluseid teise liikmesriigi määratud rahalise karistuse otsuse tunnustamisest ja täitmisest keeldumiseks.

Kavandatud meetmete tõhususe analüüs tervikuna näitab, et kogukasu, mis jääb poliitikavariandist olenevalt 1259,2 miljoni euro ja 3850,6 miljoni euro vahele, kaalub olulisel määral üles kogukulud, mis on 2020. aasta hindades vahemikus 72,8–150 miljonit eurot. Kuigi liikmesriikide ametiasutuste parema uurimisega kaasnevad suurimad kulud, nimelt teatiste/karistusteadete saatmine tähtsusega kirjaga, mis on tihedalt seotud ka põhiõiguste kaitsega, on peamine kasu päästetud elude väärtus, st (kvantifitseeritud) sotsiaalne mõju on majanduslike mõjude suhtes positiivne.

Mõjuhindangus jõutakse järeldusele, et eelistatud poliitikavariant on 2A, mida peetakse kavandatud poliitikaeesmärkide saavutamise seisukohalt tulemuslikuks, millel on suur puhaskasu, mis on sisemiselt sidus ja algatuse eesmärkidega proportsionaalne, võtab arvesse liikmesriikide eeskirju ja menetlusi ning on üldiselt poliitilise ja õigusliku teostatavuse seisukohast parim. Poliitikavariant 2A võib samuti märkimisväärselt hõlbustada piiriülest uurimist (ja seega rahaliste karistuste piiriülest täitmise tagamist), korvates seega võimalikud probleemid välise sidususega. See poliitikavariant täiustab mõõdukalt ELi õiguslikke piire, sillutades teed üldiselt vastuvõetavale ja väga tulemuslikule juriidilise vastutuse süsteemile, mida kohaldataks liiklusohutusnõuete rikkumiste suhtes.

Eelistatud poliitikavariandi 2A peamine sotsiaalne mõju tuleneb piiriülese teabevahetuse direktiivi heidutavast mõjust, mis tuleneb liiklusohutuseeskirjade paremast jõustamisest, ning seda hinnati liiklusohutusele avalduva mõju seisukohast (eelkõige päästetud elude ja välditud vigastuste alusel). Poliitikavariandi 2A kohaselt säästetakse aastatel 2025–2050 lähtestsenaariumiga võrreldes hinnanguliselt 384 inimelu ja välditakse 21 789 vigastust. Rahalises mõttes on õnnetuste väliskulude vähenemine aastatel 2025–2050 lähtestsenaariumiga võrreldes hinnanguliselt ligikaudu 2,8 miljardit eurot (nüüdisväärtuses). Peale selle võivad liisinguettevõtjad eeldada, et võrreldes lähtestsenaariumiga säästetakse perioodil 2025–2050 aastas ligikaudu 7 miljonit eurot (nüüdisväärtuses), kuna neil on väiksem halduskoormus, kui sõiduki valdaja (rendilevõtja) isiku saab otse sõidukite registreerimisandmetest.

Poliitikavariandiga 2A loodetakse suurendada edukalt uuritud kuritegude osakaalu ja see peaks suurendama täitmise tagamise kulusid, kuna väljastatud karistuse määramise teadete arv on suurem. Liikmesriikide ametiasutuste lisakulud täitmise tagamisele on ajavahemikul 2025–2050 lähtestsenaariumiga võrreldes hinnanguliselt 136,8 miljonit eurot (nüüdisväärtuses). See hõlmab liikmesriikide haldusasutuste ühekordseid kohandamiskulusid (nt IT-süsteemide

⁴³ Salzburgi foorumi mitmepoolse piiriülese teabevahetuse kokkuleppe allkirjastasid 11. oktoobril 2012 Bulgaaria, Horvaatia, Ungari ja Austria. Selles kasutatakse piiriülese teabevahetuse direktiiviga kehtestatud raamistikku ja see hõlmab ka koostööd liiklusrikkumiste piiriülesel uurimisel (http://www.salzburgforum.org/Treaties_and_Agreement/CBE_Agreement.html).

kohandamisele) 4,6 miljoni euro ulatuses. Eeldatakse, et trahvide maksmisest saadav lisatulu kaalub need suhteliselt väikesed lisakulud üles, kuigi sellist mõju ei ole võimalik hinnata. Lisanduvad Euroopa Komisjoni kohandamiskulud (peamiselt teabeportaali ajakohastamisele) lähtestsenaariumiga võrreldes hinnanguliselt 1,5 miljonit eurot (nüüdisväärtuses) ajavahemikul 2025–2050.

Eelistatud poliitikavariandi keskkonnamõju peaks olema veidi positiivne. Mitteresidentide õigusrikkujate karistamatuse kaotamine toob eeldatavasti kaasa mitteresidentide seaduskuulekama käitumise, mis väljendub kiiruse ületamist arvestades (mis moodustab valdava enamiku välisriikide sõidukitega toime pandud rikkumistest) väiksemas keskmises kiiruses, mis omakorda vähendab kütusekulu ning seega saasteainete ja CO₂ heidet. Aja jooksul, kui heiteta või vähese heitega sõidukite osakaal sõidukipargis suureneb, peaks väiksemast keskmisest kiirusest tulenev keskkonnavaline paranemine eeldatavasti vähenema. Üldiselt ei eeldata, et positiivne mõju keskkonnale on märkimisväärne, kuid ühtlasi ei ole oodata ka keskkonnakahju.

Algatus aitab otseselt saavutada ÜRO kestliku arengu eesmärki nr 11 „Muuta linnad ja asulad kaasavaks, turvaliseks, säilenõtkeks ja kestlikuks“ ning eelkõige sihti 11.2 „Tagada 2030. aastaks kõigile turvalised, taskukohased, kättesaadavad ja kestlikud transpordisüsteemid ning parandada liiklusohutust, eelkõige ühistranspordi osakaalu suurendamise abil ja pöörates rohkem tähelepanu ebasoodsas olukorras olevate inimeste, naiste, laste, puuetega inimeste ja eakate vajadustele“.⁴⁴ Parandades välismaal registreeritud sõidukitega toime pandud liiklusohutusnõuete rikkumiste uurimist, tugevdatakse piiriülese teabevahetuse direktiivi heidutavat mõju. Selle tulemusena peaksid ELi teed muutuma kõigile liiklejatele ohutumaks. Käitumisriske käsitlevate õigusaktide jõustamine on turvalise süsteemi põhimõtte põhielement ja ÜRO 2020. aasta Stockholmi deklaratsiooni (liiklusohutuse kohta) keskne põhimõte.⁴⁵

• **Õigusnormide toimivus ja lihtsustamine**

Õigusloome kvaliteedi ja tulemuslikkuse programmi (REFIT)⁴⁶ osana on käesoleva ettepaneku eesmärk vähendada liikmesriikide ametiasutuste täitmise tagamise kulusid, mis tulenevad liiklusohutusnõuete rikkumiste piiriülesest uurimisest. Kavandatud meetmed peaksid vähendama uurimisele kuluvat aega ja kulusid rikkumise kohta, 1) parandades teabevahetust asutuste vahel, sealhulgas registritele juurdepääsu ja nende sisu; 2) luues kohandatud piiriülese uurimismehhanismi, millega teha paremini kindlaks, kes on rikkumise eest isiklikult vastutav (sh kohustus teha õiguskaitseasutustega koostööd tegeliku õigusrikkuja tuvastamisel, kui see on võimalik). Ettepanek peaks vähendama liiklejate jaoks keerukusega seotud kulusid, kuna teatiste/karistusteadete sisu on parem ja rakendatakse õigusrikkujatega suhtlemise järelmeetmeid (põhiõiguste parem kaitse). Peale selle on ette näha autode liisingu ja rendi ettevõtjate halduskulude vähenemist, kuna lubatakse piiriülest teabevahetust sõiduki tegeliku kasutaja (rendilevõtja) kohta.

Algatus hõlmab põhimõtet „vaikimisi digitaalne“,⁴⁷ kuna soodustab võimaluse korral digiüleminekut. Näiteks sisaldab see digiteeritud järelmeetmeid, mis on seotud karistuste piiriülese täitmisele pööramisega piiriülese teabevahetuse direktiivi kohaldamisalasse

⁴⁴ <https://sdgs.un.org/goals/goal11>

⁴⁵ <https://www.roadsafetysweden.com/contentassets/b37f0951c837443eb9661668d5be439e/stockholm-declaration-english.pdf>

⁴⁶ Komisjoni 2022. aasta tööprogrammi II lisa (REFITi algatused) rubriik „Uus hoog Euroopa demokraatialle“.

⁴⁷ COM(2021) 118.

kuuluvate süütegude korral (sh kõigisse ELi ametlikesse keeltesse tõlgitud standardsete digitaalsete vormide kasutuselevõtmine, mis lihtsustaks nende vahetamist).

- **Põhimõtte „üks sisse, üks välja“ kohaldamine**

Põhimõtte „üks sisse, üks välja“ seisneb kodanike ja ettevõtjate jaoks komisjoni ettepanekutest tuleneva uue koormuse tasakaalustamises, kõrvaldades samas poliitikavaldkonnas olemasoleva samaväärse koormuse. Nagu eespool punktis selgitatud, peaks käesoleva ettepaneku tulemuseks olema erasektori (autoliisingu- ja autorendiettevõtete) halduskulude vähenemine, mis on lähtestsenaariumiga võrreldes 2030. aastal hinnanguliselt 0,435 miljonit eurot ja 2050. aastal 0,275 miljonit eurot. Halduskulude kokkuhoid ettevõtte kohta oleks 2030. aastal ligikaudu 202 eurot ja 2050. aastal 128 eurot. Nüüdisväärtuses väljendatuna oleks aastatel 2025–2050 halduskulude kokkuhoid hinnanguliselt ligikaudu 7 miljonit eurot.

- **Põhiõigused**

Käesoleva ettepaneku üks eesmärk on parandada mitteresidendist juhtide põhiõiguste kaitset. Parem täitmise tagamine, mis tuleneb piiriülesest teabevahetusest liiklusohutusnõuete rikkumise kohta, tagab residendist ja mitteresidendist juhtide võrdse kohtlemise ning tõhusa õiguskaitsevahendi ja õiglase kohtuliku arutamise, süütuse presumptsiooni ja kaitseõiguse tulemusliku kasutamise. Selleks tuleks 1) võimaldada kontrollida teatiste ja täiendavate dokumentide ehtsust; 2) kehtestada teatiste ja täiendavate dokumentide saatmiseks ühtlustatud ajapiirangud; 3) kehtestada kohustuslikud miinimumnõuded teabe jagamiseks vastutavaks peetavate isikutega; 4) tagada järjepidev keelte kasutamise kord kuni edasikaebuse esitamiseni kohtus ning 5) tagada, et kodanikud saavad teatistes/karistusteadetes rohkem teavet, nt vaidlustamise/edasikaebamise ja trahvide maksmise võimaluste kohta.

Käesoleva ettepanekuga nähakse ette ka piiriülese teabevahetuse direktiivi vastavusse viimine isikuandmete kaitset käsitlevate uute eeskirjadega. Seetõttu kehtestatakse asjakohased kaitsemeetmed tagamaks, et direktiivis järgitakse täielikult Euroopa Liidu põhiõiguste harta artikleid 7 ja 8 ning isikuandmete kaitse suhtes kohaldatavat õigusraamistikku. Konsulteeritakse Euroopa Andmekaitseinspektoriga.

4. MÕJU EELARVELE

Käesoleva ettepaneku rakendamiseks on vaja luua uus IT-süsteem ja seda hooldada. See süsteem peaks ühendama selliste olemasolevate riiklike IT-süsteemide ja koostalitlusvõimeliste pääsupunktide võrgustiku, mille toimimise ja haldamise eest vastutab iga liikmesriik ise, eesmärgiga tagada turvaline ja usaldusväärne piiriülene teabevahetus liiklusohutusnõuete rikkumiste kohta. Komisjon määrab rakendusaktides kindlaks sobivad IT-lahendused, sealhulgas spetsiaalse digiportaali ja elektrooniliste süsteemide (liidese platvorm(id)) ülesehituse/arhitektuuri ja tehnilised kirjeldused, et ühendada riiklikud süsteemid teabevahetuseks, mida liikmesriigid võivad kasutada. Sellega tagatakse, et kõik kavandatud lahendused läbivad koostalitlusvõime hindamise, mis põhineb koostalitlusvõimelise Euroopa õigusakti ettepaneku artiklis 3 sätestatud nõuetel. Rakendusaktides tuleks sätestada alljärgnev:

1. tehnilised kirjeldused, millega määratakse kindlaks elektroonilised sidemeetodid, sealhulgas sideprotokollid;
2. infoturbe eesmärgid ja olulised meetmed, millega tagatakse minimaalsed infoturbestandardid ja kõrgetasemeline teabe töötlemise ja edastamise küberturvalisus;

3. osutatavate teenuste kättesaadavuse miinimumeesmärgid ja nendega seotud tehnilised nõuded.

Ühekordsed kulud 2025. aastal ja komisjoni jooksvad kohandamiskulud aastani 2050 on peamiselt seotud IT-süsteemi loomisega valitsusasutuste/organisatsioonide ning füüsiliste ja juriidiliste isikute vahelise suhtluse toetamiseks piiriülestes haldus- ja kriminaalmenetlustes ning ulatuvad hinnanguliselt 1,531 miljoni euron. Liikmesriikide kulusid peetakse üsna väikseks. Eeldatakse, et liikmesriigid kannavad need kulud oma riigieelarvest; samuti võivad nad taotleda ELi rahalist toetust asjakohastest rahastamisprogrammidest, nagu õigusprogramm⁴⁸ ja ühtekuuluvuspoliitika vahendid.

5. MUU TEAVE

• Rakenduskavad ja seire, hindamine, seireprogramm ning sihipärane läbivaatamine

Selleks et jälgida edukalt uuritud liiklusohutusnõuete rikkumiste osakaalu ajas, kohaldatakse jätkuvalt kehtestatud järelevalvevahendeid. Aruandlus sisaldab nende automaatsete väljaminevate/sissetulevate taotluste arvu, mille on esitanud liikmesriik, kus rikkumine toime pandi, ja mis on adresseeritud liikmesriigile, kus sõiduk on registreeritud, ning rikkumiste liiki, mille kohta taotlus esitatakse, ja ebaõnnestunud taotluste arvu. Peale selle peavad liikmesriigid esitama kvantitatiivsed lisanäitajad, näiteks registreeritud liiklusohutusnõuete rikkumiste kohta, mis avastatakse automaatselt või ilma vastutavat isikut kohapeal tuvastamata ja mis on toime pandud sõidukiga, mis on registreeritud muus liikmesriigis kui õigusrikkumise toimumise liikmesriik, või mitteresidentide poolt vabatahtlikult makstud rahaliste karistuste arvu kohta.

Liikmesriikide uut aruandeperioodi pikendatakse praeguselt kahelt aastalt neljale, et viia see kooskõlla komisjoni hindamiskalendriga ja vähendada riiklike ametiasutuste halduskoormust. Komisjon teavitab liikmesriike esitatud aruannete sisust pärast nende hindamist. IT-platvormi(de) eesmärk on hõlbustada andmete automaatset koondamist konkreetsete aruandlusfunktsioonide abil. Komisjon jälgib käesoleva algatuse rakendamist ja kohaldamise tulemuslikkust mitme meetme ja põhiliste tulemusnäitajate abil, millega mõõdetakse tegevuseesmärkide saavutamisel tehtud edusamme. Viis aastat pärast õigusakti jõustumist viivad komisjoni talitused läbi hindamise, et kontrollida, mil määral on algatuse eesmärgid saavutatud.

• Ettepaneku sätete üksikasjalik selgitus

Muudetud piiriülese teabevahetuse direktiivi ettepanek on üles ehitatud käesoleva seletuskirja 1. peatükis osutatud kolmele peamisele poliitikaeesmärgile, mis on omavahel seotud ja mille eesmärk on parandada liidus liiklusohutust. Peamised sätted, mis muudavad direktiivi oluliselt või lisavad uusi elemente, on järgmised:

Artikli 1 lõikega 1 muudetakse piiriülese teabevahetuse direktiivi artiklit 2, laiendades direktiivi kohaldamisala rohkematele liiklusohutusnõuete rikkumistele: 1) eespool liikuva sõidukiga ebapiisava pikivahe hoidmine; 2) ohtlik möödasõit; 3) ohtlik parkimine; 4) ühe või mitme valge pidevjoone ületamine; 5) vastassuunavööndis sõitmine; 6) hädaolukorrad koridoride loomise ja kasutamise eeskirjade eiramine ning 7) ülekoormatud sõiduki kasutamine. Samuti selgitatakse selles seoseid piiriülese teabevahetuse direktiivi ning liikmesriikide teatavaid õigusi ja kohustusi käsitleva juba olemasoleva ELi õigusraamistiku

⁴⁸ https://commission.europa.eu/funding-tenders/find-funding/eu-funding-programmes/justice-programme_en

vahel, nagu direktiiv 2014/41/EL, konventsioon Euroopa Liidu liikmesriikide vahelise vastastikuse õigusabi kohta kriminaalasjades, nõukogu raamotsus 2005/214/JSK ning kahtlustatavate ja süüdistatavate õigusi käsitlevad õigusaktid.

Artikli 1 lõikega 2 muudetakse piiriülese teabevahetuse direktiivi artiklit 3, täpsustades olemasolevaid määratlusi ja lisades uute liiklusohutusnõuete rikkumiste määratlused.

Artikli 1 lõikega 3 lisatakse uus artikkel 3a riiklike kontaktpunktide vastutuse ja pädevuse kohta. Liikmesriikide kontaktpunktid peavad tegema koostööd teiste asutustega, kes tegelevad piiriülese teabevahetuse direktiivi kohaldamisalasse kuuluvate liiklusohutusnõuete rikkumiste uurimisega, olenemata õigusrikkumise laadist või asutuse õiguslikust seisundist. Seega julgustatakse liikmesriike vahetama direktiivi kohast teavet ühtse süsteemi kaudu.

Artikli 1 lõikega 4 asendatakse piiriülese teabevahetuse direktiivi artikkel 4. Selles on sätestatud, et sõidukite registreerimisandmete vahetamine peaks toimuma ühtse elektroonilise süsteemi – Euroopa mootorsõidukite ja juhilubade infosüsteemi (EUCARIS) – kaudu, et tagada sõidukite registreerimisandmete kiire, kulutõhus, turvaline ja usaldusväärne vahetamine liikmesriikide vahel. Samuti on selles sätestatud, et liikmesriikidel on lubatud teha sõidukiregistrites automatiseeritud otsinguid vastavalt kehtivale korrale (sh tarkvararakenduse kasutamine), kuni komisjon võtab vastu rakendusakti, millega kehtestatakse selliste otsingute tegemise kord. Samuti peavad liikmesriigid hoidma teatavad sõidukite registreerimisandmed kättesaadava ja ajakohasena. Kui sõiduk on liisitud (või pikaajalisel rendil), on liikmesriikidel lubatud teha sõidukiregistrites automatiseeritud otsinguid, et saada sõidukite lõppkasutajate andmeid, kui need on kättesaadavad. Kehtestatakse sõidukite varasemate omanike, valdajate ja lõppkasutajate isikuandmete säilitamise tähtaeg, et anda ametiasutustele uurimise jaoks vajalikku asjakohast teavet.

Artikli 1 lõikega 5 lisatakse:

- uus artikkel 4a liikmesriikidevahelise vastastikuse abi menetluste kohta liiklusohutusnõuete rikkumiste piiriülesel uurimisel. Selles on sätestatud, et liikmesriigid on kohustatud üksteist vastastikku abistama, kui tehtud automatiseeritud otsingu tulemuste põhjal ei suuda liikmesriik, kus rikkumine toime pandi, korrektselt tuvastada liiklusohutusnõuete rikkumise eest vastutavat isikut. Vastastikuse abi menetlused digiteeritakse vastavalt rakendusaktile. Samuti määratakse kindlaks põhjused, mille alusel võib registreerimiskohaks olev liikmesriik või elukohaliikmesriik keelduda andmast vastastikust abi vastutava isiku tuvastamiseks, eelkõige selleks, et vältida kaitstud isikute identiteedi avalikustamist;
- uus artikkel 4b, mis käsitleb vastutava isiku tuvastamist hõlbustavate siseriiklike meetmete kohaldamist. Selles on sätestatud, et liikmesriikidel on lubatud kohaldada mitteresidentide suhtes oma siseriiklikke meetmeid, see hõlmab eelkõige vastutavaks peetavate isikute kohustust teha oma ametiasutustega koostööd vastutava isiku tuvastamisel, ja
- uus artikkel 4c muude andmebaaside kasutamise kohta liiklusohutusnõuete rikkumiste uurimisel. Selles sätestatakse, et liikmesriikide õiguskaitseasutustel on lubatud kasutada mitte ainult sõidukiregistreid, vaid ka muid registreid, nagu riiklikud juhilubade registrid või rahvastikuregistrid, kui selline kasutamine on liidu õigusaktidega sõnaselgelt lubatud.

Artikli 1 lõikega 6 asendatakse piiriülese teabevahetuse direktiivi artikkel 5. Selles sätestatakse teatise minimaalne sisu: teave toimepandud rikkumise, määratud karistuste, vaidlustamise korra, rahaliste karistuste maksmise (sealhulgas leevendusmeetmete) kohta,

kohaldatavad andmekaitse-eeskirjad ning asjakohasel juhul teave üksuse kohta, kellele teatise saatnud liikmesriik on andnud volituse rahalisi karistusi vastu võtta.

Artikli 1 lõikega 7 lisatakse:

- uus artikkel 5a teatise kättetoimetamise ja täiendavate dokumentide kohta. Selles sätestatakse vastutavaks peetavate isikute ja liikmesriikide ametiasutuste vahelise suhtluse keelte kasutamise kord, mida kohaldatakse kuni edasikaebuse esitamiseni kohtus, ning ühtlustatud ajapiirangud nende dokumentide saatmiseks. Juhtudeks, kui dokumente ei ole allkirja vastu või võrdväärsete elektrooniliste vahendite kaudu võimalik kätte toimetada, kehtestatakse dokumentide piiriüleseks kättetoimetamiseks konkreetsed vastastikuse abi menetlused. Need digiteeritakse vastavalt rakendusaktile;
- uus artikkel 5b selliste era- või avalik-õiguslike üksuste finantsnõuete kohta, kellele liikmesriigid on andnud järelmenetlemise volitused. Selles on sätestatud, et vastutavaks peetavad isikud ei ole kohustatud tasuma karistustega seotud õigus- ja halduskulusid, kui karistuste haldamine on usaldatud võlgade sissenõudmisega tegelevatele isikutele. Sellest hoolimata on liikmesriikide ametiasutustel lubatud kehtestada proportsionaalseid haldustasusid.

Artikli 1 lõikega 8 asendatakse:

- piiriülese teabevahetuse direktiivi artikkel 6. Sellega pikendatakse liikmesriikide aruandeperioodi neljale aastale, viies selle kooskõlla komisjoni hindamiskalendriga. Liikmesriigid peavad esitama kvantitatiivsed lisanäitajad, näiteks registreeritud liiklusohutusnõuete rikkumiste kohta, mis on toime pandud sõidukitega, mis on registreeritud muus liikmesriigis kui õigusrikkumise toimumise liikmesriik, või mitteresidentide poolt vabatahtlikult makstud rahaliste karistuste arvu kohta. Komisjon peab teavitama liikmesriike esitatud aruannete sisust pärast nende hindamist;
- piiriülese teabevahetuse direktiivi artikkel 7. Liikmesriigid peavad üksteist teavitama pilvedes säilitatavate andmetega seotud küberturbeintsidenditest;
- piiriülese teabevahetuse direktiivi artikkel 8. Selles sätestatakse komisjoni kohustus luua spetsiaalne IT-portaal, mis hõlbustaks teabevahetust riiklike kontaktpunktide, liikmesriikide muude asjaomaste asutuste ja liiklejate vahel, nt seoses liikmesriikides kehtivate liiklusohutuseeskirjade, vaidlustamise/edasikaebamise korra ja kohaldatavate karistustega. Portaal hõlbustab ka teatiste ja täiendavate dokumentide autentsuse kontrollimist. Vahetatav teave võib hõlmata sõidukite registreerimisandmeid ja andmeid isikute kohta, keda peetakse vastutavaks või kes on vastutavad liiklusohutusnõuete rikkumiste eest.

Artikli 1 lõikega 9 lisatakse uus artikkel 8a rahalise toetuse kohta, et edendada piiriülest koostööd liiklusohutuseeskirjade jõustamisel ELis. Luuakse õiguslik alus, et EL saaks rahastada meetmeid, mille eesmärk on jagada parimaid jõustamistavasid, kohaldada liikmesriikides arukaid täitmise tagamise viise, suurendada õiguskaitseasutuste suutlikkust ja korraldada teadlikkuse suurendamise kampaaniaid.

Artikli 1 lõikega 10 asendatakse piiriülese teabevahetuse direktiivi artikkel 9, andes komisjonile õiguse võtta vastu delegeeritud õigusakte uue lisa ajakohastamiseks vastavalt tehnika arengule.

Artikli 1 lõikega 11 lisatakse uus artikkel 10a, mis käsitleb Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 182/2011 kohaselt loodavat komiteed.

Artikli 1 lõikega 12 asendatakse piiriülese teabevahetuse direktiivi artikkel 11. Selle kohaselt peab komisjon esitama Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande direktiivi kohaldamise kohta.

Artikli 1 lõikega 13 asendatakse direktiivi (EL) 2015/413 I lisa muudetud direktiivi lisaga.

Artikli 1 lõikega 14 tunnistatakse kehtetuks direktiivi (EL) 2015/413 II lisa.

Artiklis 2 määratakse kindlaks tähtaeg, mille jooksul liikmesriigid peavad muudetud direktiivi üle võtma.

Artiklis 3 on sätestatud muudetud direktiivi jõustumine kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist Euroopa Liidu Teatajas.

Artikliga 4 adresseeritakse muudetud direktiiv liikmesriikidele.

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV,

millega muudetakse direktiivi (EL) 2015/413, millega hõlbustatakse piiriülest teabevahetust liiklusohutusnõuete rikkumise kohta

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artikli 91 lõike 1 punkti c,

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,

olles edastanud seadusandliku akti eelnõu liikmesriikide parlamentidele,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust¹,

võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust²,

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt

ning arvestades järgmist:

- (1) Direktiiviga (EL) 2015/413 hõlbustatakse piiriülest teabevahetust liiklusohutusnõuete rikkumiste kohta ja vähendatakse seeläbi mitteresidendist õigusrikkujate karistusest jäämist. Liiklusohutusnõuete rikkumiste tulemuslik piiriülene uurimine ja nende eest määratud karistuste täitmine parandab liiklusohutust, kuna see julgustab mitteresidendist juhte liiklema ohutumalt ja vähendab nende poolt toime pandud rikkumisi.
- (2) Liiklusohutusnõuete rikkumiste uurimisega tegelevate õiguskaitseasutuste praktika on näidanud, et direktiivi (EL) 2015/413 praegune sõnastus ei aita piisaval määral tagada mitteresidendist juhtide poolt toime pandud liiklusohutusnõuete rikkumiste tulemuslikku uurimist ega rahaliste karistuste täitmisele pööramist. Nii jäävad mitteresidendist juhid karistamata ja see mõjutab negatiivselt liiklusohutust liidus. Lisaks ei austata piiriüleste uurimiste puhul alati mitteresidendist juhtide menetlus- ja põhiõigusi, eelkõige seetõttu, et trahvide suuruse määramine ja edasikaebamismenetlus ei ole läbipaistev. Direktiivi eesmärk on veelgi tõhustada teises liikmesriigis registreeritud sõidukitega toime pandud liiklusohutusnõuete rikkumiste uurimist, et aidata saavutada liidu eesmärk vähendada 2050. aastaks surmade arvu kõigi transpordiliikide puhul peaaegu nullini ning tugevdada mitteresidendist juhtide põhi- ja menetlusõiguste kaitset.
- (3) Komisjon kinnitas ELi liiklusohutuspoliitika raamistikus aastateks 2021–2030³ taas ambitsioonikat eesmärki viia 2050. aastaks liidu teedel hukkunute ja raskelt

¹ ELT C , , lk .

² ELT C , , lk .

³ SWD(2019) 283 final.

vigastatute arv peaaegu nullini (nn nulleesmärk) ning keskpika perioodi eesmärki vähendada surmade ja raskete vigastuste arvu 2030. aastaks 50 %, mis oli algselt 2017. aastal liidu transpordiministrite poolt Valletta liiklusohutuse deklaratsioonis seatud eesmärk. Nende eesmärkide saavutamiseks teatas komisjon teatises „Säästva ja aruka liikuvuse strateegia – Euroopa transpordivaldkonna edasise arengu suunad“⁴ oma kavatsusest vaadata läbi Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv (EL) 2015/413⁵.

- (4) Direktiivi kohaldamisala tuleks laiendada muudele liiklusohutusnõuete rikkumistele, et tagada juhtide võrdne kohtlemine. Võttes arvesse direktiivi (EL) 2015/413 vastuvõtmise õiguslikku alust, nimelt Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 91 lõike 1 punkti c, tuleks direktiivi kohaldamisalasse lisatavate rikkumiste puhul näidata nende tugevat seost liiklusohutusega, käsitledes ohtlikku ja hoolimatut käitumist, mis kujutab endast tõsist ohtu liiklejatele. Kohaldamisala laiendamine peaks kajastama ka tehnika arengut liiklusohutusnõuete rikkumiste automaatsel avastamisel.
- (5) Liiklusohutusnõuete rikkumised liigitatakse liikmesriikide õiguse kohaselt kas haldusrikkumisteks või süütegudeks, mille alusel võivad haldusasutused või kohtud alata menetluse haldus- või kriminaalasjades pädevates kohtutes, olenevalt kohaldatavatest siseriiklikest menetlustest. Kriminaalasjades tehtavat õiguslast koostööd reguleerib konkreetne liidu õigusraamistik, mis põhineb kohtuotsuste ja -lahendite vastastikuse tunnustamise põhimõttel. Seepärast on vaja, et käesoleva direktiivi kohaldamine ei kahjustaks liikmesriikide õigusi ja kohustusi, mis tulenevad muudest kriminaalasjades kohaldatavatest liidu õigusaktidest, eelkõige nendest, mis on sätestatud nõukogu raamotsuses 2005/214/JSK,⁶ Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis 2014/41/EL⁷ seoses tõendite vahetamise korraga ning Euroopa Liidu liikmesriikide vahelist vastastikust õigusabi kriminaalasjades käsitleva konventsiooni (mille on koostanud nõukogu Euroopa Liidu lepingu artikli 34 alusel)⁸ artiklis 5 seoses dokumentide kättetoimetamise korraga. Lisaks ei tohiks käesoleva direktiivi rakendamine mõjutada kriminaalkohtumenetlusi, mille puhul on asjaomaste isikute jaoks vaja konkreetseid tagatisi ehk kahtlustatavate ja süüdistatavate menetluslikke tagatisi, mis on sätestatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivides 2010/64/EL,⁹ 2012/13/EL,¹⁰ 2013/48/EL,¹¹ (EL) 2016/343,¹² (EL) 2016/800¹³ ja (EL) 2016/1919¹⁴.

⁴ Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele „Säästva ja aruka liikuvuse strateegia – Euroopa transpordivaldkonna edasise arengu suunad“ (COM(2020) 789 final).

⁵ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. märtsi 2015. aasta direktiiv (EL) 2015/413, millega hõlbustatakse piiriülest teabevahetust liiklusohutusnõuete rikkumise kohta (ELT L 68, 13.3.2015, lk 9).

⁶ Nõukogu 24. veebruari 2005. aasta raamotsus 2005/214/JSK rahaliste karistuste vastastikuse tunnustamise põhimõtte kohaldamise kohta (ELT L 76, 22.3.2005, lk 16).

⁷ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 3. aprilli 2014. aasta direktiiv 2014/41/EL, mis käsitleb Euroopa uurimismäärust kriminaalasjades (ELT L 130, 1.5.2014, lk 1).

⁸ EÜT C 197, 12.7.2000, lk 3.

⁹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. oktoobri 2010. aasta direktiiv 2010/64/EL õiguse kohta suulisele ja kirjalikule tõlele kriminaalmenetluses (ELT L 280, 26.10.2010, lk 1).

¹⁰ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 22. mai 2012. aasta direktiiv 2012/13/EL, milles käsitletakse õigust saada kriminaalmenetluses teavet (ELT L 142, 1.6.2012, lk 1).

¹¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 22. oktoobri 2013. aasta direktiiv 2013/48/EL, mis käsitleb õigust kaitsjale kriminaalmenetluses ja Euroopa vahistamismäärusega seotud menetluses ning õigust lasta teavitada vabaduse võtmisest kolmandat isikut ja suhelda vabaduse võtmise ajal kolmandate isikute ja konsulaarasutustega (ELT L 294, 6.11.2013, lk 1).

- (6) Tuleks kindlaks määrata riiklike kontaktpunktide vastutus ja pädevus, et tagada nende sujuv koostöö teiste ametiasutustega, kes tegelevad käesoleva direktiivi kohaldamisalasse kuuluvate liiklusohutusnõuete rikkumiste uurimisega. Riiklikud kontaktpunktid peaksid olema sellistele ametiasutustele alati kättesaadavad ja vastama nende taotlustele mõistliku aja jooksul. See peaks olema nii olenemata rikkumise laadist või ametiasutuse õiguslikust seisundist ning eelkõige sellest, kas ametiasutusel on riiklik, piirkondlik või kohalik pädevus.
- (7) Direktiiviga (EL) 2015/413 loodud piiriülese teabevahetuse süsteemi põhialused on osutunud tulemuslikuks. Siiski on vaja teha täiendavaid parandusi ja kohandusi, et lahendada probleemid, mis tulenevad puudulikest, ekslikest või ebatäpsetest andmetest. Seepärast tuleks liikmesriikidele kehtestada täiendavad kohustused seoses vajadusega hoida teatavad andmed asjaomastes andmebaasides kättesaadavana ja ajakohasena, et teabevahetus oleks tulemuslikum.
- (8) Samuti peaks õigusrikkumise toimumise liikmesriigil olema lubatud teha sõidukiregistrites automatiseeritud otsinguid, et saada andmeid sõidukite lõppkasutajate kohta, kui selline teave on juba kättesaadav. Lisaks tuleks kehtestada sõidukite varasemate omanike, valdajate ja lõppkasutajate isikuandmete säilitamise tähtaeg, et anda ametiasutustele uurimise jaoks vajalikku asjakohast teavet.
- (9) Taotlus sõidukite registreerimisandmete avalikustamiseks ja andmeelementide vahetamiseks piiriüleste juhtumite korral peaks toimuma ühtse elektroonilise süsteemi kaudu. Seega, tuginedes juba olemasolevale tehnilisele raamistikule, tuleks direktiivi (EL) 2015/413 kohast sõidukite registreerimisandmete automatiseeritud otsingut teha üksnes Euroopa mootorsõidukite ja juhilubade infosüsteemi (EUCARIS) tarkvararakenduse ja selle tarkvara muudetud versioonide abil. See peaks võimaldama konkreetsete sõidukite registreerimisandmete kiiret, kulutõhusat, turvalist ja usaldusväärset vahetamist liikmesriikide vahel ning seega suurendama uurimise tõhusust. Liikmesriigid peaksid vältima teabe vahetamist muul viisil, mis oleks vähem kulutõhus ega pruugi tagada edastatavate andmete kaitset.
- (10) Selleks et tagada liikmesriikide tehtavatele otsingutele ühetaolised tingimused, peaks komisjonil olema õigus võtta vastu rakendusakte, millega kehtestatakse selliste otsingute tegemise kord. Olemasoleval elektroonilisel süsteemil põhineva sõidukite registreerimisandmete automatiseeritud vahetamise suhtes tuleks siiski kehtestada üleminekumeetmed, et tagada sujuv andmevahetus, kuni selliseid eeskirju hakatakse kohaldama.
- (11) Kui vastutavat isikut ei ole sõidukiregistris saadud teabe põhjal võimalik õigusrikkumise toimumise liikmesriigi õigusaktidega nõutava kindlusega tuvastada, peaksid liikmesriigid tegema koostööd, et teha kindlaks vastutava isiku isikusamasus. Selleks tuleks kehtestada vastastikuse abistamise menetlus, mille eesmärk on tuvastada vastutav isik kas kinnituse taotlemise teel, tuginedes õigusrikkumise toimumise

¹² Euroopa Parlamendi ja nõukogu 9. märtsi 2016. aasta direktiiv (EL) 2016/343, millega tugevdatakse süütuse presumptsiooni teatavaid aspekte ja õigust viibida kriminaalmenetluses kohtulikult arutelul (ELT L 65, 11.3.2016, lk 1).

¹³ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. mai 2016. aasta direktiiv (EL) 2016/800, mis käsitleb kriminaalmenetluses kahtlustatavate või süüdistatavate laste menetluslikke tagatisi (ELT L 132, 21.5.2016, lk 1).

¹⁴ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. oktoobri 2016. aasta direktiiv (EL) 2016/1919, milles käsitletakse tasuta õigusabi andmist kahtlustatavatele ja süüdistatavatele kriminaalmenetluses ning isikutele, kelle üleandmist taotletakse Euroopa vahistamismäärusega seotud menetluses (ELT L 297, 4.11.2016, lk 1).

liikmesriigis juba olemasolevale teabele, või esitades taotluse, et registreerimiskohaks oleva liikmesriigi või elukohaliikmesriigi asjaomased ametiasutused viiksid läbi suunatud uurimise.

- (12) Registreerimiskohaks olev liikmesriik või elukohaliikmesriik peaks mõistliku aja jooksul esitama õigusrikkumise toimumise liikmesriigi nõutud lisateabe, mis on vajalik vastutava isiku tuvastamiseks. Kui teavet ei ole võimalik koguda või esitada või kui seda ei ole võimalik teha põhjendamatult viivitusega, tuleks esitada üksikasjalik selgitus selle põhjuste kohta ning viivitus peaks olema võimalikult lühike.
- (13) Konkreetselt tuleks kindlaks määrata põhjused, mille alusel võib registreerimiskohaks olev liikmesriik või elukohaliikmesriik keelduda andmast vastastikust abi vastutava isiku tuvastamiseks. Eelkõige tuleks kehtestada kaitsemeetmed, et vältida kaitstud isikute, näiteks kaitstud tunnistajate identiteedi avalikustamist nende menetluste kaudu.
- (14) Liikmesriikidel peaks olema lubatud kasutada siseriiklike menetlusi, mida nad kohaldaksid juhul, kui liiklusohutusnõuete rikkumise oleks toime pannud kõnealuses riigis elav isik. Õiguskindlust tuleks tugevdada seoses selliste menetluste raames võetud konkreetsete meetmete kohaldatavusega, nimelt seoses dokumentidega, millega nõutakse rikkumise toimepaneku kinnitamist või eitamist või millega kohustatakse asjaomaseid isikuid tegema koostööd vastutava isiku tuvastamisel. Kuna kõnealustel meetmetel peaksid olema asjaomastele isikutele samad õiguslikud tagajärjed kui siseriiklike juhtumite korral, tuleks ka nendele isikutele kohaldada samu põhi- ja menetlusõiguste nõudeid.
- (15) Kui liidu või liikmesriikide õiguses on sõnaselgelt ette nähtud juurdepääs muudele riiklikele või liidu andmebaasidele või võimalus vahetada nendest andmebaasidest saadavat teavet direktiivi (EL) 2015/413 kohaldamise eesmärgil, peaks liikmesriikidel olema võimalus vahetada teavet nende andmebaaside kaudu viisil, millega austatakse mitteresidendist juhtide põhiõigusi.
- (16) See, kuidas liiklusohutusnõuete rikkumisi käsitlev teatis ja selle sisu on määratletud, erineb praegu liikmesriigiti sellisel määral, et see võib kahjustada õigusrikkumise toimumise liikmesriigi algatatud järelmeetmetega seotud isikute põhi- ja menetlusõigusi. See kehtib eelkõige juhul, kui saadetakse välja nn eelteatised, mis ei vasta direktiivis (EL) 2015/413 nõutud keele- ja teabestandarditele. Isikud, keda selline tegevus mõjutab, ei tunne tavaliselt õigusrikkumise toimumise liikmesriigi õigussüsteemi ega räägi selle riigi ametlikku keelt või ametlikke keeli, mistõttu tuleks nende menetlus- ja põhiõigusi paremini kaitsta. Selle eesmärgi saavutamiseks tuleks kehtestada teatise sisu jaoks kohustuslikud miimumnõuded ning direktiivi (EL) 2015/413 II lisas praegu esitatud näidist teatisest, mis sisaldab üksnes põhiteavet, ei tohiks enam kasutada.
- (17) Teatis peaks sisaldama vähemalt üksikasjalikku teavet õigusrikkumise õigusliku klassifikatsiooni ja õiguslike tagajärgede kohta, eelkõige seetõttu, et karistused direktiivi (EL) 2015/413 kohaldamisalasse kuuluvate õigusrikkumiste eest võivad olla mitterahalist laadi, näiteks õigusrikkuja juhtimisõigusele kehtestatud piirangud. Edasikaebamise õigust tuleks toetada ka üksikasjaliku teabega selle kohta, kus ja kuidas kasutada kaitseõigust või esitada kaebus õigusrikkumise toimumise liikmesriigis keeles, millest asjaomane isik aru saab. Kui see on asjakohane, tuleks esitada ka tagaseljamenetluse kirjeldus, juhaks kui vastutavaks peetav isik ei kavatse menetluses osalemiseks õigusrikkumise toimumise liikmesriiki tagasi pöörduda. Vabatahtliku koostöö ergutamiseks tuleks muuta lihtsasti mõistetavaks ka

maksevõimalused ja karistuste mahu vähendamise viisid. Kuna teatis peaks olema esimene dokument, mis sõiduki omanikule, valdajale või lõppkasutajale või muule vastutavaks peetavale isikule rikkumise kohta saadetakse, peaks see sisaldama Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2016/680¹⁵ artikli 13 kohast teavet, mis peaks artikli 13 lõike 2 punkti d kohaselt sisaldama teavet isikuandmete päritoluallika kohta, ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2016/679¹⁶ artiklite 13 ja 14 kohast teavet. See teave tuleks esitada teatises kas otse või viitena kohale, kus see on kättesaadavaks tehtud.

- (18) Kui liikluskontrolli käigus kontrollitakse mitteresidendist isikuid kohapeal ja sellega seoses algatatakse liiklusohutusnõuete rikkumise toimepanemise suhtes järelmenetlus, peaks teatis sisaldama ainult teatavaid olulisi elemente ja see tuleks anda liikluskontrolli käigus otse asjaomasele isikule.
- (19) Tagamaks, et vastutavaks peetav isik on see, kellele teatis ja mis tahes täiendavad dokumendid tegelikult üle antakse, ning selleks, et vältida asjaga mitteseotud kolmandate isikute ekslikku kaasamist, tuleks kehtestada dokumentide kättetoimetamise eeskirjad.
- (20) Kui dokumente ei ole võimalik kätte toimetada tähitud kirjaga või samaväärsete elektrooniliste vahendite abil, peaks õigusrikkumise toimumise liikmesriigil olema lubatud tugineda sellele, et registreerimiskohaks olev liikmesriik või elukohaliikmesriik toimetab dokumendid ja teated asjaomasele isikule kätte dokumentide kättetoimetamist reguleerivate siseriiklike õigusaktide alusel.
- (21) Nii teatis kui ka kõik täiendavad dokumendid tuleks saata sõiduki registreerimisdokumendi keeles, või kui selline teave ei ole kättesaadav või kui see on vajalik põhiõiguste kaitseks, siis registreerimiskohaks oleva liikmesriigi või elukohaliikmesriigi asjakohases ametlikus keeles või asjakohastes ametlikes keeltes. Kuna mõnes liikmesriigis on aga mitu ametlikku keelt, võib kõnealune kohustus viia selleni, et teatised ja muud täiendavad teated saadetakse välja keeles, millest saaja aru ei saa. Teatise jaoks sobiva keele kindlaksmääramiseks peaksid liikmesriigid teatama komisjonile, millist keelt nad eelistavad, vajaduse korral territoriaalsete alapiirkondade kaupa. Komisjon peaks teatatud keele-eelistused avaldama. See ei tohiks piirata direktiivi 2010/64/EL kohaldamist kooskõlas selle artikli 1 lõikega 3.
- (22) Õigusrikkumise toimumise liikmesriik peaks lubama isikul, keda peetakse liiklusohutusnõuete rikkumise eest vastutavaks, suhelda kuni kohtusse pöördumiseni mis tahes keeles, millest registreerimiskohaks olev liikmesriik, elukohaliikmesriik või õigusrikkumise toimumise liikmesriik on komisjonile teatanud, või kui asjaomane isik ei oska neid keeli piisavalt, siis keeles, mida ta räägib või millest ta aru saab, et hõlbustada tema menetlusõiguste kasutamist.

¹⁵ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. aprilli 2016. aasta direktiiv (EL) 2016/680, mis käsitleb füüsiliste isikute kaitset seoses pädevates asutustes isikuandmete töötlemisega süütegude tõkestamise, uurimise, avastamise ja nende eest vastutusele võtmise või kriminaalkaristuste täitmisele pööramise eesmärgil ning selliste andmete vaba liikumist ning millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu raamotsus 2008/977/JSK (ELT L 119, 4.5.2016, lk 89).

¹⁶ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. aprilli 2016. aasta määrus (EL) 2016/679 füüsiliste isikute kaitse kohta isikuandmete töötlemisel ja selliste andmete vaba liikumise ning direktiivi 95/46/EÜ kehtetuks tunnistamise kohta (isikuandmete kaitse üldmäärus) (ELT L 119, 4.5.2016, lk 1).

- (23) Tuleks ette näha tõhus õiguslik läbivaatamine juhuks, kui õigusrikkumise toimumise liikmesriigi ametiasutused ei järgi dokumentide kättetoimetamisel keelenõudeid ega -eeskirju ning nende vastavaid siseriiklikke õigusakte.
- (24) Selleks et tagada rahaliste karistuste läbipaistev ja proportsionaalne kohaldamine avaliku õiguse kohaldamisalasse kuuluvate liiklusohutusnõuete rikkumiste korral, ei tohiks vastutavaks peetavaid isikuid sundida tasuma karistuste haldamisega seotud õigus- ja halduskulusid, kui selline haldamine antakse allhanke korras eraõiguslikele või avalik-õiguslikele üksustele. Liikmesriikide ametiasutustel peaks siiski olema lubatud kehtestada proportsionaalseid haldustasusid.
- (25) Liikmesriikide poolt komisjonile esitatava teabe ulatust tuleks laiendada, et see hõlmaks elemente, mis on tihedalt seotud liiklusohutuse parandamise eesmärgiga, et komisjon saaks paremini analüüsida olukorda liikmesriikides ja teha ettepanekuid algatuste kohta kindlate faktide alusel. Selleks et korvata liikmesriikide ametiasutuste täiendavat halduskoormust ja viia aruandlus vastavusse komisjoni hindamise ajakavaga, tuleks aruandlusperioodi pikendada. Tuleks ette näha üleminekuperiood, et käimasoleva kaheaastase aruandlusperioodi saaks sujuvalt lõpule viia.
- (26) Kuna õigusrikkuja tuvastamisega seotud andmed on isikuandmed määruse (EL) 2016/679 ja direktiivi (EL) 2016/680 tähenduses ning isikuandmete töötlemist käsitlevat liidu õigusraamistikku on pärast direktiivi (EL) 2015/413 vastuvõtmist märkimisväärselt muudetud, tuleks isikuandmete töötlemist käsitlevad sätted viia kooskõlla uue õigusraamistikuga.
- (27) Vastavalt direktiivi (EL) 2016/680 artikli 62 lõikele 6 peab komisjon vaatama läbi muud liidu õigusaktid, millega reguleeritakse pädevate asutuste poolt isikuandmete töötlemist nimetatud direktiivi artikli 1 lõikes 1 sätestatud eesmärkidel, et hinnata vajadust viia need vastavusse kõnealuse direktiiviga ning asjakohasel juhul teha vajalikud ettepanekud nende õigusaktide muutmiseks, et tagada järjepidev lähenemine isikuandmete kaitsele nimetatud direktiivi kohaldamisalas. Läbivaatamise¹⁷ tulemusena on kindlaks tehtud, et direktiiv (EL) 2015/413 on üks selline õigusakt, mida tuleb muuta. Seepärast tuleks selgitada, et isikuandmete töötlemine peaks olema kooskõlas ka direktiiviga (EL) 2016/680, kui töötlemine kuulub selle materiaalsesse ja isikulisse kohaldamisalasse.
- (28) Isikuandmete töötlemine direktiivi (EL) 2015/413 alusel peaks olema kooskõlas määrusega (EL) 2016/679, direktiiviga (EL) 2016/680 ja määrusega (EL) 2018/1725¹⁸ nende vastava kohaldamisala piires.
- (29) Vastutava isiku tuvastamiseks ning vastutavaks peetavatele isikutele teatise ja täiendavate dokumentide edastamiseks vajalike töötlemistoimingute õiguslik alus on sätestatud direktiivis (EL) 2015/413 kooskõlas määruse (EL) 2016/679 artikli 6 lõike 1 punktiga e ja vajaduse korral artikliga 10 ning direktiivi 2016/680 artikliga 8. Kooskõlas samade eeskirjadega sätestatakse käesolevas direktiivis õiguslik alus liikmesriikide kohustusele töödelda isikuandmeid selleks, et osutada üksteisele vastastikust abi käesolevas direktiivis loetletud liiklusohutusnõuete rikkumise eest vastutavate isikute tuvastamisel.

¹⁷ COM(2020) 262 final.

¹⁸ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. oktoobri 2018. aasta määrus (EL) 2018/1725, mis käsitleb füüsiliste isikute kaitset isikuandmete töötlemisel liidu institutsioonides, organites ja asutustes ning isikuandmete vaba liikumist, ning millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 45/2001 ja otsus nr 1247/2002/EÜ (ELT L 295, 21.11.2018, lk 39).

- (30) Mõnes liikmesriigis säilitatakse selliste mitteresidentide isikuandmeid, keda peetakse vastutavaks või kes vastutavad liiklusohutusnõuete rikkumise eest, serverivõrgustikus (nn pilv). Ilma et see piiraks määruks (EL) 2016/679 ja direktiivis (EL) 2016/680 sätestatud isikuandmetega seotud rikkumisi ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis (EL) 2022/2555¹⁹ sätestatud isikuandmetega seotud rikkumisi ja turvaintsidente käsitlevate eeskirjade kohaldamist, peaksid liikmesriigid tagama, et nad teavitavad üksteist nende andmetega seotud küberturbeintsidentidest.
- (31) Tuleks luua veebiportaal (edaspidi „piiriülese teabevahetuse portaal“), et anda liidus liiklejatele põhjalikku teavet liikmesriikides kehtivate liiklusohutuseeskirjade kohta ning võimaldada liiklejalatel suhelda liikmesriikide ametiasutustega tõhusalt ja turvaliselt. Portaal peaks hõlbustama ka teabevahetust liikmesriikide ametiasutuste vahel mitmesugustes küsimustes, mis on seotud liiklusohutusnõuete rikkumiste piiriülese uurimisega, näiteks teatiste ja täiendavate dokumentide autentsuse kontroll, et kõrvaldada pettuse võimalus. Vahetada tuleks ainult neid isikuandmeid, mida on vaja piiriülesteks uurimisteks ja karistuste, eelkõige rahaliste karistuste täitmise tagamiseks. Piiriülese teabevahetuse portaal peaks olema võimeline ühenduma teiste asjaomaste portaalide, võrgustike, veebisaitide või platvormidega, et hõlbustada liiklusohutuseeskirjade täitmisega seotud teabe vahetamist. Komisjon peaks olema piiriülese teabevahetuse portaali vastutav töötleja kooskõlas määruks (EL) 2018/1725.
- (32) Komisjon peaks andma proportsionaalset rahalist toetust algatustele, mis parandavad piiriülest koostööd liiklusohutuseeskirjade täitmisel liidus.
- (33) Selleks et võtta arvesse asjakohast tehnika arengut või muudatusi asjaomastes liidu õigusaktides, peaks komisjonil olema õigus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte, et ajakohastada käesoleva direktiivi lisa, muutes seda. On eriti oluline, et komisjon korraldaks oma ettevalmistava töö käigus asjakohaseid konsultatsioone, sealhulgas ekspertide tasandil, ja et kõnealused konsultatsioonid korraldataks kooskõlas 13. aprilli 2016. aasta institutsioonidevahelises parema õigusloome kokkuleppes²⁰ sätestatud põhimõtetega. Eelkõige selleks, et tagada delegeeritud õigusaktide ettevalmistamises võrdne osalemine, saavad Euroopa Parlament ja nõukogu kõik dokumendid liikmesriikide ekspertidega samal ajal ning nende ekspertidel on pidev juurdepääs komisjoni eksperdirühmade koosolekutele, millel arutatakse delegeeritud õigusaktide ettevalmistamist.
- (34) Selleks et tagada direktiivi (EL) 2015/413 ühetaolised rakendamistingimused, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused, et määrata kindlaks menetlused ja tehnilised kirjeldused, sealhulgas küberturvalisuse meetmed, mis käsitlevad liiklusohutusnõuete rikkumiste uurimiseks tehtavaid automatiseeritud otsinguid, taotluse elektroonilise standardvormi sisu ning vastutava isiku tuvastamisel vastastikuse abi taotlusega seotud teabe edastamise viise, teatise, täiendavate dokumentide ja vastava tõendi kättetoimetamiseks esitatud vastastikuse abi taotluse elektrooniliste vormide sisu ning piiriülese teabevahetuse portaali kasutamist ja hooldamist. Tehnilised lahendused tuleks viia kooskõlla Euroopa koostalitlusvõime raamistikuga ja asjakohaste

¹⁹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 14. detsembri 2022. aasta direktiiv (EL) 2022/2555, mis käsitleb meetmeid, millega tagada küberturvalisuse ühtlaselt kõrge tase kogu liidus, ja millega muudetakse määrust (EL) nr 910/2014 ja direktiivi (EL) 2018/1972 ning tunnistatakse kehtetuks direktiiv (EL) 2016/1148 (küberturvalisuse 2. direktiiv) (ELT L 333, 27.12.2022).

²⁰ ELT L 123, 12.5.2016, lk 1.

Koostalitleva Euroopa lahendustega, millele on osutatud ettepanekus võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, millega kehtestatakse meetmed avaliku sektori koostalitlusvõime kõrge taseme tagamiseks kogu liidus (Koostalitleva Euroopa määrus)²¹. Neid rakendamisevolitusi tuleks teostada kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 182/2011²².

- (35) Direktiivi (EL) 2015/413 tuleks seetõttu vastavalt muuta.
- (36) Kuna käesoleva direktiivi eesmärgke, nimelt tagada kõigi liidus liiklejate kaitstuse kõrge tase ja juhtide võrdne kohtlemine, ühtlustades liikmesriikide vahel liiklusohutusnõuete rikkumiste piiriülese uurimisega seotud vastastikuse abistamise menetlusi ja tugevdades mitteresidentide põhiõiguste kaitset, kui õigusrikkumine on toime pandud sõidukiga, mis on registreeritud muus kui õigusrikkumise toimumise liikmesriigis, ei suuda liikmesriigid üksi piisaval määral saavutada ning käesoleva direktiivi ulatuse ja toime tõttu on seda parem saavutada liidu tasandil, võib liit võtta vastu meetmed kooskõlas Euroopa Liidu lepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev direktiiv nimetatud eesmärkide saavutamiseks vajalikust kaugemale.
- (37) Vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2018/1725²³ artikli 42 lõikele 1 konsulteeriti Euroopa Andmekaitseinspektoriga, kes esitas oma arvamuse [PP/KK/AAAA].
- (38) Kooskõlas liikmesriikide ja komisjoni 28. septembri 2011. aasta ühise poliitilise deklaratsiooniga selgitavate dokumentide kohta²⁴ kohustuvad liikmesriigid põhjendatud juhtudel lisama ülevõtmismeetmeid käsitlevale teatele ühe või mitu dokumenti, milles selgitatakse seost direktiivi osade ja ülevõtvate siseriiklike õigusaktide vastavate osade vahel. Käesoleva direktiivi puhul leiab seadusandja, et nimetatud dokumentide esitamine on põhjendatud,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

Artikkel 1

Direktiivi (EL) 2015/413 muudetakse järgmiselt.

- (1) Artiklit 2 muudetakse järgmiselt:
- a) esimesele lõigule lisatakse järgmised punktid:
- „i) eespool liikuva sõidukiga ebapiisava pikivahe hoidmine,
 - j) ohtlik möödasõit,
 - k) ohtlik parkimine,
 - l) ühe või mitme valge pidevjoone ületamine,

²¹ COM(2022) 720 final.

²² Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. veebruari 2011. aasta määrus (EL) nr 182/2011, millega kehtestatakse eeskirjad ja üldpõhimõtted, mis käsitlevad liikmesriikide läbiviidava kontrolli mehhanisme, mida kohaldatakse komisjoni rakendamisevolituste teostamise suhtes (ELT L 55, 28.2.2011, lk 13).

²³ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. oktoobri 2018. aasta määrus (EL) 2018/1725, mis käsitleb füüsiliste isikute kaitset isikuandmete töötlemisel liidu institutsioonides, organites ja asutustes ning isikuandmete vaba liikumist, ning millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 45/2001 ja otsus nr 1247/2002/EÜ (ELT L 295, 21.11.2018, lk 39).

²⁴ ELT C 369, 17.12.2011, lk 14.

- m) vales sõidusuunas sõitmine,
 - n) hädaolukorrad koridoride loomise ja kasutamise eeskirjade eiramine,
 - p) ülekoormatud sõiduki kasutamine.“;
- b) lisatakse järgmine lõik:
- „Käesolev direktiiv ei mõjuta õigusi ja kohustusi, mis tulenevad järgmiste liidu õigusaktide sätetest:
- a) nõukogu raamotsus 2005/214/JSK,
 - b) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2014/41/EL*,
 - c) Euroopa Liidu liikmesriikide vahelist vastastikust õigusabi kriminaalasjades käsitleva konventsiooni (mille on koostanud nõukogu Euroopa Liidu lepingu artikli 34 alusel)** artiklis 5 sätestatud menetlused dokumentide kättetoimetamiseks;
 - d) kahtlustatavate ja süüdistatavate õigusi käsitlevad sätted, mis on sätestatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivides 2010/64/EL***, 2012/13/EL****, 2013/48/EL*****, (EL) 2016/343*****, (EL) 2016/800***** ja (EL) 2016/1919*****.

* Euroopa Parlamendi ja nõukogu 3. aprilli 2014. aasta direktiiv 2014/41/EL, mis käsitleb Euroopa uurimismäärust kriminaalasjades (ELT L 130, 1.5.2014, lk 1).

** EÜT C 197, 12.7.2000, lk 3.

*** Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. oktoobri 2010. aasta direktiiv 2010/64/EL õiguse kohta suulisele ja kirjalikule tõlkele kriminaalmenetluses (ELT L 280, 26.10.2010, lk 1).

**** Euroopa Parlamendi ja nõukogu 22. mai 2012. aasta direktiiv 2012/13/EL, milles käsitletakse õigust saada kriminaalmenetluses teavet (ELT L 142, 1.6.2012, lk 1).

***** Euroopa Parlamendi ja nõukogu 22. oktoobri 2013. aasta direktiiv 2013/48/EL, mis käsitleb õigust kaitsjale kriminaalmenetluses ja Euroopa vahistamismäärusega seotud menetluses ning õigust lasta teavitada vabaduse võtmisest kolmandat isikut ja suhelda vabaduse võtmise ajal kolmandate isikute ja konsulaarasutustega (ELT L 294, 6.11.2013, lk 1).

***** Euroopa Parlamendi ja nõukogu 9. märtsi 2016. aasta direktiiv (EL) 2016/343, millega tugevdatakse süütuse presumptsiooni teatavaid aspekte ja õigust viibida kriminaalmenetluses kohtulikult arutelul (ELT L 65, 11.3.2016, lk 1).

***** Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. mai 2016. aasta direktiiv (EL) 2016/800, mis käsitleb kriminaalmenetluses kahtlustatavate või süüdistatavate laste menetluslikke tagatiseid (ELT L 132, 21.5.2016, lk 1).

***** Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. oktoobri 2016. aasta direktiiv (EL) 2016/1919, milles käsitletakse tasuta õigusabi andmist kahtlustatavatele ja süüdistatavatele kriminaalmenetluses ning isikutele, kelle üleandmist taotletakse Euroopa vahistamismäärusega seotud menetluses (ELT L 297, 4.11.2016, lk 1).

(2) Artiklit 3 muudetakse järgmiselt:

- (a) punkt j asendatakse järgmisega:
- „j) „keelatud sõiduraja kasutamine“ – juba olemasoleva alalise või ajutise tee osa (ühissõidukirada, liiklusummiku või teetööde tõttu ajutiselt suletud rada) ebaseaduslik kasutamine vastavalt määratlusele õigusrikkumise toimumise liikmesriigi õigusaktides;“;
- (b) punkt l asendatakse järgmisega:
- „l) „riiklik kontaktpunkt“ – käesoleva direktiivi kohaldamisel määratud pädev asutus;“;
- (c) lisatakse järgmised punktid o–z:
- „o) „eespool liikuva sõidukiga ebapiisava pikivahe hoidmine“ – juhi juhitava sõiduki ees liikuva sõidukiga sellise pikivahe hoidmine, mis ei ole piisav vältimaks kokkupõrget, kui eespool liikuv sõiduk järsult sõitu aeglustab või peatub, vastavalt määratlusele õigusrikkumise toimumise liikmesriigi õigusaktides;
- p) „ohtlik möödasõit“ – teisest sõidukist või muust liiklejast mööda sõitmine viisil, mis rikub õigusrikkumise toimumise liikmesriigis kohaldatavaid ohtlikku möödasõitu käsitlevaid eeskirju;
- q) „ohtlik parkimine“ – sõiduki parkimine viisil, mis rikub õigusrikkumise toimumise liikmesriigis kohaldatavaid ohtlikku parkimist käsitlevaid eeskirju. Parkimistasude maksmata jätmist ja muid sarnaseid rikkumisi ei loeta ohtlikuks parkimiseks;
- r) „ühe või mitme valge pidevjoone ületamine“ – sõidukiga sõiduraja vahetamisel vähemalt ühe valge pidevjoone ebaseaduslik ületamine vastavalt määratlusele õigusrikkumise toimumise liikmesriigi õigusaktides;
- s) „vastassuunavööndis sõitmine“ – sõiduki juhtimine kindlaksmääratud sõidusuunale vastassuunas vastavalt määratlusele õigusrikkumise toimumise liikmesriigi õigusaktides;
- t) „hädaolukorridoride loomise ja kasutamise eeskirjade eiramine“ – selliste eeskirjade rikkumine, mis käsitlevad sõidukite vahel üksnes hädaolukorras loodava ajutise sõiduraja loomist ja kasutamist, mille juhid on kohustatud moodustama, et võimaldada hädaabisõidukitel, nagu politseisõidukid, päästesõidukid ja tuletõrjeautod, teiste sõidukite vahelt läbi sõita ja jõuda hädaolukorra toimumiskohta vastavalt määratlusele õigusrikkumise toimumise liikmesriigi õigusaktides;
- u) „ülekoormatud sõiduki kasutamine“ – sellise sõiduki kasutamine, mis ei vasta nõuetele lubatud täismassi kohta, mis on sätestatud nõukogu direktiivi 96/53/EÜ* ülevõtvates siseriiklikes õigus- ja haldusnormides või õigusrikkumise toimumise liikmesriigi õigusaktides, milles käsitletakse sõidukeid või toiminguid, mille kohta osutatud direktiivis selliseid nõudeid ei ole;
- v) „teatis“ – esimene teade, mille saab artikli 5 lõike 1 teises lõigus osutatud isik ja milleks võib olla haldus- või kohtuotsus või muu dokument, mille on saatnud õigusrikkumise toimumise liikmesriik või tema õiguse kohaselt selleks volitatud üksus ning mis on väljastatud enne pädevasse

kohtusse edasikaebuse esitamist ja mis sisaldab vähemalt artikli 5 lõikes 2 osutatud teavet;

w) „täiendavad dokumendid“ – haldus- või kohtuotsused või muud dokumendid, mille õigusrikkumise toimumise liikmesriik või tema õiguse kohaselt selleks volitatud üksus väljastab pärast teatise saatmist ja enne pädevasse kohtusse edasikaebuse esitamist ning mis on seotud selle teatisega või kõnealuse liiklusohutusnõuete rikkumisega;

x) „vastutav isik“ – isik, kes vastutab artikli 2 lõikes 1 loetletud liiklusohutusnõuete rikkumise eest vastavalt õigusrikkumise toimumise liikmesriigi õigusele;

y) „lõppkasutaja“ – füüsiline isik, kes ei ole selle sõiduki omanik ega valdaja, millega pandi toime artikli 2 lõikes 1 loetletud süütegu, kuid kes kasutas seda sõidukit seaduslikult, eelkõige pikaajalise liisingu- või rendilepingu alusel või töötajate kasutuses oleva sõidukipargi sõidukina;

z) „elukohaliikmesriik“ – liikmesriik, mille puhul võib piisava kindlusega eeldada, et see on artikli 5 lõike 1 teises lõigus osutatud isiku alaline elukoht.

* Nõukogu 25. juuli 1996. aasta direktiiv 96/53/EÜ, millega kehtestatakse teatavatele ühenduses liikuvatele maantee sõidukitele siseriiklikus ja rahvusvahelises liikluses lubatud maksimaalmõõtmed ning rahvusvahelises liikluses lubatud täismass (EÜT L 235, 17.9.1996, lk 59).;

(3) lisatakse artikkel 3a:

„Artikkel 3a

Riiklikud kontaktpunktid

1. Teabe vahetamiseks käesoleva direktiivi alusel määrab iga liikmesriik riikliku kontaktpunkti. Riiklike kontaktpunktide pädevuse puhul lähtutakse asjaomase liikmesriigi kohaldatavast õigusest.

2. Liikmesriigid tagavad, et nende vastavad riiklikud kontaktpunktid teevad koostööd artikli 2 lõikes 1 loetletud liiklusohutusnõuete rikkumiste uurimisega seotud ametiasutustega, eelkõige selleks, et tagada kogu vajaliku teabe õigeaegne jagamine ning artikli 4a lõikes 5 ja artikli 5a lõikes 2 sätestatud tähtaegadest kinnipidamine.“

(4) Artikkel 4 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 4

Liikmesriikidevahelise teabevahetuse kord

1. Artikli 2 lõikes 1 loetletud liiklusohutusnõuete rikkumise uurimise eesmärgil annavad liikmesriigid teiste liikmesriikide riiklikele kontaktpunktidele juurdepääsu järgmistele riiklikele sõidukite registreerimisandmetele koos õigusega teha automatiseeritud otsingut järgmise kohta:

(a) sõidukitega seotud andmed;

(b) sõidukite omanike, valdajate või lõppkasutajatega seotud andmed, kui need on kättesaadavad.

Esimese lõigu punktides a ja b osutatud andmeelementides sisalduv teave, mis on vajalik otsingu sooritamiseks, vastab lisa sätetale.

Väljamineva taotluse alusel otsingut tehes kasutab õigusrikkumise toimumise liikmesriigi riiklik kontaktpunkt täielikku registreerimisnumbrit.

2. Liikmesriigid tagavad, et lisa 2. jao I, II ja IV osas loetletud andmeelemendid on nende riiklikes sõidukiregistris kättesaadavad ja ajakohased.

3. Liikmesriigid säilitavad lisa 2. jao IV osas ja juhul, kui need on kättesaadavad, 2. jao V osas osutatud andmeelemendid riiklikes sõidukiregistris vähemalt kuus kuud pärast seda, kui asjaomase sõiduki omandiõigus või kasutus on muutunud.

4. Liikmesriigid edastavad nõutud andmeelemendi asemel sõnumi „Teavet ei avaldata“ järgmistel juhtudel:

- (a) sõiduk on lammutatud;
- (b) lõike 1 kohase väljamineva taotluse alusel tehtav otsing ei sisalda sõiduki täielikku registreerimisnumbrit;
- (c) sõiduki täielik registreerimisnumber, mis sisestati lõike 1 kohase väljamineva taotluse alusel tehtavasse otsingusse, on aegunud või vale;

Kui riiklikus sõidukiregistris on sõiduki või sõiduki registreerimisnumbri kohta tehtud märged, et see on varastatud, edastavad liikmesriigid nõutud andmeelemendi asemel sõnumi „Varastatud sõiduk või registreerimisnumber“.

5. Liikmesriigid kasutavad sõidukite registreerimisandmete automatiseeritud otsingu tegemiseks Euroopa mootorsõidukite ja juhilubade infosüsteemi (EUCARIS) sihtotstarbelist tarkvararakendust ja selle tarkvara muudetud versioone.

Liikmesriigid tagavad, et sõidukite registreerimisandmete automatiseeritud otsing on turvaline, kulutõhus, kiire ja usaldusväärne ning seda tehakse decentraliseeritud struktuuris ja koostalitlusvõimeliste vahendite abil.

Tarkvara võimaldab nii võrgus reaajas toimuvat kui ka pakettide kaupa toimuvat andmevahetust, kusjuures viimasel juhul on võimalik ühes sõnumis edastada mitu päringut või vastust. EUCARISE kaudu vahetatav teave edastatakse krüpteeritult.

6. Komisjon võtab vastu rakendusaktid, et kehtestada käesoleva artikli alusel tehtavate automatiseeritud otsingute jaoks asjakohased menetlused ja tehnilised kirjeldused, sealhulgas küberturvalisuse meetmed. Kõnealused rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 10a lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.

7. Seni, kuni käesoleva artikli lõikes 6 osutatud rakendusakte kohaldama hakatakse, tehakse käesoleva artikli lõikes 1 osutatud otsingud kooskõlas otsuse 2008/616/JSK* lisa 3. peatüki punktides 2 ja 3 kirjeldatud menetlustega, mida kohaldatakse koos käesoleva direktiivi lisaga.

8. Iga liikmesriik kannab ise oma kulud, mis on seotud lõikes 5 osutatud tarkvararakenduse ja selle muudetud versioonide haldamise, kasutamise ja hooldamisega.

* Nõukogu 23. juuni 2008. aasta otsus 2008/616/JSK, millega rakendatakse otsust 2008/615/JSK piiriülese koostöö tõhustamise kohta, eelkõige seoses terrorismi- ja piiriülese kuritegevuse vastase võitlusega (ELT L 210, 6.8.2008, lk 12).“

- (5) Lisatakse artiklid 4a, 4b ja 4c:

Vastastikune abi vastutava isiku tuvastamiseks

1. Liikmesriigid osutavad üksteisele vastastikust abi, kui õigusrikkumise toimumise liikmesriik ei suuda artikli 4 lõike 1 kohase automatiseeritud otsingu tulemuste põhjal tuvastada vastutavat isikut oma siseriiklike õigusaktidega nõutava piisava kindlusega, et alustada või järgida artikli 5 lõikes 1 osutatud järelmenetlust.

2. Õigusrikkumise toimumise liikmesriik võtab vastu otsuse vastastikuse abi taotlemise kohta lõike 3 teises lõigus osutatud lisateabe saamiseks. Taotluse võib esitada üksnes haldusasutus või kohus või asjaomase juhtumiga tegelev politseiasutus kooskõlas õigusrikkumise toimumise liikmesriigi õigusega.

3. Kui õigusrikkumise toimumise liikmesriik on otsustanud taotleda vastastikust abi vastavalt lõikele 1, saadab tema riiklik kontaktpunkt elektrooniliselt struktureeritud ja allkirjastatud taotluse registreerimiskohaks oleva liikmesriigi või elukohaliikmesriigi riiklikule kontaktpunktile.

Registreerimiskohaks olevalt liikmesriigilt või elukohaliikmesriigilt võib taotleda, et ta

- (a) kinnitaks juba tema valduses oleva teabe põhjal, et võib piisava kindlusega eeldada, et õigusrikkumise toimumise liikmesriigi kontrolliseadme abil visuaalselt salvestatud isik on sõiduki omanik, valdaja, lõppkasutaja või isik, keda peetakse vastutavaks artikli 2 lõikes 1 loetletud liiklusohutusnõude rikkumise eest;
- (b) paluks sõiduki omanikul, valdajal või lõppkasutajal või isikul, keda peetakse vastutavaks artikli 2 lõikes 1 loetletud liiklusohutusnõude rikkumise eest, esitada kooskõlas oma siseriikliku õigusega teavet vastutava isiku isikusamasuse kohta.

4. Kui registreerimiskohaks olev liikmesriik või elukohaliikmesriik saab lõikes 3 osutatud taotluse, kogub ta taotletud teabe, välja arvatud juhul, kui ta otsustab tugineda ühele lõikes 7 loetletud keeldumispõhjustest või kui taotletud teavet ei ole võimalik koguda. Registreerimiskohaks olev liikmesriik või elukohaliikmesriik edastab taotletud teabe põhjendamatu viivitusega elektrooniliselt oma riikliku kontaktpunkti kaudu õigusrikkumise toimumise liikmesriigi riiklikule kontaktpunktile.

Lõike 3 teise lõigu punktis b osutatud juhul taotleb registreerimiskohaks olev liikmesriik või elukohaliikmesriik teavet vastavalt siseriiklikele menetlustele, nagu oleks asjaomase uurimismeetme võtmiseks andnud korralduse tema enda ametiasutused, välja arvatud juhul, kui ta otsustab tugineda ühele lõikes 7 loetletud keeldumispõhjustest.

Registreerimiskohaks olev liikmesriik ja elukohaliikmesriik täidavad õigusrikkumise toimumise liikmesriigi poolt sõnaselgelt nõutud formaalsusi ja menetlusi lisateabe kogumisel niivõrd, kuivõrd need ei ole vastuolus nende siseriiklike õigusaktidega.

5. Liikmesriigid tagavad, et nad esitavad taotletud teabe pärast taotluse kättesaamist põhjendamatu viivitusega.

Kui teavet ei ole pärast taotluse saamist võimalik põhjendamatu viivitusega koguda, edastavad registreerimiskohaks oleva liikmesriigi või elukohaliikmesriigi riiklikud

kontaktpunktid asjaomase teabe õigusrikkumise toimumise liikmesriigile niipea kui võimalik, esitades piisavad selgitused viivituse põhjuste kohta.

Kui on selgunud, et registreerimiskohaks olev liikmesriik või elukohaliikmesriik ei suuda koguda kogu taotletud teavet või osa sellest, edastab ta õigusrikkumise toimumise liikmesriigile selle kohta viivitamata üksikasjaliku selgituse.

6. Taotluse saanud liikmesriigid võivad ette näha eelneva haldusliku või kohtuliku kinnitamise menetluse tagamaks, et taotletud teave on vastutava isiku tuvastamiseks vajalik ja proportsionaalne, võttes eelkõige arvesse vastutavaks peetavate isikute õigusi.

7. Liikmesriigid võivad keelduda lõike 3 kohaselt taotletud lisateabe esitamisest. Seda tehakse ainult järgmistel juhtudel:

- (a) registreerimisliikmesriigi või elukohaliikmesriigi õiguses on olemas immuuniteet või privileeg, mis muudab teabe esitamise võimatuks;
- (b) taotletud teabe esitamine oleks vastuolus *ne bis in idem* põhimõttega;
- (c) taotletud teave kahjustaks asjaomase liikmesriigi olulisi julgeolekuhuve, ohustaks teabeallikat või hõlmaks teatava luuretegevustega seotud salastatud teabe kasutamist;
- (d) kui on põhjendatult alust arvata, et taotletud teabe esitamine oleks vastuolus registreerimiskohaks oleva liikmesriigi või elukohaliikmesriigi kohustustega, mis tulenevad Euroopa Liidu lepingu artiklist 6 ja Euroopa Liidu põhiõiguste hartast;
- (e) kui taotletud teabe esitamine paljastaks sellise isiku identiteedi, keda kaitstakse vastavalt registreerimiskohaks oleva liikmesriigi või elukohaliikmesriigi õigusele;
- (f) kui registreerimiskohaks olev liikmesriik või elukohaliikmesriik näeb ette lõikes 6 osutatud eelneva haldusliku või kohtuliku kinnitamise menetluse, kuid õigusrikkumise toimumise liikmesriik ei kinnitanud taotlust enne selle edastamist, ning konkreetse juhtumi asjaolude põhjal ei peeta taotletud teavet vastutava isiku tuvastamisel vajalikuks ega proportsionaalseks.

Liikmesriigid otsustavad võimalikult kiiresti, kuid hiljemalt 15 päeva jooksul pärast taotluse saamist, kas nad kasutavad keeldumispõhjusi või mitte. Liikmesriigid, kes otsustavad kasutada keeldumispõhjust, teatavad sellest õigusrikkumise toimumise liikmesriigile põhjendamatu viivitusega oma riikliku kontaktpunkti kaudu.

8. Liikmesriigid tagavad, et lõike 3 teise lõigu punktis b osutatud juhul kohaldatakse õiguskaitsevahendeid, mis on samaväärsed sarnases siseriiklikus asjas kasutatavate õiguskaitsevahenditega.

9. Õigusrikkumise toimumise liikmesriigi, registreerimiskohaks oleva liikmesriigi ja elukohaliikmesriigi riiklikud kontaktpunktid võivad üksteisega konsulteerida mis tahes asjakohasel viisil, et hõlbustada käesoleva artikli tõhusat kohaldamist.

10. Lõikes 2 osutatud taotlus edastatakse registreerimiskohaks olevaliikmesriigi või elukohaliikmesriigi keeles või ühes keeltest, millest on komisjonile teatatud vastavalt artikli 5a lõikele 8.

Taotlusele vastuseks esitatud teave edastatakse registreerimisliikmesriigi või elukohaliikmesriigi keeles või ühes keeltest, millest on komisjonile teatatud vastavalt artikli 5a lõikele 8.

11. Komisjon võtab vastu rakendusaktid, et täpsustada taotluse elektroonilise standardvormi sisu, lõigete 3 ja 4 kohaseid teabe edastamise viise ning andmevahetuse tarkvararakenduse funktsioone ja tehnilisi kirjeldusi, sealhulgas küberturvalisuse meetmeid. Tarkvara tehniliste kirjeldustega nähakse ette nii võrgus toimuv asünkroonne andmevahetus kui ka pakettide kaupa toimuv asünkroonne andmevahetus, samuti andmeelementide edastamine krüpteeritud kujul.

Taotluse elektrooniline standardvorm sisaldab järgmist teavet:

- (a) lõikes 6 osutatud haldus- või kohtuotsus taotletud teabe kinnitamise kohta ning vajaduse korral andmed otsuse teinud ametiasutuse kohta;
- (b) sõidukite omanike, valdajate või lõppkasutajatega seotud andmeelemendid, mis on saadud artikli 4 lõike 1 kohase automatiseeritud otsingu tulemusel;
- (c) võimaluse korral kontrolliseadmete, eelkõige kiirускаamerate visuaalne salvestis vastutavast isikust.

Kõnealused rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 10a lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.

Artikkel 4b

Vastutava isiku tuvastamist hõlbustavad siseriiklikud meetmed

1. Liikmesriigid võivad artikli 2 lõikes 1 loetletud liiklusohutusnõuete rikkumiste korral võtta vastutava isiku edukaks tuvastamiseks oma siseriiklike õigusaktide alusel mis tahes meetmeid, näiteks meetmeid, mis on seotud kohustusega teha vastutava isiku tuvastamisel koostööd, tingimusel et järgitakse liidu ja siseriiklikust õigusest tulenevaid põhi- ja menetlusõigusi.

2. Eelkõige võivad liikmesriigid vastavalt lõikele 1 teha järgmist:

- (a) toimetada artikli 2 lõikes 1 loetletud liiklusohutusnõuete rikkumise eest vastutavaks peetavatele isikutele kätte dokumendid, sealhulgas dokumendid, milles palutakse asjaomastel isikutel kinnitada oma vastutust;
- (b) kohaldada vastutavaks peetavatele isikutele võimalikult suures ulatuses kohustusi, mis on vastutava isiku tuvastamisel olulised.

Artikkel 4c

Muude andmebaaside kasutamine

Liikmesriigid võivad kasutada andmete vahetamiseks või neile juurdepääsemiseks muid andmebaase, näiteks juhilubade registreid või rahvastikuregistreid vaid juhul, kui seda on vaja vastutava isiku tuvastamiseks. Nad teevad seda ainult niivõrd, kui võrd selline andmevahetus või juurdepääs põhineb sõnaselgelt liidu õigusaktidel.“

- (6) Artikkel 5 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 5

Teatis liiklusohutusnõuete rikkumise kohta

1. Õigusrikkumise toimumise liikmesriik otsustab, kas alustada artikli 2 lõikes 1 loetletud liiklusohutusnõuete rikkumise suhtes järelmenetlust.

Kui õigusrikkumise toimumise liikmesriik otsustab sellise menetluse algatada, saadab kõnealune liikmesriik vastutavaks peetavale isikule viivitamata teatise liiklusohutusnõuete rikkumise ja järelmenetluse algatamise otsuse kohta.

Teatisel võib olla lisaks teises lõigus nimetatutele ka muid eesmäärke.

2. Teatis peab sisaldama vähemalt järgmist teavet:

- (a) märge selle kohta, et teatis on väljastatud käesoleva direktiivi kohaldamise eesmärgil;
- (b) pädeva asutuse nimi, postiaadress, telefoninumber ja e-posti aadress;
- (c) kogu asjakohane teave liiklusohutusnõuete rikkumise kohta, eelkõige andmed sõiduki kohta, millega rikkumine toime pandi, sealhulgas sõiduki registreerimisnumber, rikkumise toimumise koht, kuupäev ja kellaaeg, rikkumise laad, üksikasjalik viide õigusnormidele, mida rikuti, ning vajaduse korral andmed rikkumise tuvastamiseks kasutatud seadme kohta;
- (d) üksikasjalik teave liiklusohutusnõuete rikkumise õigusliku klassifikatsiooni, kohaldatavate karistuste ja asjaomase rikkumise muude õiguslike tagajärgede kohta, sealhulgas teave juhtimiskeelu (sealhulgas karistuspunktide või muude juhtimisõigusega seotud piirangute) kohaldamise kohta vastavalt õigusrikkumise toimumise liikmesriigi õigusele;
- (e) üksikasjalik teave selle kohta, kus ja kuidas kasutada kaitseõigust või esitada kaebus liiklusohutusnõuete rikkumise menetluse algatamist käsitleva otsuse, sealhulgas sellise kaebuse vastuvõetavusega seotud nõuete ning kaebuse esitamise tähtaja kohta, ning teave selle kohta, kas ja millistel tingimustel kohaldatakse kooskõlas õigusrikkumise toimumise liikmesriigi õigusega tagaseljamenetlust;
- (f) vajaduse korral teave menetluste kohta, mida kohaldatakse käesoleva artikli lõike 1 teises lõigus osutatud isikute suhtes, et teavitada õigusrikkumise toimumise liikmesriigi ametiasutusi vastutava isiku isikusamasusest vastavalt artiklile 4b;
- (g) vajaduse korral üksikasjalik teave selle asutuse nime, aadressi ja rahvusvahelise pangakontonumbri (IBAN) kohta, kellele rikkumise eest määratud rahaline karistus tuleb tasuda, maksetähtaja ja alternatiivsete makseviiside, eelkõige konkreetsete tarkvararakenduste kohta, tingimusel et need meetodid on kättesaadavad nii residentidele kui ka mitteresidentidele;
- (h) teave kohaldatavate andmekaitsenormide, andmesubjektide õiguste ja täiendava teabe kättesaadavuse kohta või viide kohale, kust seda teavet on lihtne leida, vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2016/680 artiklile 13 (sealhulgas teave selle kohta, kust asjaomased isikuandmed pärinevad) või Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2016/679 artiklitele 13 ja 14;
- (i) vajaduse korral üksikasjalik teave selle kohta, kas ja kuidas saab artikli 2 lõikes 1 loetletud rikkumiste eest määratud karistusi leevendada, sealhulgas rahalise karistuse ennetähtaegse tasumise teel;
- (j) vajaduse korral selge märge selle kohta, et teatise saatnud eraõiguslik või avalik-õiguslik asutus on õigusrikkumise toimumise liikmesriigi volitatud

esindaja vastavalt artiklile 5b, ning sissenõutavate summade üksikasjalik jaotus vastavalt nende õiguslikule alusele.

3. Erandina lõikest 2 tagavad liikmesriigid, et kui vastutav isik on mitteresidendist juht, keda kontrolliti liikluskontrolli käigus kohapeal, sisaldab teatis vähemalt lõike 2 punktides c, d, e ja g loetletud andmeid.

4. Vastutavaks peetava isiku taotluse korral tagab õigusrikkumise toimumise liikmesriik juurdepääsu kogu olulisele teabele, mis on artikli 2 lõikes 1 loetletud liiklusohutusnõuete rikkumise uurimiseks pädevate asutuste valduses.

5. Liikmesriigid tagavad, et tähtaega, mille jooksul mitteresidendid saavad kasutada oma edasikaebamisõigust või leevendada karistusi vastavalt lõike 2 punktidele e ja i, hakatakse arvestama alates teatise kättesaamise kuupäevast.“

(7) Lisatakse artiklid 5a ja 5b:

„Artikkel 5a

Teatise ja täiendavate dokumentide kättetoimetamine

1. Liikmesriigid saadavad teatise ja täiendavad dokumendid vastutavaks peetavatele isikutele tähitud kirjaga või samaväärsete elektrooniliste vahendite abil vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 910/2014* III peatüki 7. jaole või käesoleva direktiivi artikli 5 lõikes 3 osutatud juhul annavad teatise otse vastutavaks peetavale isikule.

2. Liikmesriigid tagavad, et teatis saadetakse hiljemalt ühe kuu jooksul pärast artikli 2 lõikes 1 loetletud liiklusohutusnõuete rikkumise registreerimist, või kui uurimise käigus on vaja saata rohkem teatise, siis 15 päeva jooksul pärast sündmust, mis tingis vajaduse edasiste teatiste saatmise järele.

Liikmesriigid tagavad, et kõik muud täiendavad dokumendid saadetakse välja 15 päeva jooksul alates nende saatmise tinginud sündmusest.

3. Õigusrikkumise toimumise liikmesriik võib saata teatise või täiendavad dokumendid vastutavaks peetavatele isikutele registreerimiskohaks oleva liikmesriigi või elukohaliikmesriigi ametiasutuste kaudu järgmistel juhtudel:

- (a) selle isiku aadress, kellele dokument on mõeldud, on teadmata, ebatäielik või selgusetu;
- (b) õigusrikkumise toimumise liikmesriigi õiguses sätestatud menetlusnormide kohaselt nõutakse dokumendi kättetoimetamise tõendamist muul viisil kui tähitud kirja saatmisel või samaväärsete elektrooniliste vahendite kasutamisel saadud tõendite abil;
- (c) dokumenti ei olnud võimalik kätte toimetada tähitud kirjaga või samaväärsete elektrooniliste vahendite abil;
- (d) õigusrikkumise toimumise liikmesriigil on põhjendatult alust arvata, et dokumendi kättetoimetamine tähitud kirjaga või samaväärsete elektrooniliste vahendite abil ei ole konkreetsel juhul tõhus ega asjakohane.

4. Taotluse lõikes 3 osutatud vastastikuse abi andmise menetluse algatamiseks võib esitada üksnes haldusasutus või kohus või asjaomase juhtumiga tegelev politseiasutus kooskõlas õigusrikkumise toimumise liikmesriigi õigusega.

Õigusrikkumise toimumise liikmesriigi riiklik kontaktpunkt edastab koos elektrooniliselt struktureeritud taotlusega teatise või täiendavad dokumendid, mis tuleb registreerimiskohaks oleva liikmesriigi või elukohaliikmesriigi riiklikule kontaktpunktile kätte toimetada.

5. Liikmesriigid tagavad, et teatis ja täiendavad dokumendid, mis tuleb kätte toimetada vastavalt lõikele 3, toimetatakse kätte vastavalt nende siseriiklikule õigusele või nõuetekohaselt põhjendatud juhtudel õigusrikkumise toimumise liikmesriigi nõutud konkreetsel viisil, tingimusel et see ei ole vastuolus asjaomaste liikmesriikide siseriikliku õigusega.

6. Registreerimiskohaks olev liikmesriik või elukohaliikmesriik tagab, et tema riiklik kontaktpunkt koostab elektrooniliselt struktureeritud tõendi ja saadab selle õigusrikkumise toimumise liikmesriigi riiklikule kontaktpunktile järgmistel juhtudel:

- (a) pärast teatise või täiendavate dokumentide kättetoimetamisega seotud formaalsuste täitmist vastavalt lõikele 3;
- (b) juhul kui teatise ja täiendavate dokumentide kättetoimetamine ebaõnnestus.

Õigusrikkumise toimumise liikmesriigi taotlusel lisatakse tõendile koopia kättetoimetatud dokumentidest.

7. Lõikes 4 osutatud taotlus edastatakse registreerimisliikmesriigi või elukohaliikmesriigi keeles või ühes keeltest, millest on komisjonile teatatud vastavalt lõikele 8. Lõikes 6 osutatud tõend edastatakse õigusrikkumise toimumise liikmesriigi keeles või ühes keeltest, millest on komisjonile teatatud vastavalt lõikele 8.

8. Kui õigusrikkumise toimumise liikmesriik otsustab alata artikli 2 lõikes 1 loetletud liiklusohutusnõuete rikkumise suhtes järelmenetlust, edastab see liikmesriik teatise ja täiendavad dokumendid sõiduki registreerimisdokumendi keeles.

Kui sõiduki registreerimisdokumendi keel ei ole kättesaadav või kui on põhjendatud kahtlus, kas teatise või täiendavate dokumentide edastamine sõiduki registreerimisdokumendi keeles on kooskõlas asjaomase isiku põhiõiguste kaitsega, edastatakse teatis ja täiendavad dokumendid registreerimiskohaks oleva liikmesriigi või vastutavaks peetava isiku elukohaliikmesriigi ametlikus keeles või ametlikes keeltes.

Käesoleva lõike teise lõiguga hõlmatud juhtudel, kui asjaomases registreerimiskohaks olevas liikmesriigis või elukohaliikmesriigis on mitu ametlikku keelt, edastatakse teatised ja täiendavad dokumendid selle piirkonna või muu geograafilise alapiirkonna ametlikus keeles või ametlikes keeltes, kus asub vastutavaks peetava isiku elukoha aadress, või mõnes muus keeles, mille aktsepteerimisest kõnealune liikmesriik on teatanud.

Iga liikmesriik edastab komisjonile kõik liidu ametlikud keeled, milles võib teatise saata, vajaduse korral piirkondade või muude geograafiliste alapiirkondade kaupa. Komisjon avaldab aktsepteeritavate keelte loetelu artiklis 8 osutatud veebiportaalis.

9. Liikmesriigid tagavad, et vastutavaks peetavatel isikutel on lubatud suhelda õigusrikkumise toimumise liikmesriigi ametiasutustega kuni edasikaebuse esitamiseni mis tahes keeles, millest registreerimiskohaks olev liikmesriik või elukohaliikmesriik või õigusrikkumise toimumise liikmesriik on komisjonile lõike 8 kohaselt teatanud, või kui asjaomane isik ei oska neid keeli piisavalt, siis mõnes sellises liidu keeles, mida see isik räägib või millest ta aru saab.

10. Liikmesriigid tagavad, et teatise ja täiendavate dokumentide tõlke kvaliteet vastab vähemalt direktiivi 2010/64/EL artikli 3 lõikes 9 sätestatud standardile.

11. Õigusrikkumise toimumise liikmesriik tagab, et kohus või muu samalaadne ametiasutus, kellel on õigus võtta vastu õiguslikult siduvaid otsuseid, võib sellise isiku taotlusel, kellel on artikli 5 alusel algatatud menetluse tulemuse suhtes tekkinud õiguslik huvi, vaadata tõhusalt ja kiiresti läbi vastutavaks peetavale isikule kätte toimetatud teatise ja täiendavad dokumendid, tuginedes põhjendusele, et asjaomased dokumendid ei ole käesoleva artikliga kooskõlas.

12. Komisjon võtab vastu rakendusaktid, et täpsustada lõikes 4 osutatud taotluse elektrooniliste vormide ja lõikes 6 osutatud tõendi sisu ning andmevahetuse tarkvararakenduse funktsioone ja tehnilisi kirjeldusi, sealhulgas küberturvalisuse meetmeid. Tarkvara tehniliste kirjeldustega nähakse ette nii võrgus toimuv asünkroonne andmevahetus kui ka pakettide kaupa toimuv asünkroonne andmevahetus. Andmete edastamiseks kasutatakse tipptasemel krüpteerimistehnoloogiat. Kõnealused rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 10a lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.

Artikkel 5b

Liikmesriikide volitatud juriidiliste isikute rahalised nõuded

Liikmesriigid tagavad, et kui nad annavad eraldiseisva juriidilise isiku staatusega era- või avalik-õiguslikule üksusele volitused hallata artikli 5 lõike 1 alusel algatatud järelmenetlust või selle osa, sealhulgas rahaliste karistuste täitmisele pööramist, ei pea vastutavaks peetav isik kandma õigusega halduskulusid, mida asjaomane üksus on eespool nimetatud menetluste haldamisel kandnud. See ei piira liikmesriikide ametiasutuste õigust kehtestada proportsionaalseid haldustasusid.

* Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. juuli 2014. aasta määrus (EL) nr 910/2014 e-identimise ja e-tehingute jaoks vajalike usaldusteenuste kohta siseturul ja millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 1999/93/EÜ (ELT L 257, 28.8.2014, lk 73).“

(8) Artiklid 6, 7 ja 8 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 6

Aruandlus ja järelevalve

1. Hiljemalt 6. mail 2024, 6. mail 2026, (...) saadab iga liikmesriik komisjonile käesoleva lõike teise ja kolmanda lõigu kohase üksikasjaliku aruande.

Üksikasjalikus aruandes märgitakse õigusrikkumise toimumise liikmesriigi poolt tema territooriumil toime pandud õigusrikkumiste järel tehtud ja registreerimiskohaks oleva liikmesriigi riiklikule kontaktpunktile saadetud automatiseeritud otsingute arv, samuti selliste rikkumiste liik, mille kohta taotlus esitati, ning vastuseta jäänud taotluste arv.

Üksikasjalikus aruandes kirjeldatakse ka liiklusohutusnõuete rikkumiste järelkontrolli üleriigilist hetkeseisu, võttes aluseks selliste õigusrikkumiste hulka, mille kohta saadeti välja teatised.

2. Hiljemalt [neli aastat pärast käesoleva direktiivi jõustumise kuupäeva] ja seejärel iga nelja aasta tagant saadab iga liikmesriik komisjonile aruande käesoleva direktiivi kohaldamise kohta.

3. Aruandes märgitakse artikli 4 lõike 1 kohaste automatiseeritud otsingute arv, mille õigusrikkumise toimumise liikmesriik on saatnud registreerimiskohaks oleva liikmesriigi riiklikule kontaktpunktile seoses artikli 2 lõikes 1 loetletud liiklusohutusnõuete rikkumistega tema territooriumil koos selliste rikkumiste liigiga, mille kohta taotlus esitati, ning struktureeritud andmed vastuseta jäänud taotluste kohta rikkumise liikide lõikes. See teave võib põhineda infosüsteemi EUCARIS kaudu esitatud andmetel.

Aruandes tuleb kirjeldada ka seda, missugune on liiklusohutusnõuete rikkumiste suhtes võetud järelmeetmete seis asjaomases liikmesriigis. Kõnealune kirjeldus sisaldab vähemalt järgmisi näitajaid:

- (a) kõik artikli 2 lõikes 1 loetletud liiklusohutusnõuete registreeritud rikkumised, mis tuvastati automaatselt või vastutavat isikut kohapeal tuvastamata;
- (b) artikli 2 lõikes 1 loetletud liiklusohutusnõuete registreeritud rikkumised, mis pandi toime muus liikmesriigis kui õigusrikkumise toimumise liikmesriigis registreeritud sõidukitega ja tuvastati automaatselt või vastutavat isikut kohapeal tuvastamata;
- (c) paiksete või teisaldatavate automaatsete kontrolliseadmete, sealhulgas kiiruskaamerate arv;
- (d) mitteresidentide vabatahtlikult makstud rahaliste karistuste arv;
- (e) selliste vastastikuse abi taotluste arv, mis edastati elektrooniliselt vastavalt artikli 4a lõikele 3, ja selliste taotluste arv, millele vastuseks teavet ei esitatud;
- (f) selliste vastastikuse abi taotluste arv, mis edastati elektrooniliselt vastavalt artikli 5a lõikele 4, ja selliste taotluste arv, mille puhul dokumente ei olnud võimalik kätte toimetada.

4. Komisjon hindab liikmesriikide esitatud aruandeid ja teavitab artiklis 10a osutatud komiteed nende sisust hiljemalt kuus kuud pärast seda, kui kõik liikmesriigid on aruande esitanud.

Artikkel 7

Täiendavad kohustused

Ilma et see piiraks määrusest (EL) 2016/679, direktiivist (EL) 2016/680 ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivist (EL) 2022/2555* tulenevaid kohustusi, teavitavad liikmesriigid üksteist küberturbeinsidentidest, millest on teatatud vastavalt direktiivi (EL) 2022/2555 artiklile 10, kui insidendid on seotud andmetega, mille säilitamiseks kasutatakse virtuaalseid või füüsilisi pilvi või pilvemajutusteenuseid.

Artikkel 8

Portaal liiklusohutusnõuete rikkumisi käsitleva teabe piiriüleseks vahetamiseks (piiriülese teabevahetuse portaal)

1. Komisjon võtab kasutusele piiriülese teabevahetuse veebiportaali, mis on kättesaadav kõigis liidu ametlikes keeltes ja mille eesmärk on

- (a) jagada liiklejatega teavet liikmesriikides käesoleva direktiiviga hõlmatud valdkonnas kehtivate eeskirjade, eelkõige liiklusohutuse eeskirjade kohta, ning edasikaebamismenetluste, kohaldatavate karistuste ning rahaliste karistuste maksmiseks kasutatavate süsteemide ja vahendite kohta;
 - (b) võimaldada teabevahetust ja suhtlust nii riiklike kontaktpunktide ning liikmesriikide muude asjaomaste ametiasutuste vahel kui ka teiste liiklejatega, eelkõige tagades juurdepääsu liikmesriikide konkreetsetele rakendustele ja hõlbustades karistuste täitmisele pööramist, sealhulgas vajaduse korral rahatrahvide maksmist. See võib hõlmata nii sõiduki registreerimisandmete vahetamist kui ka artikli 2 lõikes 1 loetletud liiklusohutusnõuete rikkumiste eest vastutavaks peetavate või vastutavate isikutega seotud andmete vahetamist.
2. Juurdepääs piiriülese teabevahetuse portaali antakse riiklikele kontaktpunktidele ja muudele asjaomastele asutustele, kes on pädevad tuvastama vastutavaid isikuid ning tagama liiklusohutuse eeskirjade piiriülese täitmise liikmesriikides.
3. Liikmesriigid aitavad liiklejalatel kontrollida teatiste ja täiendavate dokumentide autentsust. Selleks jagavad liikmesriigid omavahel ja komisjoniga piiriülese teabevahetuse portaali kaudu oma ametiasutuste väljastatud teatiste ja täiendavate dokumentide vorme, mida kasutatakse piiriüleste juhtumite puhul. Liikmesriigid edastavad üksteisele ka selliste asutuste ja volitatud juriidiliste isikute nimed, kellel on õigus selliseid kirju ning dokumente väljastada. Komisjon on piiriülese teabevahetuse portaali vastutav töötleja kooskõlas määrusega (EL) 2018/1725**.
4. Piiriülese teabevahetuse portaal peab ühilduma Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2018/1724*** alusel loodud liidesega ja muude sarnase eesmärgiga portaalide või platvormidega, näiteks Euroopa e-õiguskeskkonna portaaliga.
5. Liikmesriigid annavad üksteisele ja komisjonile käesoleva artikli kohaldamiseks ajakohast teavet ning suhtlevad liiklejatega piiriülese teabevahetuse portaali kaudu korrapäraselt.
6. Komisjon võtab vastu rakendusaktid, et kehtestada piiriülese teabevahetuse portaali kasutamiseks ja hooldamiseks vajalikud tehnilised kirjeldused, sealhulgas küberturvalisuse meetmed. Kõnealused rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 10a lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.

* Euroopa Parlamendi ja nõukogu 14. detsembri 2022. aasta direktiiv (EL) 2022/2555, mis käsitleb meetmeid, millega tagada küberturvalisuse ühtlaselt kõrge tase kogu liidus, ja millega muudetakse määrust (EL) nr 910/2014 ja direktiivi (EL) 2018/1972 ning tunnistatakse kehtetuks direktiiv (EL) 2016/1148 (küberturvalisuse 2. direktiiv) (ELT L 333, 27.12.2022, lk 80).

** Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. oktoobri 2018. aasta määrus (EL) 2018/1725, mis käsitleb füüsiliste isikute kaitset isikuandmete töötlemisel liidu institutsioonides, organites ja asutustes ning isikuandmete vaba liikumist, ning millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 45/2001 ja otsus nr 1247/2002/EÜ (ELT L 295, 21.11.2018, lk 39).

*** Euroopa Parlamendi ja nõukogu 2. oktoobri 2018. aasta määrus (EL) 2018/1724, millega luuakse ühtne digivärv teabele ja menetlustele ning abi- ja

probleemilahendamisteenustele juurdepääsu pakkumiseks ning millega muudetakse määrust (EL) nr 1024/2012 (ELT L 295, 21.11.2018, lk 1).“

- (9) Lisatakse artikkel 8a:

„Artikkel 8a

Rahaline toetus täitmise tagamiseks seotud piiriüleseks koostööks

Komisjon annab rahalist toetust algatustele, mis aitavad edendada piiriülest koostööd liiklusohutuse eeskirjade täitmise tagamiseks liidus, eelkõige parimate tavade vahetamisele, arukate täitmise tagamise meetodite ja viiside kohaldamisele liikmesriikides, õiguskaitseasutuste suutlikkuse suurendamisele ja piiriülese täitmise tagamise meetmetega seotud teadlikkuse suurendamise kampaaniatele.“

- (10) Artikkel 9 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 9

Delegeeritud õigusaktid

Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 10 vastu delegeeritud õigusakte käesoleva direktiivi lisa muutmiseks, et ajakohastada seda vastavalt tehnika arengule või juhul, kui seda nõuavad liidu õigusaktid, mis on otseselt seotud lisa ajakohastamisega.“

- (11) Lisatakse artikkel 10a:

„Artikkel 10a

Komiteemenetlus

1. Komisjoni abistab komitee. See komitee on komitee Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 182/2011* tähenduses.

2. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artiklit 5. Kui komitee arvamus saadakse kirjaliku menetlusega, lõpetatakse nimetatud menetlus ilma tulemust saavutamata, kui arvamuse esitamiseks ettenähtud tähtaja jooksul komitee eesistuja nii otsustab või lihtenamus komitee liikmetest seda taotleb.

Kui komitee arvamust ei esita, ei võta komisjon rakendusakti eelnõu vastu ja kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artikli 5 lõike 4 kolmandat lõiku.

* Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. veebruari 2011. aasta määrus (EL) nr 182/2011, millega kehtestatakse eeskirjad ja üldpõhimõtted, mis käsitlevad liikmesriikide läbiviidava kontrolli mehhanisme, mida kohaldatakse komisjoni rakendamisvolituste teostamise suhtes (ELT L 55, 28.2.2011, lk 13).“

- (12) Artikkel 11 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 11

Komisjoni aruandlus

Komisjon esitab Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande käesoleva direktiivi kohaldamise kohta liikmesriikides hiljemalt 18 kuud pärast seda, kui kõik liikmesriigid on esitanud artikli 6 lõikes 2 osutatud aruanded.“

- (13) I lisa asendatakse käesoleva direktiivi lisas esitatud tekstiga.

- (14) II lisa jäetakse välja.

Artikkel 2

1. Liikmesriigid jõustavad käesoleva direktiivi järgimiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid hiljemalt [kaks aastat pärast käesoleva direktiivi jõustumise kuupäeva]. Nad edastavad kõnealuste normide teksti viivitamata komisjonile.

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

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

Artikkel 3

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

Artikkel 4

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Brüssel,

Euroopa Parlamendi nimel
president

Nõukogu nimel
eesistuja

FINANTSSELGITUS

1. ETTEPANEKU/ALGATUSE RAAMISTIK

1.1. Ettepaneku/algatuse nimetus

Ettepanek: direktiiv, millega muudetakse direktiivi (EL) 2015/413, millega hõlbustatakse piiriülest teabevahetust liiklusohutusnõuete rikkumise kohta

1.2. Asjaomased poliitikavaldkonnad

Transport, liiklusohutus

1.3. Ettepanek/algatus käsitleb

☐ uut meetet

☐ uut meetet, mis tuleneb katseprojektist / ettevalmistavast meetmest⁷³

☒ olemasoleva meetme pikendamist

☐ ühe või mitme meetme ümbersuunamist teise või uude meetmesse või ühendamist teise või uue meetmega

1.4. Eesmärgid

1.4.1. Üldeesmärgid

Käesoleva algatuse üldeesmärk on parandada liiklusohutust liiklusohutuseeskirjade tõhusama piiriülese täitmise tagamise kaudu ELis.

1.4.2. Erieesmärgid

Algatuse erieesmärgid on:

–suurendada rohkemate liiklusohutuseeskirjade järgimist mitteresidendist juhtide poolt;

–muuta liikmesriikide vastastikuse abi menetlused liiklusohutusnõuete rikkumiste piiriüleisel uurimisel sujuvamaks;

–tugevdada mitteresidendist õigusrikkujate põhiõiguste kaitset, sealhulgas viia see vastavusse isikuandmete kaitset käsitlevate uute ELi eeskirjadega.

1.4.3. Oodatavad tulemused ja mõju

Märkige, milline peaks olema ettepaneku/algatuse oodatav mõju toetusesaajatele/sihtrühmale.

Algatus aitab saavutada üldist eesmärki suurendada ELis liiklusohutust parema liiklusohutuseeskirjade täitmise tagamise kaudu mitteresidendist õigusrikkujate puhul, kes sageli karistusest pääsevad. Päästetud elusid ja välditud vigastusi arvestades on sellel suur positiivne mõju (384 päästetud elu ja 21 405 välditud vigastust).

Ettepaneku kohaldamisala laiendatakse muudele liiklusohutusnõuete rikkumistele, nagu eessõitva sõiduki suhtes ebapiisava pikivahe hoidmine, ohtlik möödasõit, ohtlik parkimine, valgete joonte ületamine, vastassuunas või eriolukorras kasutataval sõidurajal sõitmine ning ülekoormatud sõidukiga sõitmine. Kohaldamisala

⁷³

Vastavalt finantsmääruse artikli 58 lõike 2 punktile a või b.

laiendamisele nende süütegudele peaks avastatud rikkumiste arv suurenema 2025. aastal ja seega kogu hindamisperioodi jooksul lähtestsenaariumiga võrreldes 2 %.

Praegu on umbes 20 % kõigist uurimistest, mis käsitlevad välismaal registreeritud sõidukitega toime pandud rikkumisi, ebaõnnestunud tehniliste probleemide tõttu, nagu täpse teabe mitteresidendist riiklikest sõidukiregistritest ja vastutava isiku mitteresidendist tuvastamine. Ettepanekuga loodetakse suurendada edukalt läbiviidud uurimiste arvu. Sellega kehtestatakse poliitikameetmed, mille eesmärk on parandada sõidukiregistrite sisu ja olemasolevat teabevahetust õiguskaitseasutuste vahel. Lisaks nendele meetmetele hõlmab see kohandatud järeluurimismenetlusi, mis põhinevad konkreetse teabe (nt visuaalsete tõendite) elektroonilisel vahetamisel, et vastutavat isikut paremini tuvastada. Samuti võimaldab see kohaldada sõiduki omaniku/valdaja kohustust teha kooskõlas liikmesriikide õigusega koostööd õiguskaitseasutustega juhi / tegeliku õigusrikkuja tuvastamisel.

Ettepanek aitab parandada karistuste piiriülest täitmisele pööramist, sest meetmetel, mille eesmärk on parandada uurimist ja vastutava isiku tuvastamist, on positiivne mõju ka edukalt uuritud rikkumiste arvule ja seega juhtide võrdse kohtlemise kaudu ka kõrgemale täitmise määrale.

Ettepanekuga kehtestatakse meetmed mitteresidendist juhtide põhiõiguste kaitse parandamiseks, tagamaks, et õiguskaitseasutuste poolt õigusrikkumise kohta välja antud teatis või täiendavad dokumendid sisaldavad kogu vajalikku teavet haldus- või kriminaalmenetluste kohta, on koostatud keeles, millest juhid aru saavad, ning et nende dokumentide autentsust on võimalik kontrollida.

Ettepaneku eesmärk on parandada liiklusohutuseeskirjade piiriülest täitmise tagamist, tuginedes olemasolevale sekkumisele. See tähendab, et lähtestsenaarium sisaldab juba mõningaid meetmeid tuvastatud probleemide lahendamiseks. Ettepanekus sisalduvad meetmed on peamiselt tehnilised ja täiendavad kehtivaid eeskirju, tunnistades, et riiklike õigussüsteemide (sealhulgas liiklusohutusnõuete rikkumiste piiriülese uurimise aluseks olevate menetluste) ühtlustamine ja rikkumiste eest määratavate karistuste piiriülese täitmisele pööramine, mis võiks oluliselt suurendada edukate uurimiste osakaalu, ei ole teostatav.

Ettepaneku kohaldamisala kavandatava laiendamise tõttu ja liiklusohutusnõuete rikkumiste lihtsustatud piiriülese uurimise tõttu, mis on kohandatud selliste rikkumiste massilisele avastamisele, mis on sageli liigitatud haldusrikkumisteks ja digiteeritud, luues spetsiaalse IT-portaali ja -platvormid, on võimalik edukalt uurida rohkem õigusrikkumisi, vähendades seega mitteresidendist õigusrikkujate karistamatust. Sellest tulenevalt kohandavad mitteresidendist juhid oma käitumist teedel. Eeldatakse, et võrreldes lähtestsenaariumiga saab välismaal registreeritud sõidukitega toime pandud rikkumisi olema vähem.

1.4.4. Tulemusnäitajad

Märkige, milliste näitajate abil jälgitakse edusamme ja saavutusi.

Komisjon jälgib järgmisi algatuse/sekkumise rakendamise ja tulemuslikkusega seotud tulemusnäitajaid (ettepaneku artikkel 6):

–direktiivi kohaldamisalasse kuuluvate selliste registreeritud liiklusohutusnõuete rikkumiste koguarv, mis avastatakse automaatselt või ilma vastutavat isikut kohapeal tuvastamata;

–direktiivi kohaldamisalasse kuuluvate selliste registreeritud liiklusohutusnõuete rikkumiste arv, mis pandi toime sõidukiga, mis on registreeritud muus liikmesriigis kui õigusrikkumise toimumise liikmesriik ja mis avastatakse automaatselt või ilma vastutavat isikut kohapeal tuvastamata;

–paiksete või teisaldatavate automaatsete tuvastusseadmete, näiteks kiiruskaamerate arv;

–mitteresidentide vabatahtlikult makstud rahaliste karistuste arv;

–vastastikuse abi menetluse raames elektrooniliselt edastatud taotluste arv (järeluurimine) ja selliste taotluste arv, mille puhul teavet ei esitatud;

–dokumentide kättetoimetamisega seoses elektrooniliselt edastatud taotluste arv ja selliste taotluste arv, kui dokumente ei olnud võimalik kätte toimetada.

1.5. Ettepaneku/algatuse põhjendused

1.5.1. Lühi- või pikaajalises perspektiivis täidetavad vajadused, sealhulgas algatuse rakendamise üksikasjalik ajakava

Ei ole sätestatud konkreetseid nõudeid, mida tuleks lühikeses või pikas perspektiivis täita. Siiski eeldatakse, et lühiajalises perspektiivis vähendab algatus märkimisväärselt mitteresidentide õigusrikkumiste karistamatust, tuginedes ühtlasi kehtivale direktiivile, mis aitas märkimisväärselt kaasa nende anonüümsuse kaotamisele. Pikemas perspektiivis nähakse ette mitteresidentide juhtide süül aset leidnud liiklussurmade ja raskete vigastustega õnnetuste arvu nähtavamalt vähenemist.

1.5.2. ELi meetme lisaväärtus (see võib tuleneda eri teguritest, nagu kooskõlastamisest saadav kasu, õiguskindlus, suurem tõhusus või vastastikune täiendavus). Käesoleva punkti kohaldamisel tähendab „ELi meetme lisaväärtus“ väärtust, mis tuleneb liidu sekkumisest ja lisandub väärtusele, mille liikmesriigid oleksid muidu üksi loonud.

Algatuse lisaväärtus on sarnane praeguse direktiivi ELi lisaväärtusega. Olemasolevad kahe- ja mitmepoolsed kokkulepped (näiteks Salzburgi foorumi piiriülese teabevahetuse kokkulepe) ei suudaks anda direktiiviga sama tulemuslikkust mitteresidentide õigusrikkumiste karistamatuse kaotamisel ja kõigi liiklejate võrdse kohtlemise tagamisel. Direktiivi hindamine on näidanud, et kui liikmesriigid tahaksid kahepoolsete kokkulepete sõlmimisega saavutada samu tulemusi, tuleks sõlmida sadu selliseid kokkuleppeid ning see tooks kaasa tohutu keerukuse ja võimalikud lahknemused ning tooks lõppkokkuvõttes kaasa märkimisväärsed kulusid riiklikele haldusasutustele. Seetõttu võib ELi meetmete lisaväärtust näha ka tõhususe vaatenurgast, võttes arvesse, et ühtne raamistik tagab suurema tõhususe.

Praegu kehtiva direktiivi puudusi, eelkõige selle tulemuslikkuse puudumist, saab kõrvaldada üksnes ELi tasandi meetmetega. Ainult ELi vahendiga on võimalik saavutada liiklusohutuseeskirjade järjepidev ja tõhus piiriülene täitmise tagamine kogu ELis.

1.5.3. Samalaadsetest kogemustest saadud õppetunnid

Praegu kehtiva direktiivi hindamisel leiti, et sellel oli positiivne mõju välismaal liiklusohutusnõuete rikkumise toime pannud rikkumiste anonüümsuse kaotamisele, kuna aja jooksul on uuritud üha rohkem mitteresidentide poolt toime pandud liiklusohutusnõuete rikkumisi. Kehtiva direktiivi meetmed ei olnud siiski piisavad, et kaotada rikkumiste karistamatus. 2015. aastal ei uuritud ligikaudu 50 %

mitteresidentide poolt toime pandud liiklusohutusnõuete rikkumistest ja ligikaudu 50 % uuritud rikkumiste eest määratud rahalistest karistustest jäi täitmisele pööramata. Peaaegu kõigi süütegude puhul, millega seoses õigusrikkujad keeldusid rahatrahvi maksmast, karistust ei täidetud – kui trahv ära maksti, siis peamiselt vabatahtlikult.

Selle peamiseks põhjuseks on raskused liikmesriikidevahelises koostöös liiklusohutusnõuete rikkumiste uurimisel ja karistuste täitmisele pööramisel pärast sõidukite registreerimisandmete vahetamist, eriti juhul, kui kohaldatakse erinevat õigusliku vastutuse korda. Selline koostöö osutus siiski edukaks liikmesriikide vahel, kes sõlmisid ELi õigust täiendavad kahe- või mitmepoolsed kokkulepped.

1.5.4. Kooskõla mitmeaastase finantsraamistikuga ja võimalik koostoime muude asjakohaste vahenditega

Piiriülese teabevahetuse direktiivi kavandatav läbivaatamine on kooskõlas muude ELi liiklusohutusalaste õigusaktidega: Selles viidatakse sõidukite registreerimisandmete elementide klassifikatsiooniga seoses nõukogu direktiivile 1999/37/EÜ sõidukite registreerimisdokumentide kohta; sellega laiendatakse piiriülese teabevahetuse direktiivi kohaldamisala ülekoormatud sõiduki kasutamise süüteo, mistõttu on see tihedalt seotud nõukogu direktiivi 96/53/EÜ (millega kehtestatakse teatavatele ühenduses liikuvatele maantesõidukitele siseriiklikus ja rahvusvahelises liikluses lubatud maksimaalmõõtmed ning rahvusvahelises liikluses lubatud täismass) kohaldamisega; sellega täiendatakse juhilubade direktiivi, lubades kasutada juhilubade registrite isikuandmeid liiklusohutusnõuete rikkumiste piiriüleseks uurimiseks, teavitades õigusrikkujaid juhtimisõigust mõjutavatest kohaldatavatest karistustest ja tuvastades liiklusohutusnõuete rikkumise eest vastutava isiku. Ettepanek on kooskõlas liidu tasandil juba olemas oleva suurema hulga õigusaktide ja pooleli olevate algatustega (eelkõige politsei- ja õiguslase koostöö valdkonnas), mida tuleb käesoleva algatuse puhul arvesse võtta, näiteks olemasolevad piiriülesed uurimismenetlused vastavalt konventsioonile Euroopa Liidu liikmesriikide vahel vastastikuse õigusabi andmise kohta kriminaalasjades, Euroopa uurimismäärusele ja Prümi otsustele, mis on praegu läbivaatamisel.

Selleks et tagada liiklusohutuseeskirjade piiriülese täitmise järjepidevus, luuakse läbirääkimispakett, mis koosneb kolmest algatusest: lisaks käesolevale ettepanekule võtta vastu direktiiv, millega muudetakse piiriülese teabevahetuse direktiivi, sisaldab see ka ettepanekut võtta vastu uus juhilubade direktiiv (millega asendatakse direktiiv 2006/126/EÜ juhilubade kohta) ning ettepanekut võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu uus direktiiv juhtimisõiguse teatava äravõtmise kogu liitu hõlmava mõju kohta.

1.5.5. Erinevate kasutada olevate rahastamisvõimaluste, sealhulgas vahendite ümberpaigutamise võimaluste hinnang

Ühekordsed kulud 2025. aastal ja komisjoni jooksvad kohandamiskulud aastani 2050 on peamiselt seotud IT-süsteemi loomisega valitsusasutuste/organisatsioonide ning füüsiliste ja juriidiliste isikute vahelise suhtluse toetamiseks piiriülestes haldus- ja kriminaalmenetlustes. Sihtotstarbelise IT-portaali teabefunktsioon tugineb olemasolevale komisjoni hallatavale portaalile (Going Abroad) ning selle süsteemi ajakohastamine pakuks praeguste võimaluste ja seni investeeritud vahendite parimat kasutust. IT-süsteemi loomine ei nõua personali suurendamist.

1.6. Ettepaneku/algatuse kestus ja finantsmõju

☐ Piiratud kestusega

- ☐ hõlmab ajavahemikku [PP/KK]AAAA–[PP/KK]AAAA
- ☐ finantsmõju kulukohustuste assigneeringutele avaldub ajavahemikul AAAA–AAAA ja maksete assigneeringutele ajavahemikul AAAA–AAAA.

☒ Piiramatu kestusega

- Järkjärguline rakendamine ajavahemikul 2025–2027,
- millele järgneb täieulatuslik rakendamine.

1.7. Ettenähtud eelarve täitmise viisid⁷⁴

☒ Eelarve otsene täitmine komisjoni poolt

- ☐ tema talituste kaudu, sealhulgas kasutades liidu delegatsioonides töötavat komisjoni personali;

☐ Jagatud eelarve täitmine koostöös liikmesriikidega

☐ Kaudne eelarve täitmine, mille puhul eelarve täitmise ülesanded on delegeeritud:

- ☐ kolmandatele riikidele või nende määratud asutustele;
- ☐ rahvusvahelistele organisatsioonidele ja nende allasutustele (nimetage);
- ☐ Euroopa Investeeringuspangale ja Euroopa Investeeringufondile;
- ☐ finantsmääruse artiklites 70 ja 71 osutatud asutustele;
- ☐ avalik-õiguslikele asutustele;
- ☐ avalikke teenuseid osutavatele eraõiguslikele asutustele, sel määral, mil neile antakse piisavad finantstagatised;
- ☐ liikmesriigi eraõigusega reguleeritud asutustele, kellele on delegeeritud avaliku ja erasektori partnerluse rakendamine ja kellele antakse piisavad finantstagatised;
- ☐ asutustele või isikutele, kellele on delegeeritud Euroopa Liidu lepingu V jaotise kohaste ühise välis- ja julgeolekupoliitika erimeetmete rakendamine ja kes on kindlaks määratud asjaomases alusaktis.
- *Kui märgitud on mitu eelarve täitmise viisi, esitage üksikasjad rubriigis „Märkused“.*

Märkused

Käesoleva ettepaneku rakendamiseks on vaja luua uus IT-süsteem ja seda hooldada. See süsteem peaks ühendama selliste olemasolevate riiklike IT-süsteemide ja koostalitlusvõimeliste pääsupunktide võrgustiku, mille toimimise ja haldamise eest vastutab iga liikmesriik ise, eesmärgiga tagada turvaline ja usaldusväärne piiriülene teabevahetus liiklusohutusnõuete rikkumiste kohta. Komisjon määrab rakendusaktides kindlaks sobivad IT-lahendused, sealhulgas spetsiaalse digiportaali ja elektrooniliste süsteemide (liidese platvorm(id)) ülesehituse/arhitektuuri ja tehnilised kirjeldused, et ühendada riiklikud süsteemid teabevahetuseks, mida

⁷⁴

Eelarve täitmise viise koos viidetega finantsmäärusele on selgitatud BUDGpedia veebisaidil <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>

liikmesriigid võivad kasutada. Komisjoni kohandamiskulud peaksid koosnema kolmest peamisest kuluelemendist (arvutatud nüüdispuhasväärtuses):

–ühekordsed kohandamise kulud 2025. aastal, mis tulenevad liikmesriikidevahelisest teabevahetusest seoses teatise ja täiendavate dokumentide kontrollimisega spetsiaalse IT-portaali kaudu, hinnanguliselt 405 000 eurot;

–ühekordsed kohandamise kulud 2025. aastal summas 70 000 eurot, mis tekivad spetsiaalse IT-portaali loomisel;

–jooksvad kohandamiskulud (eriotstarbelise IT-portaali arendamine, hooldamine ja tugi) on hinnanguliselt ligikaudu 50 000 eurot aastas ja ette nähtud interaktiivsemaks teabevahetuseks liikmesriikide täitmist tagavate asutuste ja kodanike/liiklejate vahel ja mitte ainult kehtivate liiklusohutuseeskirjadega seoses (komisjoni olemasolev veebisait „Going Abroad“), vaid ka kohaldatavate karistusskeemide ja vaidlustamise/edasikaebamise korra kohta.

2. HALDUSMEETMED

2.1. Järelevalve ja aruandluse reeglid

Märkige sagedus ja tingimused.

Liikuvuse ja transpordi peadirektoraadi poolt otse täidetavate ülesannete puhul järgitakse komisjonis ja rakendusametites rakendatavat iga-aastast kavandamist ja järelevalvet tsükli, sealhulgas esitatakse tulemused liikuvuse ja transpordi peadirektoraadi iga-aastases tegevusaruandes.

Komisjon jälgib algatuse/sekkumise rakendamist ja tulemuslikkust, andes aru konkreetsetest näitajatest (ettepaneku artikkel 6), mis hõlmavad näiteks automatiseeritud väljaminevate/sissetulevate taotluste arvu, mille on esitanud liikmesriik, kus rikkumine toime pandi, ja mis on esitatud sõiduki registreerimiskohaks olevale liikmesriigile, või selliste registreeritud liiklusohutusnõuete rikkumiste arvu, mis avastatakse automaatselt või vastutavat isikut kohapeal tuvastamata ja mis on toime pandud välismaal registreeritud sõidukitega, või automaatsete kontrolliseadmete (nt kiiruskaamerad) arvu või mitteresidentide vabatahtlikult makstud rahalisi karistusi.

Liikmesriikide uut aruandeperioodi pikendatakse praeguselt kahelt aastalt neljale, et viia see kooskõlla komisjoni hindamiskalendriga ja vähendada riiklike ametiasutuste halduskoormust. IT-platvormi(de) eesmärk on hõlbustada andmete automaatset koondamist konkreetsete aruandlusfunktsioonide abil.

2.2. Haldus- ja kontrollisüsteem(id)

2.2.1. *Eelarve täitmise viisi(de), rahastuse rakendamise mehhanismi(de), maksete tegemise korra ja kavandatava kontrollistrateegia selgitus*

Poliitikavaldkonna eest vastutav liikuvuse ja transpordi peadirektoraadi üksus haldab direktiivi rakendamist koostöös teiste asjaomaste üksuste ja peadirektoraatidega.

Kulutusi tehakse eelarve otsese täitmise raames, kohaldades täielikult finantsmääruse sätteid. Liikuvuse ja transpordi peadirektoraadis lepingute sõlmimise ja toetuste andmise kontrollistrateegia hõlmab konkreetseid õiguslikke, tegevuslikke ja finantsalaseid eelkontrolle menetluste (sealhulgas hanked ning hangete ja lepingute nõuandekomitee poolne kontroll) ning lepingute ja kokkulepete allkirjastamise jaoks. Lisaks kohaldatakse kaupade ja teenuste hankimiseks tehtud kulutuste suhtes eel- ning vajaduse korral järel- ja finantskontrolli.

2.2.2. *Teave kindlakstehtud riskide ja nende vähendamiseks kasutusele võetud sisekontrollisüsteemi(de) kohta*

Väga väike risk. Spetsiaalne IT-portaal tugineb olemasolevale veebisaidile „Going Abroad“ (https://ec.europa.eu/transport/road_safety/going_abroad/index_en.htm) ning seda ajakohastatakse, et see muutuks interaktiivsemaks ja pakuks lisafunktsioone. Tuvastatud riskid on seotud hankemenetluste kasutamisega: viivitused, andmete kättesaadavus, õigeaegne teave turule jne. Need riskid on hõlmatud finantsmäärusega ja neid leevendavad sisekontrollid, mida liikuvuse ja transpordi peadirektoraat kasutab sellise väärtusega hangete puhul.

2.2.3. *Kontrollimeetmete hinnanguline kulutõhusus (kontrollikulude suhe hallatavate vahendite väärtusse), selle põhjendus ja oodatav veariski tase (maksete tegemise ja sulgemise ajal).*

Taotletud eelarve suurendamine hõlmab IT-süsteemi loomist ja hooldamist. Seoses ettepaneku eest vastutava direktoraadi väljatöötatud või hallatavate IT-süsteemidega seotud kontrollitegevusega jälgib IT juhtkomitee korrapäraselt direktoraadi andmebaase ja tehtud edusamme, võttes arvesse komisjoni IT-ressursside lihtsustamist ja kulutõhusust.

Liikuvuse ja transpordi peadirektoraat annab oma iga-aastases tegevusaruandes aru oma tegevuse kontrollimise kuludest. Hanketegevuse riskiprofiil ja kontrollikulud on nõuetega kooskõlas.

2.3. **Pettuste ja õigusnormide rikkumise ärahoidmise meetmed**

Nimetage rakendatavad või kavandatud ennetus- ja kaitsemeetmed, nt pettusevastase võitluse strateegias esitatud meetmed.

Kohaldatakse komisjoni tavapäraseid ennetus- ja kaitsemeetmeid, eelkõige järgmiselt:

–komisjoni personal kontrollib enne makse tegemist kõiki teenuste eest maksmisele kuuluvaid summasid, võttes arvesse kõiki lepingulisi kohustusi, majanduslikke põhimõtteid ning head finants- ja juhtimistava. Pettusevastased sätted (järelvalve, aruandlusnõuded jms) lisatakse kõikidesse komisjoni ja maksesaajate vahelistesse kokkulepetesse ning lepingutesse;

–pettuste, korruptsiooni ja muude õigusvastaste tegude vastu võitlemiseks kohaldatakse piiranguteta Euroopa Pettusevastase Ameti (OLAF) juurdlusi käsitlevat Euroopa Parlamendi ja nõukogu 25. mai 1999. aasta määrust (EL, Euratom) nr 883/2013.

Liikuvuse ja transpordi peadirektoraat võttis 2020. aastal vastu läbivaadatud pettusevastase strateegia. Liikuvuse ja transpordi peadirektoraadi pettusevastane strateegia põhineb komisjoni pettusevastasel strateegial ja spetsiifilisel riskihindamisel, mis tehti asutuse sees, et selgitada välja pettuste suhtes kõige haavatavamad valdkonnad, ning juba kehtestatud kontrollidel ja meetmetel, mis on vajalikud, et parandada liikuvuse ja transpordi peadirektoraadi suutlikkust pettusi ennetada, avastada ja kõrvaldada.

Riigihangete suhtes kohaldatavad lepingusätted tagavad, et auditeid ja kohapealseid kontrolle saavad teha komisjoni talitused, sealhulgas OLAF, kasutades OLAFi soovitatud standardsätteid.

3.ETTEPANEKU/ALGATUSE HINNANGULINE FINANTSMÕJU

3.1. Mitmeaastase finantsraamistiku rubriigid ja kulude eelarveread, millele mõju avaldub

- Olemasolevad eelarveread

Järjestage mitmeaastase finantsraamistiku rubriigiti ja iga rubriigi sees eelarveridade kaupa

Mitmeaastase finantsraamistiku rubriik	Eelarverida	Kulu liik	Rahaline osalus			
	Nr	Liigendatud/liigendamata ⁷⁵	EFTA riigid ⁷⁶	kandidaatriigid ja potentsiaalsed kandidaadid ⁷⁷	muud kolmandad riigid	muu sihtotstarbeline tulu
01	02 20 04 01	Liigendatud	EI	EI	EI	EI

- Uued eelarveread, mille loomist taotletakse

Järjestage mitmeaastase finantsraamistiku rubriigiti ja iga rubriigi sees eelarveridade kaupa

Mitmeaastase finantsraamistiku rubriik	Eelarverida	Kulu liik	Rahaline osalus			
	Nr	Liigendatud/liigendamata	EFTA riigid	kandidaatriigid ja potentsiaalsed kandidaadid	muud kolmandad riigid	muu sihtotstarbeline tulu
	[XX.YY.YY.YY]		JAH/EI	JAH/EI	JAH/EI	JAH/EI

⁷⁵ Liigendatud = Liigendatud assigneeringud / liigendamata = liigendamata assigneeringud.

⁷⁶ EFTA: Euroopa Vabakaubanduse Assotsiatsioon.

⁷⁷ Kandidaatriigid ja vajaduse korral Lääne-Balkani potentsiaalsed kandidaadid.

3.2. Ettepaneku hinnanguline finantsmõju assigneeringutele

3.2.1. Hinnanguline mõju tegevusassigneeringutele – ülevaade

- ☐ Ettepanek/algatus ei nõua tegevusassigneeringute kasutamist
- ☒ Ettepanek/algatus hõlmab tegevusassigneeringute kasutamist, mis toimub järgmiselt: täiendavaid assigneeringuid ei ole vaja; projekti rahastamiseks vajalikud summad paigutatakse ümber assigneeringutest, mis on ametlikes finantsplaneeringutes konkreetsete eelarvepunktide raames juba ette nähtud.

miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

Mitmeaastase finantsraamistiku rubriik	01	Ühtne turg, innovatsioon ja digitaalvaldkond
---	----	--

DG: MOVE			Aasta 2025 ⁷⁸	Aasta 2026	Aasta 2027	Aasta 2028	Aasta 2029+	KOKKU (2025–2050)
•Tegevusassigneeringud								
Eelarverida ⁷⁹ 02 20 04 01	Kulukohustused	(1a)	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
	Maksed	(2 a)	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
Eelarverida	Kulukohustused	(1b)						
	Maksed	(2b)						
Eriprogrammide vahenditest rahastatavad haldusassigneeringud ⁸⁰								
Eelarverida		(3)						
DG MOVE	Kulukohustused	= 1a + 1b + 3	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531

⁷⁸ 2025. aastal alustatakse ettepaneku/algatuse rakendamist.

⁷⁹ Eelarve ametliku liigenduse kohaselt.

⁸⁰ Tehniline ja/või haldusabi ning ELi programmide ja/või meetmete rakendamist toetavad kulud (endised BA read), kaudne teadustegevus, otsene teadustegevus.

assigneeringud KOKKU	Maksed	= 2a + 2b +3	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
-----------------------------	--------	--------------------	-------	-------	-------	-------	-------	--------------

•Tegevusassigneeringud KOKKU	Kulukohustused	(4)	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
	Maksed	(5)	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
•Eriprogrammide vahenditest rahastatavad haldusassigneeringud KOKKU		(6)						0,051
Mitmeaastase finantsraamistiku RUBRIIGI 1 assigneeringud KOKKU	Kulukohustused	= 4 + 6	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
	Maksed	= 5 + 6	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531

Juhul kui ettepanek/algatus mõjutab mitut rubriiki, tuleb eelmist punkti korrata

Tegevusassigneeringud KOKKU (kõik rubriigid)	Kulukohustused	(4)	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
	Maksed	(5)	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
Eriprogrammide vahenditest rahastatavad haldusassigneeringud KOKKU (kõik rubriigid)		(6)						
Mitmeaastase finantsraamistiku RUBRIIKIDE 1–6 assigneeringud KOKKU (vajalikud vahendid)	Kulukohustused	= 4 + 6	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
	Maksed	= 5 + 6	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531

Mitmeaastase finantsraamistiku rubriik	7	„Halduskulud“
---	----------	---------------

Selle punkti täitmisel tuleks kasutada haldusalaste eelarveandmete tabelit, mis on esitatud [õigusaktile lisatava finantsselgituse lisas](#) (Euroopa Liidu üldeelarve komisjoni jao täitmise sise-eeskirju käsitleva komisjoni otsuse 5. lisa), ja laadida see üles DECIDE'i talitustevaheliseks konsulteerimiseks.

miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

		Aasta 2025	Aasta 2026	Aasta 2027	Aasta 2028	Aasta 2029+	KOKKU 2025- - 2050
DG: <.....>							
• Personalikulud							
• Muud halduskulud							
DG <.....> KOKKU	Assigneeringud						

Mitmeaastase finantsraamistiku RUBRIIGI 7 assigneeringud KOKKU	(Kulukohustuste kogusumma = maksete kogusumma)								
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

		Aasta 2025	Aasta 2026	Aasta 2027	Aasta 2028	Aasta 2029+	KOKKU 2025-- 2050
Mitmeaastase finantsraamistiku RUBRIIKIDE 1–7 assigneeringud KOKKU	Kulukohustused	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
	Maksed	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531

3.2.2. Hinnanguline tegevusassigneeringutest rahastatav väljund

kulukohustuste assigneeringud miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

Märkige eesmärgid ja väljundid			Aasta N		Aasta N + 1		Aasta N + +2		Aasta N + +3		Lisage vajalik arv aastaid, et näidata finantsmõju kestust (vt punkt 1.6)						KOKKU	
	VÄLJUNDID																	
	Väljundi liik ⁸¹	Keskmine kulu	Arv	Kulu	Arv	Kulu	Arv	Kulu	Arv	Kulu	Arv	Kulu	Arv	Kulu	Arv	Kulu	Väljundite arv kokku	Kulud kokku
ERIEESMÄRK nr 1 ⁸² ...																		
- Väljund																		
- Väljund																		
- Väljund																		
Erieesmärk nr 1 kokku																		
ERIEESMÄRK nr 2 ...																		
- Väljund																		
Erieesmärk nr 2 kokku																		
KOKKU																		

⁸¹ Väljunditena käsitatakse tarnitavaid tooteid ja osutavaid teenuseid (nt rahastatud üliõpilasvahetuste arv, ehitatud teede pikkus kilomeetrites jms).

⁸² Vastavalt punktile 1.4.2 „Erieesmärgid“.

3.2.3. Hinnanguline mõju haldusassigneeringutele – ülevaade

- ☒ Ettepanek/algatus ei nõua haldusassigneeringute kasutamist
- ☐ Ettepanek/algatus nõuab haldusassigneeringute kasutamist, mis toimub järgmiselt:

miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

	Aasta N ⁸³	Aasta N + 1	Aasta N + 2	Aasta N + 3	Lisage vajalik arv aastaid, et näidata finantsmõju kestust (vt punkt 1.6)	KOKKU
--	--------------------------	----------------	----------------	----------------	--	-------

Mitmeaastase finantsraamistiku RUBRIIK 7								
Personalikulud								
Muud halduskulud								
Mitmeaastase finantsraamistiku RUBRIIGI 7 kulud kokku								

Mitmeaastase finantsraamistiku RUBRIIGIST 7⁸⁴ välja jäävad kulud								
Personalikulud								
Muud halduskulud								
Mitmeaastase finantsraamistiku RUBRIIGIST 7 välja jäävad kulud kokku								

KOKKU								
--------------	--	--	--	--	--	--	--	--

Personali ja muude halduskuludega seotud assigneeringute vajadused kaetakse assigneeringutest, mille asjaomane peadirektoraat on kõnealuse meetme haldamiseks juba andnud, ja/või peadirektoraadi sees ümberpaigutatud assigneeringutest, mida vajaduse korral võidakse täiendada nendest lisaassigneeringutest, mis haldavale peadirektoraadile eraldatakse iga-aastase vahendite eraldamise menetluse käigus, arvestades eelarvepiirangutega.

⁸³ N on aasta, mil alustatakse ettepaneku/algatuse rakendamist. „N“ asemel tuleb märkida esimene eeldatav rakendamise aasta (näiteks 2021). Sama tuleb teha ka järgnevate aastate puhul.

⁸⁴ Tehniline ja/või haldusabi ning ELi programmide ja/või meetmete rakendamist toetavad kulud (endised BA read), kaudne teadustegevus, otsene teadustegevus.

3.2.3.1. Hinnanguline personalivajadus

- ☒ Ettepanek/algatus ei nõua personali kasutamist.
- ☐ Ettepanek/algatus nõuab personali kasutamist, mis toimub järgmiselt:

Hinnanguline väärtus täistööaja ekvivalendina

	Aasta N	Aasta N + 1	Aasta N + 2	Aasta N + +3	Lisage vajalik arv aastaid, et näidata finantsmõju kestust (vt punkt 1.6)		
•Ametikohtade loeteluga ette nähtud ametikohad (ametnikud ja ajutised töötajad)							
20 01 02 01 (komisjoni peakorteris ja esindustes)							
20 01 02 03 (delegatsioonides)							
01 01 01 01 (kaudne teadustegevus)							
01 01 01 11 (otsene teadustegevus)							
Muud eelarveread (märkige)							
• Koosseisuväline personal (täistööajale taandatud töötajad) ⁸⁵							
20 02 01 (üldvahenditest rahastatavad lepingulised töötajad, riikide lähetatud eksperdid ja renditööjõud)							
20 02 03 (lepingulised töötajad, kohalikud töötajad, riikide lähetatud eksperdid, renditööjõud ja noored eksperdid delegatsioonides)							
XX 01 xx yy zz ⁸⁶	- peakorteris						
	- delegatsioonides						
01 01 01 02 (lepingulised töötajad, riikide lähetatud eksperdid ja renditööjõud kaudse teadustegevuse valdkonnas)							
01 01 01 12 (lepingulised töötajad, riikide lähetatud eksperdid ja renditööjõud otsese teadustegevuse valdkonnas)							
Muud eelarveread (märkige)							
KOKKU							

XX tähistab asjaomast poliitikavaldkonda või eelarvejaotist.

Personalivajadused kaetakse peadirektoraadi töötajatega, kes on juba määratud meedet haldama, ja/või paigutades töötajaid ümber peadirektoraadi sees. Vajaduse korral võidakse personali täiendada iga-aastase vahendite eraldamise menetluse käigus, arvestades olemasolevate eelarvepiirangutega.

Ülesannete kirjeldus:

Ametnikud ja ajutised töötajad	
Kosseisuvälised töötajad	

⁸⁵ Lepingulised töötajad, kohalikud töötajad, riikide lähetatud eksperdid, renditööjõud, noored spetsialistid delegatsioonides.

⁸⁶ Tegevusassigneeringutest rahastatavate koosseisuväliste töötajate ülempiir (endised BA read).

3.2.4. Kooskõla kehtiva mitmeaastase finantsraamistikuga

Ettepanek/algatus:

- ☒ on täielikult rahastatav mitmeaastase finantsraamistiku asjaomase rubriigi sisese vahendite ümberpaigutamise kaudu.

Projekti rahastamiseks vajalikud summad paigutatakse ümber eelarverealt 02.200401.

- ☐ tingib mitmeaastase finantsraamistiku asjaomase rubriigi mittesihotstarbelise varu ja/või mitmeaastase finantsraamistiku määruces sätestatud erivahendite kasutuselevõtu.

Selgitage, mis on vajalik, märkides asjaomased rubriigid, eelarvread ja summad ning nimetades kasutatavad rahastamisvahendid.

- ☐ nõuab mitmeaastase finantsraamistiku muutmist.

Selgitage, mis on vajalik, märkides asjaomased rubriigid, eelarvread ja summad.

3.2.5. Kolmandate isikute rahaline osalus

Ettepanek/algatus:

- ☒ ei näe ette kolmandate isikute poolset kaasrahastamist
- ☐ näeb ette kolmandate isikute poolse kaasrahastuse, mille hinnanguline summa on järgmine:

assigneeringud miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

	Aasta N ⁸⁷	Aasta N + 1	Aasta N + 2	Aasta N + 3	Lisage vajalik arv aastaid, et näidata finantsmõju kestust (vt punkt 1.6)			Kokku
Nimetage kaasrahastav asutus								
Kaasrahastatavad assigneeringud KOKKU								

⁸⁷

N on aasta, mil alustatakse ettepaneku/algatuse rakendamist. „N“ asemel tuleb märkida esimene eeldatav rakendamise aasta (näiteks 2021). Sama tuleb teha ka järgnevate aastate puhul.

3.3. Hinnanguline mõju tuludele

- ☒ Ettepanekul/algatusel puudub finantsmõju tuludele.
- ☐ Ettepanekul/algatusel on järgmine finantsmõju:
 - ☐ omavahenditele
 - ☐ muudele tuludele
 - palun märkige, kas see on kulude eelarveridasid mõjutav sihtotstarbeline tulu ☐

miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

Tulude eelarverida	Jooksval eelarveaastal kättesaadavad assigneeringud	Ettepaneku/algatuse mõju ⁸⁸						
		Aasta N	Aasta N + 1	Aasta N + 2	Aasta N + 3	Lisage vajalik arv aastaid, et näidata finantsmõju kestust (vt punkt 1.6)		
Artikkel								

Sihtotstarbeliste tulude puhul märkige, milliseid kulude eelarveridasid ettepanek mõjutab.

--

Muud märkused (nt tuludele avaldatava mõju arvutamise meetod/valem või muu teave).

--

⁸⁸

Traditsiooniliste omavahendite (tollimaksud ja suhkrumaksud) korral tuleb märkida netosummad, st brutosumma pärast 20 % sissenõudmiskulude mahaarvamist.