



Eiropas Savienības  
Padome

Briselē, 2023. gada 1. martā  
(OR. en)

6795/23

---

---

**Starpiestāžu lieta:**  
**2023/0053 (COD)**

---

---

**TRANS 74**  
**IA 29**  
**CODEC 253**

### **PRIEKŠLIKUMS**

---

Sūtītājs:	Eiropas Komisijas ģenerālsekretāre, parakstījusi direktore <i>Martine DEPREZ</i>
Saņemšanas datums:	2023. gada 1. marts
Saņēmējs:	Eiropas Savienības Padomes ģenerālsekretāre <i>Thérèse BLANCHET</i>
K-jas dok. Nr.:	COM(2023) 127 final
Temats:	Priekšlikums - EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA par vadītāju apliecībām, kā arī ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2022/2561 un Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2018/1724 un atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2006/126/EK un Komisijas Regulu (ES) Nr. 383/2012

---

Pielikumā ir pievienots dokuments COM(2023) 127 *final*.

---

Pielikumā: COM(2023) 127 *final*



Briselē, 1.3.2023.  
COM(2023) 127 final

2023/0053 (COD)

Priekšlikums

## **EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA**

**par vadītāju apliecībām, kā arī ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2022/2561 un Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2018/1724 un atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2006/126/EK un Komisijas Regulu (ES) Nr. 383/2012**

(Dokuments attiecas uz EEZ)

{SEC(2023) 350 final} - {SWD(2023) 128 final} - {SWD(2023) 129 final}

## PASKAIDROJUMA RAKSTS

### 1. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

Šis priekšlikums attiecas uz Savienības noteikumu par vadītāju apliecībām nozīmīgu pārskatīšanu. Šis ir trešā šāda šo noteikumu pārskatīšana, proti, pirmo īstenoja 1980. gadā ar Direktīvu 80/1263/EEK<sup>1</sup>, kam sekoja otrā vadītāju apliecību Direktīva 91/439/EEK<sup>2</sup> un tad trešā vadītāju apliecību Direktīva 2006/126/EK<sup>3,4</sup>.

#### • Priekšlikuma pamatojums un mērķi

Pēdējo 20 gadu laikā ES ir samērā būtiski uzlabojusies ceļu satiksmes drošība. Ceļu satiksmes negadījumos bojā gājušo skaits ir samazinājies par 61,5 % no aptuveni 51 400 2001. gadā līdz aptuveni 19 800 2021. gadā. Tomēr ceļu satiksmes drošības uzlabojums nav bijis tik liels, cik būtu nepieciešams. Ceļu satiksmes negadījumos bojā gājušo skaita samazinājuma palēnināšanās, kas sākās 2014. gadā, mudināja ES satiksmes ministrus izdot ministru deklarāciju par ceļu satiksmes drošību neformālajā transporta padomē Valletā 2017. gada martā<sup>5</sup>, kur dalībvalstis aicināja Komisiju izskatīt iespējas stiprināt ES ceļu satiksmes drošības tiesisko regulējumu, lai nodrošinātu, ka aizvien mazāk cilvēku iet bojā ceļu satiksmes negadījumos.

Savas trešās mobilitātes paketes (2018. gada maijs) ietvaros Komisija izdeva “Stratēģisko rīcības plānu ceļu satiksmes drošības jomā”<sup>6</sup>, kurā tā aicināja piemērot jaunu pieeju, lai novērstu ES ceļu satiksmes drošības rādītāju stagnējošo tendenci un tuvotos ilgtermiņa mērķim līdz 2050. gadam pēc iespējas tuvāk nullei samazināt satiksmes negadījumos bojāgājušo skaitu Eiropas Savienībā (“nulle vīzija”). Komisija 2019. gada jūnijā publicēja dokumentu “ES ceļu satiksmes drošības politikas satvars 2021.–2030. gadam. Turpmākie pasākumi virzībā uz ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo cilvēku skaitu tuvināšanu nullei”<sup>7</sup>. Tajā Komisija ierosināja jaunus starpposma mērķus — laikposmā no 2020. līdz 2030. gadam samazināt ceļu satiksmes negadījumos bojā gājušo skaitu par 50 %, kā arī tajā pašā periodā samazināt smagi ievainoto skaitu par 50 %, kā ieteikts Valletas deklarācijā.

Savā 2020. gada Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģijā<sup>8</sup> Komisija atkārtoti minēja mērķi

<sup>1</sup> OV L 375, 31.12.1980., 1. lpp. [EUR-Lex - 31980L1263 - LV - EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

<sup>2</sup> OV L 237, 24.8.1991., 1. lpp. [EUR-Lex - 31991L0439 - LV - EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

<sup>3</sup> OV L 403, 30.12.2006., 18. lpp. [EUR-Lex - 02006L0126-20201101 - LV - EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

<sup>4</sup> Pirmā Vadītāju apliecību direktīva (Direktīva 80/1263/EEK) ieviesa pašu pirmo ES noteikumu kopumu attiecībā uz nacionālo vadītāju apliecību shēmu saskaņošanu, it sevišķi nosakot Kopienas paraugu šai apliecībai, provizoriski definējot transportlīdzekļu kategorijas un paredzot nosacījumus, saskaņā ar kuriem visā ES var izdot vai apmainīt vadītāju apliecības. Šie noteikumi tika vēl vairāk precizēti un paplašināti otrajā Vadītāju apliecību direktīvā (Direktīva 91/439/EEK). Svarīgākais ir tas, ka tika noteikta dalībvalstu izdoto vadītāju apliecību savstarpēja atzīšana un ieviestas prasības attiecībā uz minimālo vecumu vadītāja apliecības saņemšanai. Trešā Vadītāju apliecību direktīva (Direktīva 2006/126/EK) tika apstiprināta 2006. gada decembrī, un laikā no 2009. līdz 2020. gadam tā ir tikusi grozīta vienpadsmit reizes, galvenokārt lai uzlabotu kopīgu standartu un prasību saskaņošanu, kā arī lai to pielāgotu tehnoloģiju attīstībai.

<sup>5</sup> Sk.:

[https://eumos.eu/wp-content/uploads/2017/07/Valletta\\_Declaration\\_on\\_Improving\\_Road\\_Safety.pdf](https://eumos.eu/wp-content/uploads/2017/07/Valletta_Declaration_on_Improving_Road_Safety.pdf);

Padome 2017. gada jūnijā pieņēma secinājumus par ceļu satiksmes drošību, ar ko apstiprina Valletas deklarāciju (sk. dokumentu 9994/17).

<sup>6</sup> COM(2018) 293 final I pielikums (Eiropa kustībā. Ilgtspējīga mobilitāte Eiropai: droša, satīkta un tīra) [EUR-Lex - 52018DC0293 - LV - EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

<sup>7</sup> SWD(2019) 283 final <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-10/SWD2190283.pdf>.

<sup>8</sup> COM(2020) 789 final [EUR-Lex - 52020DC0789 - LV - EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

līdz 2050. gadam samazināt satiksmes negadījumos bojāgājušo skaitu līdz nullei visos transporta veidos un paziņoja Vadītāju apliecību direktīvas pārskatīšanu, lai cita starpā ņemtu vērā tehnoloģiju inovācijas, tostarp mobilās vadītāju apliecības 10. pamatiniciatīvas “Ceļu satiksmes drošības un drošuma uzlabošana” ietvaros. Eiropas Parlaments 2021. gada oktobrī pieņēma rezolūciju par ES ceļu satiksmes drošības politikas satvaru 2021.–2030. gadam<sup>9</sup>, aicinot Komisiju veicināt ceļu satiksmes drošību, it sevišķi nosakot augstākus standartus attiecībā uz vadītāju apmācību.

Šis priekšlikums ir paziņots Komisijas 2022. gada darba programmas II pielikumā (*REFIT* iniciatīvas) ar virsrakstu “Jauns impulss Eiropas demokrātijai”<sup>10</sup>, un tas īsteno labāka regulējuma programmu<sup>11</sup>, nodrošinot, ka spēkā esošie tiesību akti ir vienkāršāki un skaidri, nerada nevajadzīgu slogu un ņem vērā notiekošo politisko, sociālo un tehnoloģiju attīstību.

ES un citās EEZ dalībvalstīs ir spēkā un tiek piemērots viens no progresīvākajiem vadītāju apliecību regulējumiem. Kopā tas attiecas uz 250 miljoniem transportlīdzekļu vadītāju. Šā regulējuma stūrakmens ir Vadītāju apliecību direktīva, kas nosaka kopīgus juridiskos pasākumus vadītāju apliecību atzīšanai un izdošanai Eiropas Savienībā. Tā mērķi ir ceļu satiksmes drošības uzlabošana un pilsoņu brīvas pārvietošanās veicināšana ES. Eiropas vienotais tirgus nosaka pārvietošanās brīvību, un ES noteikumi par vadītāju apliecībām ir palīdzējuši atvieglot pārrobežu ceļošanu un dzīvesvietas maiņu pilsoņiem, kas pārceļas uz citu dalībvalsti. Tomēr pilsoņi joprojām saskaras ar nekonsekvenci valstu pieejās, kas savukārt ietekmē viņu transportlīdzekļa vadīšanas tiesības. Tāpat viņi saskaras ar nepilnībām un sarežģījumiem direktīvas īstenošanā.

Šī iniciatīva balstās uz Direktīvu 2006/126/EK, kuras mērķis bija uzlabot ceļu satiksmes drošību un sekmēt pārvietošanās brīvību:

- ieviešot Eiropas Savienības vienota parauga vadītāja apliecību, kas ir obligāta visiem vadītājiem no 2033. gada, lai nodrošinātu lielāku aizsardzību pret krāpšanu un viltošanu;
- iedalot vadītāju apliecības kategorijās atkarībā no transportlīdzekļu veidiem un minimālajiem vecumiem to vadīšanai;
- paredzot obligātu administratīvu atjaunošanu visām jaunajām vadītāju apliecībām reizi 10 gados;
- vienkāršojot administratīvo slogu vadītājiem, kas maina dzīvesvietu, pārceļoties uz citu dalībvalsti;
- piemērojot kopīgus minimālos standartus attiecībā uz vadītāju prasmēm, zināšanām un fizisko un garīgo piemērotību;
- nosakot pakāpenisku piekļuvi jaudīgiem motocikliem, pamatojoties uz minimālo vecumu un iepriekšējo pieredzi ar mazāk jaudīgiem motocikliem;
- izveidojot tīklu informācijas apmaiņai valstu iestāžu starpā saistībā ar vadītāju apliecībām (*RESPER*).

Ietekmes novērtējuma ziņojums<sup>12</sup> apstiprināja, ka ir jāatjaunina ES noteikumi, kas reglamentē vadītāju apliecības, lai atbalstītu centienus samazināt ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo

<sup>9</sup> P9\_TA(2021)0407 [https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0407\\_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0407_EN.pdf).

<sup>10</sup> COM(2021) 645 final [EUR-Lex - 52021DC0645 - LV - EUR-Lex \(europa.eu\)](https://eur-lex.europa.eu/eli/lex/52021DC0645/lv/eur-lex/europa.eu).

<sup>11</sup> SWD(2021) 305 final [Labāks regulējums \(europa.eu\)](https://eur-lex.europa.eu/eli/lex/52021SWD0305/lv/eur-lex/europa.eu).

<sup>12</sup> SWD(2023) 128 final.

un smagi ievainoto skaitu un lai vēl vairāk samazinātu administratīvos slogus un šķēršļus, kas skar pilsoņu brīvu pārvietošanos ES. Daudzu smagu negadījumu gadījumā, kuru rezultātā iestājas nāve vai gūts smags veselības kaitējums un ievainojumi, liela nozīme ir vadītāja prasmēm, zināšanām, uzvedībai un veselības stāvokļa piemērotībai, un joprojām ir pārāk liels skaits vadītāja apliecību turētāju, kuru atrašanās uz ES ceļiem rada riskus viņu nepiemērotības vadīt transportlīdzekli dēļ. *Ex post* izvērtējumā<sup>13</sup> konstatēja, ka pašreizējais uz vecumu balstītais skrīnings vairs netiek uzskatīts par galveno nosacījumu. Lai gan ir pieejami pierādījumi, kas liecina par fiziskā stāvokļa iespējamu pasliktināšanos vecuma dēļ, dažos pētījumos ir secināts, ka konkrēti veselības stāvokļi, piemēram, narkotiku lietošana, garīgās veselības slimības, epilepsija un diabēts, sirds saslimšanas un miega apnoja, ne vienmēr ir saistīti ar vecumu. Tomēr tie ir svarīgāki faktori nekā vecums, kad runa ir par veselības stāvokļa piemērotību, lai vadītu transportlīdzekli.

Vadītājiem, it sevišķi iesācējiem vadītājiem, joprojām ir ierobežotas prasmes, zināšanas, riska apzināšanās spējas un pieredze. Tas, ka negadījumus un bojāejas gadījumus biežāk ir iesaistīti iesācēji vadītāji, liecina par to, ka vadītāju apliecību izdošanas prasības nav pilnībā pielāgotas ceļu satiksmes drošības mērķiem. Turklāt jaunu tehnoloģiju, piemēram, pilnveidotu vadītājam asistējošu sistēmu un — nākotnē — automatizētu transportlīdzekļu, ieviešanai būs liela ietekme uz transportlīdzekļu izmantošanu. Lai gan šādas tehnoloģijas var potenciāli uzlabot ceļu satiksmes drošību un sekmēt iekļaujošāku mobilitāti, tās arī vadītājiem rada jaunus izaicinājumus prasmju un zināšanu ziņā saistībā ar jaunām funkcijām, un šādas prasmes un zināšanas pašreizējā direktīvā nav iekļautas.

Runājot par šķēršļiem, kas kavē cilvēku brīvu pārvietošanos, joprojām pastāv nevajadzīgas vai nepamatotas procedūras vadītāja apliecības saņemšanai vai transportlīdzekļa vadīšanas tiesību īstenošanai vai saglabāšanai citā ES valstī, kuras tiek piemērotas, kad vadītāji saņem, izmanto, aizstāj, atjauno vai apmaina vadītāju apliecības. Galu galā tas kavē viņu pārvietošanos ES. Saskaņā ar izvērtējumu dažus direktīvas pasākumus (piemēram, pastāvīgas dzīvesvietas jēdzienu) ir bijis grūti piemērot, un tie, iespējams, ir noveduši pie augsta administratīvā sloga vai kavējuši brīvu pārvietošanos. Praksē pilsoņi ar dokumentētām transportlīdzekļa vadīšanas tiesībām, kuri saskaras ar šādiem šķēršļiem, var palikt bez vadītāja apliecības līdz pat sešus mēnešus vai pat ilgāk. Turklāt pašreizējā direktīva konkrētos gadījumos var liegt ES pilsoņiem saņemt vadītāja apliecību ES valstīs, kurās viņiem nav pietiekamu vietējās valodas zināšanu un testēšanas laikā nav atļauts tulks. Tāpat nav kopīgu noteikumu par trešās valstīs izdotu vadītāja apliecību apmaiņu, ja apliecības turētājs pārceļas dzīvot uz Eiropas Savienību, un ES apliecības, kas vienā dalībvalstī izdotas apmaiņā pret trešā valstī izdotu apliecību, var vairs nebūt derīgas, ja persona pārceļas dzīvot uz citu dalībvalsti.

Visbeidzot, vairākas dalībvalstis<sup>14</sup> ir ieviesušas vai plāno ieviest valsts mobilās (digitālās) vadītāju apliecības, neizdodot fizisku dokumentu (t. i., karti). Tā kā pašreizējā direktīva nosaka savstarpējās atzīšanas principu tikai attiecībā uz fiziskām apliecībām, mobilās vadītāju apliecības paliks derīgas tikai izdevējas valsts teritorijā. Tādējādi pašreizējais regulējums neļauj gūt labumu no autotransporta digitālās pārkārtošanās Eiropas līmenī un kavē brīvu pārvietošanos Eiropas Savienībā.

<sup>13</sup> SWD(2022) 17 final [EUR-Lex - 52022SC0017 - LV - EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

<sup>14</sup> Jau pieejamas (Spānijā, Dānijā, Grieķijā, Polijā, Portugālē) un tiek apsvērtas (Austrijā, Beļģijā, Kiprā, Igaunijā, Somijā, Vācijā, Īrijā, Itālijā, Lietuvā, Luksemburgā, Nīderlandē, Zviedrijā) saskaņā ar ANO EEK 2022. gada 13. septembra neformālo dokumentu Nr. 10 un apspriešanās darbībām.

Vadītāju apliecību direktīvas jaunais priekšlikums balstās uz iepriekšējās direktīvas mērķiem, proti, uzlabot ceļu satiksmes drošību un atvieglot brīvu pārvietošanos, kā arī reaģē uz nepieciešamību palielināt autotransporta ilgtspēju un veicināt tā digitālo pārkārtošanos. Priekšlikumam ir liela nozīme ilgtspējīgas attīstības mērķu<sup>15</sup> sasniegšanā, proti, tas palīdz panākt, lai, pienākot 2030. gadam, pilsētas un apdzīvotās vietas būtu iekļaujošas, drošas, noturīgas un ilgtspējīgas, kā arī palīdz nodrošināt ikvienas personas piekļuvi drošām, cenas ziņā pieejamām, piekļūstamām un ilgtspējīgām transporta sistēmām. Tāpat priekšlikumā īpaša uzmanība ir pievērsta visu sabiedrības grupu, it sevišķi neaizsargātu satiksmes dalībnieku, piemēram, gājēju, velosipēdistu, motorizētu divriteņu transportlīdzekļu lietotāju, individuālu mobilitātes ierīču lietotāju, personu ar invaliditāti un personu ar ierobežotām pārvietošanās vai orientēšanās spējām, ceļu satiksmes drošības vajadzībām<sup>16</sup>. Iekļaujot jaunus noteikumus par automātisko pārnenumkārbu un palielinot maksimālo masu lielākajai daļai bezemisiju transportlīdzekļu B kategorijā, priekšlikums sekmēs šādu transportlīdzekļu izmantošanu, tādējādi veicinot Eiropas Klimata akta<sup>17</sup> mērķus un Eiropas zaļā kursa nulles piesārņojuma mērķi līdz 2050. gadam panākt no kaitīgiem piesārņotājiem brīvu vidi<sup>18</sup>.

Vadītāju apliecību direktīvas jaunais priekšlikums ir saskaņots ar Vienotas digitālās vārtejas regulu<sup>19</sup>, kas nodrošina piekļuvi tiešsaistes informācijai, palīdzībai un problēmu risināšanas pakalpojumiem, kā arī e-pārvaldes procedūrām portālā *Your Europe*. Priekšlikuma reglamentētā informācija jau ir iekļauta Vienotas digitālās vārtejas regulas I pielikumā. Lai vēl vairāk samazinātu administratīvo slogu, Vadītāju apliecību direktīvas II pielikumu grozīs nolūkā nodrošināt, lai pilsoņiem un rezidentiem piedāvātā administratīvā procedūra būtu pilnībā pieejama tiešsaistē.

Tādēļ iniciatīvas mērķis, īstenojot turpmāk izklāstīto, ir uzlabot ceļu satiksmes drošību un atvieglot cilvēku brīvu pārvietošanos Eiropas Savienībā, vienlaikus veicinot arī ilgtspējīgu autotransportu un tā digitālo pārkārtošanos.

- *Braukšanas prasmju, zināšanu un pieredzes uzlabošana un bīstamas uzvedības samazināšana un sodīšana.* Noteikumi par vadītāju apmācību, eksaminēšanu un pārbaudi nodrošinās, ka īpaši gados jauni un iesācēji vadītāji iegūst prasmes, zināšanas, pieredzi un riska apzināšanos, kas vajadzīgi drošai transportlīdzekļa vadīšanai. Turklāt vadītāji arī iegūtu labākas prasmes un zināšanas par progresīvām tehnoloģijām, pilnvērtīgi izmantojot inovāciju drošību un vidisko potenciālu, kā arī par motorizētās satiksmes un aktīvo mobilitātes veidu drošu līdzāspastāvēšanu. Visās dalībvalstīs no vadītājiem būtu jāprasa atbildība par bīstamu braukšanas uzvedību, lai radītu vidi, kas uzlabo ceļu satiksmes drošību.
- *Transportlīdzekļu vadītāju atbilstīgas fiziskās un garīgās piemērotības nodrošināšana ES.* Atbilstīgi jaunākajām tehnoloģiju attīstības norisēm un uz

<sup>15</sup> [https://sdgs.un.org/#goal\\_section](https://sdgs.un.org/#goal_section).

<sup>16</sup> ANO Ilgtspējīgas attīstības programmas 2030. gadam 11. mērķis un 11.2. mērķis (<https://sdgs.un.org/2030agenda>).

<sup>17</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2021/1119 (2021. gada 30. jūnijs), ar ko izveido klimatneitralitātes panākšanas satvaru un groza Regulas (EK) Nr. 401/2009 un (ES) 2018/1999 (“Eiropas Klimata akts”) (OV L 243, 9.7.2021., 1. lpp.) [EUR-Lex - 32018R1724 - LV - EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

<sup>18</sup> COM(2021) 400 final [EUR-Lex - 52021DC0400 - LV - EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

<sup>19</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2018/1724 (2018. gada 2. oktobris), ar ko izveido vienotu digitālo vārteju, lai sniegtu piekļuvi informācijai, procedūrām un palīdzības un problēmu risināšanas pakalpojumiem, un ar ko groza Regulu (ES) Nr. 1024/2012 (OV L 295, 21.11.2018., 1. lpp.) [EUR-Lex - 32018R1724 - LV - EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

cilvēktiesībām balstītam invaliditātes modelim<sup>20</sup> tiks uzlaboti un atjaunināti noteikumi par neprofesionālu vadītāju fizisko un garīgo piemērotību transportlīdzekļa vadīšanai. Turklāt visā ES tiks uzlabots veselības skrīninga process, lai labāk sekmētu ceļu satiksmes drošības mērķrādītāju sasniegšanu.

- *Tādu neatbilstīgu vai nevajadzīgu šķēršļu likvidēšana, kas skar vadītāju apliecību pretendētus un turētājus.* Saistībā ar vadītāju piekļuvi apliecībām un viņu transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atzīšanu joprojām pastāv vairāki šķēršļi, kas savukārt ierobežo pārvietošanās brīvību ES: sarežģījumi saistībā ar braukšanas eksāmeniem, kas izriet no valodu nezināšanas, dažādiem noteikumiem rezidentu pastāvīgās dzīvesvietas noteikšanai ES vai konkrētu transportlīdzekļa vadīšanas tiesību turpināmības neesības, ceļojot un mainot dzīvesvietu ES. Sagaidāms, ka šo šķēršļu likvidēšana palīdzēs arī risināt vadītāju, it sevišķi kravas automobiļu vadītāju, pašreizējo trūkumu, neapdraudot ceļu satiksmes drošību. Turklāt būtu jānodrošina vēl lielāka saskaņošana attiecībā uz vadītāju apliecību derīgumu, kā arī būtu jāievieš mobilā vadītāja apliecība.

Detalizētāka informācija par to, kā iniciatīva virzās uz iepriekš minētajiem mērķiem un risina saistītās problēmas, ir izklāstīta šā paskaidrojuma raksta 3. nodaļā.

Lai nodrošinātu konsekventu pieeju ceļu satiksmes drošības jomā saistībā ar ceļu satiksmes noteikumu pārrobežu izpildi, ir izstrādāta sarunu pakete, kas ietver trīs iniciatīvas: papildus šim priekšlikumam tā ietver arī priekšlikumu direktīvai, ar kuru groza Eiropas Parlamenta un Padomes 2015. gada 11. marta Direktīvu (ES) 2015/413, ar ko veicina pārrobežu apmaiņu ar informāciju par ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumiem, (“PRA direktīva”)<sup>21,22</sup> un priekšlikumu direktīvai par konkrētu transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanas sekām Savienības mērogā<sup>23</sup>.

- **Saskanība ar spēkā esošajiem noteikumiem konkrētajā politikas jomā**

Šis priekšlikums ir saskanīgs ar citiem ES tiesību aktiem ceļu satiksmes drošības jomā: Eiropas Parlamenta un Padomes 2022. gada 14. decembra Direktīvu (ES) 2022/2561 par dažu kravu vai pasažieru pārvadāšanai paredzētu autotransporta līdzekļu vadītāju sākotnējās kvalifikācijas iegūšanu un periodisku apmācību<sup>24,25</sup>, Direktīvu (ES) 2015/413<sup>26</sup> un tā dēvēto “Vispārīgās drošības regulu”<sup>27,28</sup>. Tāpat tas ir saskanīgs ar ES ceļu satiksmes drošības

<sup>20</sup> Apvienoto Nāciju Organizācijas 2006. gada 13. decembra Konvencija par personu ar invaliditāti tiesībām, kam ES pievienojās kā puse 2011. gada 21. janvārī.

<sup>21</sup> COM(2023) 126 final.

<sup>22</sup> OV L 68, 13.3.2015., 9. lpp. [EUR-Lex - 32015L0413 - LV - EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

<sup>23</sup> COM(2023) 128 final.

<sup>24</sup> OV L 330, 23.12.2022., 46. lpp. [EUR-Lex - 32022L2561 - LV - EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

<sup>25</sup> Kas paredz īpašus noteikumus par šo transportlīdzekļu vadītāju kvalifikāciju un apmācību.

<sup>26</sup> Kas atvieglo informācijas apmaiņu dalībvalstu starpā gadījumos, kad ar citā dalībvalstī reģistrētu transportlīdzekli tiek izdarīti ar ceļu satiksmes drošību saistīti pārkāpumi.

<sup>27</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2019/2144 (2019. gada 27. novembris) par prasībām mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju un šiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisko vienību tipa apstiprināšanai attiecībā uz to vispārīgo drošību un transportlīdzekļa braucēju un neaizsargāto ceļu satiksmes dalībnieku aizsardzību, OV L 325, 16.12.2019., 1. lpp. [EUR-Lex - 02019R2144-20220905 - LV - EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

<sup>28</sup> Kas paredz jaunu transportlīdzekļu obligātu aprīkošanu ar progresīvām drošības funkcijām.

politikas satvaru 2021.–2030. gadam — turpmākie pasākumi virzībā uz ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo cilvēku skaitu tuvināšanu nullei<sup>29</sup>.

Iniciatīva ir arī saskaņota ar PRA direktīvu. Savstarpējas palīdzības (15. pants) kontekstā Vadītāju apliecību direktīva paredz arī tīklu informācijas apmaiņai saistībā ar vadītāju apliecībām (*RESPER*), ko var izmantot, lai īstenotu Vadītāju apliecību direktīvu, Profesionālu vadītāju kvalifikācijas un apmācības direktīvu un PRA direktīvu un kontrolētu atbilstību šīm direktīvām. Patlaban pastāv juridiskā nenoteiktība attiecībā uz to, vai *RESPER* var izmantot PRA direktīvas (kura pašlaik ir *EUCARIS*) vajadzībām, un to rada Vadītāju apliecību direktīvas 15. panta formulējums un tas, ka PRA direktīvas 4. panta 4. punkts nosaka, ka dalībvalstīm ir jānodrošina, lai informācijas apmaiņa PRA direktīvas ietvaros “*nenotiek apmaiņa ar datiem no citām datubāzēm, kas netiek izmantotas, piemērojot šo direktīvu*”. Tādējādi liels vairākums tiesībsardzības iestāžu neizmanto *RESPER* kontroles nolūkos.

Gan juridisku, gan konsekvences apsvērumu dēļ PRA direktīva tiek pārskatīta paralēli Vadītāju apliecību direktīvai. Šajā kontekstā tiek apsvērta iespēja likvidēt ierobežojumu attiecībā uz citu datubāžu izmantošanu. Piekluve *RESPER* izpildes nolūkos būs iespējama saskaņā ar Vadītāju apliecību direktīvas nosacījumiem, un rezultātā ir sagaidāms, ka tiks sekmīgi izmeklēts lielāks skaits pārkāpumu. Turklāt, lai pilnībā likvidētu juridisko nenoteiktību, Vadītāju apliecību direktīvas pārskatīšana nodrošinās skaidrību attiecībā uz visiem lietošanas gadījumiem, kad ir nepieciešama piekluve *RESPER* tiesībsardzības kontekstā.

Tiek ierosināts noteikumus par konkrētu transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanas sekām Savienības mērogā iekļaut atsevišķā tiesību aktā. Tas attieksies uz šādu lēmumu pārrobežu izpildi, savukārt šī iniciatīva risinās sekas saistībā ar apliecību izdošanu.

Priekšlikums ir arī daļa no Eiropas Prasmju gada, kura mērķis ir veicināt mūžizglītību, stiprināt ES uzņēmumu konkurētspēju un atbalstīt zaļo un digitālo pārkārtošanos sociāli taisnīgā veidā.

#### • **Saskanība ar citām Savienības politikas jomām**

Vadītāju apliecību direktīva reglamentē transportlīdzekļa vadīšanas tiesības atkarībā no transportlīdzekļu kategorijām. Konkrētas kategorijas ir noteiktas, atsaucoties uz ES noteikumiem:

- Padomes Direktīvu Nr. 96/53/EK, ar kuru paredz maksimālos pieļaujamos gabarītus iekšzemes un starptautiskajos autopārvadājumos, kā arī šo transportlīdzekļu maksimālo pieļaujamo masu starptautiskajos autopārvadājumos<sup>30</sup>, ļaujot identificēt ar alternatīvu degvielu darbināmu transportlīdzekļu tipus;
- Regulu (ES) Nr. 168/2013 par divu riteņu vai trīs riteņu transportlīdzekļu un kvadriciklu apstiprināšanu un tirgus uzraudzību<sup>31</sup>, ļaujot identificēt mopēdu, motociklu, motorizētu triciklu un kvadriciklu tipus.

Direktīva nosaka minimālo vecumu vadītāja apliecības saņemšanai nākotnes profesionālajiem vadītājiem, uz kuriem attiecas Eiropas Parlamenta un Padomes 2022. gada 14. decembra

<sup>29</sup> SWD(2019) 283 final <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-10/SWD2190283.pdf>.

<sup>30</sup> OV L 235, 17.9.1996., 59. lpp. [EUR-Lex - 01996L0053-20190814 - LV - EUR-Lex \(europa.eu\)](https://eur-lex.europa.eu/eli/lex/01996L0053-20190814/lv).

<sup>31</sup> OV L 60, 2.3.2013., 52. lpp. [EUR-Lex - 02013R0168-20201114 - LV - EUR-Lex \(europa.eu\)](https://eur-lex.europa.eu/eli/lex/02013R0168-20201114/lv).

Direktīva (ES) 2022/2561 par dažu kravu vai pasažieru pārvadāšanai paredzētu autotransporta līdzekļu vadītāju sākotnējās kvalifikācijas iegūšanu un periodisku apmācību<sup>32</sup>.

Turklāt noteikumi par personas datu aizsardzību attiecas arī uz informācijas apmaiņu saistībā ar vadītāju apliecībām, it sevišķi Regula (ES) 2016/679 par fizisku personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi un šādu datu brīvu apriti (Vispārīgā datu aizsardzības regula)<sup>33</sup>.

Komisija 2021. gada 3. jūnijā pieņēma priekšlikumu<sup>34</sup> Regulas (ES) Nr. 910/2014<sup>35</sup> pārskatīšanai saistībā ar Eiropas digitālās identitātes regulējuma noteikšanu. Šis jaunais regulējums nodrošina pamatelementus, kas ir būtiski mobilajām vadītāju apliecībām. It sevišķi elektroniskās identitātes un, iespējams, elektroniskā maka funkcijas var izmantot, lai izstrādātu sadarbībspējīgu risinājumu ES mobilajām vadītāju apliecībām.

Šis priekšlikums ir saskanīgs ar un sekmē ES klimatneitralitātes mērķa sasniegšanu līdz 2050. gadam, kā noteikts Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2021/1119, ar ko izveido ES klimatneitralitātes panākšanas satvaru, 2. panta 1. punktā.

## 2. JURIDISKAIS PAMATS, SUBSIDIARITĀTE UN PROPORCIONALITĀTE

### • Juridiskais pamats

Priekšlikuma juridiskais pamats ir Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD)<sup>36</sup> 91. panta 1. punkts. LESD 91. panta 1. punkta c) apakšpunktā ir noteikts, ka Eiropas Savienība ir kompetenta noteikt pasākumus transporta drošības, tostarp ceļu satiksmes drošības, stiprināšanai.

### • Subsidiaritāte (neekskluzīvas kompetences gadījumā)

Saskaņā ar Direktīvu 2006/126/EK Savienībai jau ir kompetence vadītāju apliecību jomā. Ar vadītāju apliecībām saistītie jautājumi ietver transnacionālus aspektus, ko atsevišķas dalībvalstis vienas pašas nevar risināt. Lai gan Vadītāju apliecību direktīva ir nozīmīgs solis noteikumu par vadītāju apliecībām saskaņošanas procesā un sekmē ES politikas īstenošanu, līdz šim tā ir grozīta vienpadsmit reizes, lai saskaņotu kopīgus standartus un prasības, kā arī lai noteikumus pielāgotu zinātniskajam un tehniskajam progresam kopš 2006. gada. Ar šo priekšlikumu ieviestie jaunie noteikumi ir Savienībai saskaņā ar LESD 91. panta 1. punktu piešķirtās kompetences jomā, un, ņemot vērā to saistību ar jau spēkā esošo vadītāju apliecību regulējumu, tos var pienācīgi īstenot tikai Savienības līmenī.

Ņemot vērā ES mērķrādītājus ceļu satiksmes drošības jomā un paredzamo nepietiekamo progresu ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo un smagi ievainoto skaita samazināšanā, ir vajadzīga papildu ES rīcība, lai sasniegtu šos noteiktos mērķrādītājus. Piemēram, cīņa pret bīstamu uzvedību uz ceļiem var būt pilnvērtīga tikai tad, ja ceļu satiksmes noteikumu pārkāpēji, kas ir nerezidenti, saskaras ar savas rīcības sekām saskaņā ar tādiem pašiem nosacījumiem kā rezidenti. Ņemot vērā šo jautājumu pārrobežu dimensiju, dalībvalstis vienas pašas nevar pienācīgi sasniegt šos mērķus.

<sup>32</sup> OV L 330, 23.12.2022., 46. lpp. [EUR-Lex - 32022L2561 - LV - EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

<sup>33</sup> OV L 119, 4.5.2016., 1. lpp. [EUR-Lex - 32016R0679 - LV - EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

<sup>34</sup> COM(2021) 281 final [EUR-Lex - 52021PC0281 - LV - EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

<sup>35</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 910/2014 (2014. gada 23. jūlijs) par elektronisko identifikāciju un uzticamības pakalpojumiem elektronisko darījumu veikšanai iekšējā tirgū, OV L 257, 28.8.2014., 73. lpp. [EUR-Lex - 32014R0910 - LV - EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

<sup>36</sup> OV C 115, 9.5.2008., 85. lpp. [EUR-Lex - I2008E091 - LV - EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

Turpmāka ES līmeņa rīcība ir vajadzīga arī nolūkā likvidēt nevajadzīgus un nepamatotus šķēršļus personu pārvietošanās brīvībai, kurus rada neoptimālas vadītāju apliecību izdošanas un atjaunošanas procedūras. Šīs problēmas ir jārisina ES līmenī, jo arī tām ir pārrobežu dimensija. Mobilās vadītāju apliecības iespējams savstarpēji atzīt visā ES tikai tad, ja dalībvalstu izmantotie risinājumi ir saskaņoti un sadarbspējīgi.

Bez ES iejaukšanās dalībvalstu sadarbība vadītāju apliecību jautājumos būtu turpinājusies uz divpusēju vai daudzpusēju nolīgumu pamata, kas savukārt būtu vēl vairāk sarežģījis apliecību izdošanas sistēmu un radījis lielāku administratīvo slogu apliecību turētājiem un pārvaldes iestādēm. Tāpat vadītāji varētu saskarties ar administratīvām grūtībām, ceļojot uz dalībvalstīm<sup>37</sup>, kuras nav Vīnes Konvencijas<sup>38</sup> līgumslēdzējas puses, piemēram, saskaroties ar prasību par starptautiskas vadītāja apliecības nepieciešamību. Visbeidzot, mainot dzīvesvietu Eiropas Savienībā, ES vadītāju apliecību turētājiem būtu jāsaņem jauna vadītāja apliecība, ko izdevusi viņu jaunā dzīvesvietas valsts, un to īstenotu, vai nu veicot administratīvu maiņu, vai noliekot transportlīdzekļa vadīšanas eksāmenu kā jebkurš cits pretendents. Bez ES iejaukšanās ārvalstu profesionālu vadītāju integrēšana ES autotransporta nozarē būtu ierobežota, jo ārvalstu vadītāji saskartos ar administratīviem sarežģījumiem, lai saglabātu savas transportlīdzekļa vadīšanas tiesības. Šā šķēršļa likvidēšana kopā ar citām darbībām papildus šim pasākumam, piemēram, saistībā ar vadītāju kvalifikāciju, darba apstākļu uzlabošanu un strukturālu problēmu risināšanu, varētu palīdzēt risināt vadītāju trūkumu ES.

- **Proporcionalitāte**

Priekšlikums ir vajadzīgs un proporcionāls attiecībā pret mērķi atvieglot brīvu pārvietošanos ar saskaņotiem noteikumiem par vadītāju apliecībām, jo dalībvalstis vienas pašas nevar nodrošināt, ka tiek netraucēti atzītas transportlīdzekļa vadīšanas tiesības, kuras piešķir citas dalībvalsts izdota vadītāja apliecība.

Priekšlikums nav plašāks, nekā vajadzīgs, lai sasniegtu mērķus, proti, nodrošinātu labāku ceļu satiksmes drošību un atvieglotu pārvietošanās brīvību, jo pieņemtie politikas risinājumi dalībvalstīm nodrošina pietiekamu elastīgumu. Attiecībā uz mobilajām vadītāju apliecībām ir noteiktas vien minimālas saskaņošanas prasības, noteikumi par pārbaudes laikiem ļauj dalībvalstīm piemērot papildu valsts nosacījumus vai ierobežojumus iesācējiem vadītājiem. Noteikumi par vadītāju apliecību apmaiņu ar trešām valstīm ir detalizēti.

Tādēļ ir vajadzīga pārredzama, efektīva un koordinēta pieeja ar vienlīdzīgu attieksmi pret ceļu satiksmes dalībniekiem, it sevišķi kā labvēlīgs priekšnosacījums vadītāju apliecību savstarpējas atzīšanas principam, un ierosinātais priekšlikums atbilst proporcionalitātes principam.

- **Juridiskā instrumenta izvēle**

Lai nodrošinātu skaidru un konsekventu tiesību aktu izstrādi, vispiemērotākais juridiskais risinājums ir direktīvas pilnīga pārskatīšana.

---

<sup>37</sup> Spānija, Malta, Kipra un Īrija.

<sup>38</sup> Konvencija par ceļu satiksmi, kas noslēgta Vīnē 1968. gada 8. novembrī.

### 3. **EX POST** IZVĒRTĒJUMU, APSPRIEŠANOS AR IEINTERESĒTAJĀM PERSONĀM UN IETEKMES NOVĒRTĒJUMU REZULTĀTI

- **Ex post** izvērtējumi / spēkā esošo tiesību aktu atbilstības pārbaudes

Eiropas Komisija 2022. gadā publicēja *ex post* izvērtējumu<sup>39</sup> par Direktīvu 2006/126/EK saskaņā ar labāka regulējuma principiem. Šis izvērtējums ir parādījis, ka Direktīvas 2006/126/EK un tās divu priekšteču kopējā ietekme nodrošināja ceļu satiksmes drošības uzlabojumus ceļu satiksmes dalībniekiem visā Savienībā, kā arī sekmēja brīvu pārvietošanos. Tāpat izvērtējumā konstatēja Vadītāju apliecību direktīvas pozitīvu ietekmi uz vadītāju apliecību krāpšanas un vadītāju apliecību tūrisma gadījumu skaita samazināšanu. Tā ir samazinājusi administratīvo slogu, it sevišķi vadītāju apliecību turētājiem. Izvērtējuma rezultāti liecina arī, ka ir iespējams vēl vairāk uzlabot drošības līmeni, kā arī dažu reglamentējošo prasību efektivitāti un proporcionalitāti. Izvērtējumā atzina, ka ES transporta sistēma strauji mainās digitalizācijas ietekmē, kā arī saistībā ar pieaugošu uzsvāru uz aktīvajiem mobilitātes veidiem pilsētu transportā, jaunu mobilitātes veidu rašanos, savienojamības un automatizācijas attīstību, mākslīgā intelekta nozīmes palielināšanos un mazemisiju un bezemisiju transportlīdzekļu izmantošanu. Tika konstatēts, ka spēkā esošais tiesiskais regulējums ir jāpielāgo, lai nodrošinātu ne tikai pašreizējās, bet arī nākotnes vajadzības.

Turklāt izvērtējumā konstatēja, ka netiek pietiekami plaši izmantoti digitāli risinājumi, tajā skaitā mobilās vadītāju apliecības un *RESPER*. Tāpat tika konstatēts, ka noteikumi par transportlīdzekļa vadīšanas prasmēm un zināšanām pienācīgi neatspoguļo jaunus tehnoloģiju risinājumus, piemēram, pilnveidotas vadītājam asistējošas sistēmas, pusautomatizētu un automatizētu transportlīdzekļa vadīšanu, simulatoru izmantošanu, kā arī mikromobilitātes risinājumu un mazemisiju un bezemisiju transportlīdzekļu ar automātisko pārnēsāšanu izmantošanu.

Turklāt daži noteikumi ir neoptimāli saistībā ar personu brīvas pārvietošanās atvieglošanu, piemēram, noteikumi par pastāvīgās dzīvesvietas noteikšanu, par ārvalstu vadītāju apliecību atzīšanu un par derīguma termiņiem. Direktīva nav arī pilnībā papildinoša attiecībā pret Direktīvu (ES) 2015/413<sup>40</sup> saistībā ar sankciju par šādiem pārkāpumiem izpildi. Turklāt direktīva ir labāk jāaskaņo ar Vispārīgās drošības regulu<sup>41</sup>.

- **Apspriešanās ar ieinteresētajām personām**

Saskaņā ar labāka regulējuma pamatnostādņēm *ex post* izvērtējuma un ietekmes novērtējuma laikā tika īstenota apspriešanās ar ieinteresētajām personām.

*Ex post* izvērtējuma laikā 2020. gada 16. oktobrī norisinājās ieinteresēto personu seminārs, lai vāktu pierādījumus, apstiprinātu izdarītos konstatējumus, uzklautu atgriezenisko saiti un apkopotu viedokļus.

Laikā no 2020. gada 28. oktobra līdz 2021. gada 20. janvārim notika atklāta sabiedriskā apspriešana, ļaujot ieinteresētajiem sabiedrības pārstāvjiem un ieinteresētajām personām paust savus viedokļus par spēkā esošajiem noteikumiem.

Ietekmes novērtējuma sagatavošanās posmā ieinteresētajām personām bija iespēja sniegt atgriezenisko saiti par sākotnējo ietekmes novērtējumu (2021. gada 2. ceturksnis). Pēc tam tika īstenotas šādas mērķorientētas apspriešanās darbības:

<sup>39</sup> SWD(2022) 17 final.

<sup>40</sup> OV L 68, 13.3.2015., 9. lpp. [EUR-Lex - 32015L0413 - LV - EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

<sup>41</sup> OV L 325, 16.12.2019., 1.–40. lpp. [EUR-Lex - 32019R2144 - LV - EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

- divas pārrunu kārtas:
  - izpētes pārrunas sākotnējā posmā (2022. gada 1. un 2. ceturksnis),
  - padziļinātas pārrunas, lai novērstu informācijas iztrūkumus un novērtētu politikas pasākumu paredzamo ietekmi (2021. gada 2. un 3. ceturksnis);
- divas apsekojumu kārtas:
  - apsekojums, lai pamatotu problēmu analīzi (2022. gada 2. ceturksnis),
  - apsekojums, lai novērtētu politikas pasākumu ietekmi (2022. gada 2. un 3. ceturksnis).

Visbeidzot, 2022. gada 3. ceturksnī notika jauna atklāta sabiedriskā apspriešana.

- **Ekspertu atzinumu pieprasīšana un izmantošana**

Ietekmes novērtējuma laikā norisinājās trīs ekspertu semināri:

- apmācība, eksaminēšana un transportlīdzekļu kategorijas, 2022. gada 1. ceturksnis;
- vadītāju apliecību izdošana un savstarpēja atzīšana, 2022. gada 2. ceturksnis;
- ceļu satiksmes pārkāpumu sekas un veselības stāvokļa piemērotība, 2022. gada 2. ceturksnis.

Komisijas dienestu darbs pie ietekmes novērtējuma tika pabeigts ar ārēju atbalsta pētījumu, ko veica neatkarīgs konsorcijs, kuru veidoja *COWI*, *Ecorys* un *NTUA*.

*Ex post* izvērtējuma un ietekmes novērtējuma sagatavošanas posmā regulāri tika informēta saskaņā ar spēkā esošās direktīvas 9. pantu izveidotā Vadītāju apliecību komiteja, kurā pamatā ir dalībvalstu eksperti, kā arī notika regulāra apspriešanās ar šo komiteju.

- **Ietekmes novērtējums**

Šim priekšlikumam par Vadītāju apliecību direktīvas pārskatīšanu ir pievienots ietekmes novērtējuma ziņojums<sup>42</sup>, kura projekts tika iesniegts Regulējuma kontroles padomei (RKP) 2022. gada 12. oktobrī. RKP 2022. gada 18. novembrī izdeva pozitīvu atzinumu<sup>43</sup>. Ietekmes novērtējuma ziņojumu pārskatīja saskaņā ar RKP ieteikumiem. Tāpat tika ņemtas vērā detalizētākas RKP tehniskās piezīmes. Ietekmes novērtējuma ziņojums ietver detalizētu aprakstu par politikas risinājumiem (5. iedaļa), savukārt visu risinājumu ietekmes visaptveroša analīze ir izklāstīta 6. iedaļā. Tālāk ir izklāstīts analizēto politikas risinājumu kopsavilkums.

*Politikas risinājums A*

Politikas risinājums A (PR A) ietver politikas pasākumus, kas ir kopīgi visiem trim politikas risinājumiem. PR A pasākumu mērķis ir saskaņot Vadītāju apliecību direktīvu ar tehnoloģisko, zinātnisko un sociālo attīstību Eiropas Savienībā, pilnveidojot direktīvas galvenos noteikumus un pievēršoties tirgus vajadzībām un iespējām.

Attiecībā uz ceļu satiksmes drošību šis risinājums palielina eksāmenā iekļauto jautājumu klāstu. Tāpat tas modernizē tehniskos līdzekļus (*RESPER*), atbalstot sadarbību kompetento iestāžu starpā saistībā ar cīņu pret krāpšanu un viltošanu. Tas pielāgo noteikumus, lai ņemtu

<sup>42</sup> SWD(2023) 128 final.

<sup>43</sup> *RSB/RM/cdd* – rsb(2022)7907617.

vērā ar alternatīvu degvielu darbināmu transportlīdzekļu skaita pieaugumu ES autoparkā. Visbeidzot, risinājums atjaunina standartus attiecībā uz fizisko un garīgo piemērotību transportlīdzekļa vadīšanai un izveido jaunu īpašu informācijas apmaiņas platformu, lai starp iestādēm būtu iespējama plašāka apmaiņa ar zināšanām.

Attiecībā uz pārvietošanās brīvību tas nosaka vienādu administratīvo derīgumu A un B kategorijas vadītāju apliecībām visās dalībvalstīs un precizē gadījumus, kad derīgumu var saīsināt vai pagarināt. Tāpat risinājums paredz neobligātās atbildes savstarpēju atzīšanu<sup>44</sup>, precizē konkrētus aspektus saistībā ar pastāvīgas dzīvesvietas jēdziena īstenošanu un ievieš papildu saderību. Visbeidzot, tas ievieš ES mobilo vadītāja apliecību, kā arī iespēju uz fiziskās vadītāja apliecības norādīt *QR* kodu.

### Politikas risinājums B

Politikas risinājums B (PR B) nozīmē lielāku politisko iejaukšanos saistībā ar ceļu satiksmes drošību, kā arī administratīvā sloga samazināšanu konkrētām vadītāju kategorijām.

Attiecībā uz ceļu satiksmes drošību papildus PR A pasākumiem tas ievieš jaunus noteikumus par apmācību un pārbaudes laikiem. Tas papildina noteikumus par fizisko un garīgo piemērotību transportlīdzekļa vadīšanai ar nesaistošām pamatnostādnēm par pretendenta redzes pārbaudi un obligātu skrīningu, pamatojoties uz pašnovērtējumu. Tiks izstrādāta apmācības programma ģimenes ārstiem.

Attiecībā uz pārvietošanās brīvību papildus PR A pasākumiem ir vienkāršoti izdošanas noteikumi ar iespēju ES valstspiederīgajiem saņemt savu pirmo vadītāja apliecību pilsonības valstī, ja viņi saskaras ar šķēršļiem saistībā ar eksāmena valodu. Lai mazinātu profesionālu vadītāju trūkumu, ir vienkāršoti arī spēkā esošie noteikumi par autobusu un kravas automobiļu vadītājiem un ieviesti noteikumi par trešo valstu izdotu vadītāju apliecību apmainīšanu. Visbeidzot, lai risinātu mobilitātes problēmas attālos apgabalos, dalībvalstis varēs paplašināt transportlīdzekļa vadīšanas tiesības B1 vadītāja apliecības turētājiem, ļaujot viņiem vadīt transportlīdzekļus ar lielāku masu ar maksimālo ātrumu līdz 45 km stundā, bet tikai attiecīgās dalībvalsts teritorijā.

### Politikas risinājums C

Politikas risinājums C (PR C) paredz vēl lielāku saskaņošanu un darbības jomu nekā PR B.

Runājot par ceļu satiksmes drošību, papildus PR A un PR B pasākumiem ir grozītas transportlīdzekļu kategorijas, kurām ir nepieciešama vadītāja apliecība, lai: 1) iekļautu jaunus mikromobilitātes transportlīdzekļus ar maksimālo ātrumu no 25 līdz 45 km stundā; 2) ļautu savstarpēji atzīt valstu apliecības, kas ir vajadzīgas lauksaimniecības transportlīdzekļu vadīšanai, un 3) panāktu labāku saskaņošanu ar tirgus iespējām un vajadzībām, kā arī ar D1 kategorijas autobusu vajadzībām. Noteikumi par fizisko un garīgo piemērotību transportlīdzekļa vadīšanai būtu stingrāki.

Attiecībā uz pārvietošanās brīvību papildus PR A un PR B pasākumiem ir savstarpēji atzīts fiziskās un garīgās piemērotības transportlīdzekļa vadīšanai novērtējums un ārvalstu vadītāju apliecību bijušie turētāji var turpināt vadīt transportlīdzekļus, mainot savu dzīvesvietu citā dalībvalstī, ar nosacījumu, ka vismaz pēdējos piecus gadus viņiem nav reģistrēti nekādi ceļu satiksmes drošības pārkāpumi.

## **Pasākumu un politikas risinājumu novērtējums**

---

<sup>44</sup> Piemēram, ja personai ir atļauts vadīt vieglo motociklu ar B kategorijas apliecību savā dzīvesvietas valstī, tā to pašu varētu darīt jebkurā citā dalībvalstī, kura piemēro to pašu neobligāto atbildi.

Dažādo politikas risinājumu pasākumiem ir veikts kvantitatīvs un kvalitatīvs novērtējums par ekonomisko un sociālo (ceļu satiksmes drošības) ietekmi un ietekmi uz pamattiesībām. Lai novērtētu ietekmi, ir noteikts 2025.–2050. gada laikposms saskaņā ar pamatscenārija prognozēm. Ir sagaidāms, ka attiecībā uz ceļu satiksmes drošību PR A nebūtu optimāls attiecīgo ES mērķrādītāju sasniegšanai. PR B vairāk uzlabotu ceļu satiksmes drošību, savukārt PR C ir plašāks, tomēr PR C izmaksu un ieguvumu attiecība ir sliktāka par PR B izmaksu un ieguvumu attiecību. Runājot par brīvu pārvietošanos un ekonomisko ietekmi, sagaidāms, ka galveno pienesumu sniegs digitālo vadītāju apliecību ieviešana un administratīvā derīguma saskaņošana 1. grupas vadītājiem līdz 15 gadiem (abi jau ir ietverti PR A). PR B un PR C ieviestie papildu pasākumi atrisinātu bloķēšanas problēmas, kas skar dažas konkrētas vadītāju grupas, bet tiem būtu ievērojami mazāka ietekme. Attiecībā uz pamattiesībām ietekmi kontrolētu noteikumu par datu aizsardzību stingra īstenošana, it sevišķi *RESPER* ietvaros.

Visi politikas risinājumi pilnībā ietver principu “digitāls pēc noklusējuma”, kas atspoguļo paziņojumu “Digitālais kompass līdz 2030. gadam”<sup>45</sup>.

- **Normatīvā atbilstība un vienkāršošana**

Šī iniciatīva ir iekļauta Komisijas 2022. gada darba programmā, proti, tās II pielikumā (*REFIT* iniciatīvas) ar virsrakstu “Jauns impulss Eiropas demokrātijai”<sup>46</sup>. Iniciatīvai ir nozīmīga *REFIT* dimensija saistībā ar to procedūru vienkāršošanu un saskaņošanu, ko dalībvalstis piemēro vadītāju apliecībām.

Direktīva 2006/126/EK rada nozīmīgu izmaksu slogu saistībā ar vadītāju apliecību fiziskas izdošanas procedūrām un izgatavošanu, un to nosaka attiecīgo ES iedzīvotāju lielais skaits. ES mobilās vadītāja apliecības ieviešana nodrošinās nozīmīgu daļu no vienkāršošanas un saistītā sloga samazināšanas. Proti, būs vieglāk saņemt, aizstāt, atjaunot vai apmainīt vadītāja apliecību, jo visu procedūru būs iespējams veikt tiešsaistē. Turklāt arī administratīvā derīguma saskaņošana vadītāju apliecībām A, A1, A2, AM, B, B1 un BE kategorijas transportlīdzekļu vadītājiem nozīmēs mazāku nepieciešamību vērsties pārvaldes iestādē, jo būs retāk nepieciešams atjaunot vadītāja apliecību (reizi 15 gados 10 gadu vietā dalībvalstīs, kas patlaban piemēro šo noteikumu).

- **Pamattiesības**

Noteikumi par vadītāju apliecībām ir saskaņoti ar piemērojamiem ES datu aizsardzības tiesību aktiem. Ir ierosināts skaidrāks izklāsts par gadījumiem, kādos var izmantot *RESPER*, likvidējot esošās juridiskās neskaidrības, kas apdraud vadītāju personas datu aizsardzību. *eIDAS* funkciju izmantošana ES vadītāja apliecībai, it sevišķi elektroniskās identitātes izmantošana, lai reģistrētos, un ES maka izmantošana, lai saglabātu datus un apmainītos ar tiem, nodrošinās šai informācijai augstu drošības un privātuma līmeni.

Netiek sagaidīts, ka pāreja uz ES digitālo vadītāja apliecību izslēgs konkrētas iedzīvotāju kategorijas. Arī tad, kad digitālās vadītāju apliecības izdos pēc noklusējuma, ikviens joprojām varēs pēc izvēles saņemt fizisku vadītāja apliecību.

Attiecībā uz pārvietošanās brīvību pastāvīgas dzīvesvietas jēdziena precizējumam vajadzētu atrisināt problēmu saistībā ar izdevējiestādes noteikšanu pēc dzīvesvietas maiņas. Administratīvā derīguma noteikumu vienkāršošana nodrošinās ES vadītāju apliecību turētājiem vienlīdzīgas tiesības neatkarīgi no tā, kurā valstī viņi iesniedz vadītāja apliecības pieteikumu vai pagarina savas apliecības derīgumu. Neobligātās atbildes savstarpēja

<sup>45</sup> COM(2021) 118 final [EUR-Lex - 52021DC0118 - LV - EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

<sup>46</sup> COM(2021) 645 final [EUR-Lex - 52021DC0645 - LV - EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

atzīšana ļaus vadītāju apliecību turētājiem izmantot neobligātās atbilstes piešķirtās tiesības arī citās dalībvalstīs, kuras piemēro tādus pašus noteikumus.

Ierosinātā direktīva arī pozitīvi ietekmēs tiesības uz nediskriminēšanu, jo nodrošinās elastīgumu attiecībā uz vadītāju apliecību pirmo izdošanu gadījumā, ja pastāv ierobežojumi saistībā ar valodām, un tas pretendentiem ļaus izvēlēties, kur kārtot eksāmenu.

Ierosinātā direktīva nodrošinās personu ar invaliditāti tiesību ievērošanu saskaņā ar Pamattiesību hartu un ANO Konvenciju par personu ar invaliditāti tiesībām, kurā ES un visas dalībvalstis ir puses.

#### **4. IETEKME UZ BUDŽETU**

Ietekme uz Savienības budžetu galvenokārt ir saistīta ar informācijas platformas izveidi informācijas apmaiņai iestāžu starpā par fizisko un garīgo piemērotību transportlīdzekļa vadīšanai un ar (tiešsaistes) apmācības programmas izstrādi ģimenes ārstiem, proti, no 0,7 līdz 1,1 miljona EUR apmērā.

#### **5. CITI ELEMENTI**

##### **• Īstenošanas plāni un uzraudzības, izvērtēšanas un ziņošanas kārtība**

Ja priekšlikumu apstiprinās, dalībvalstis reizi gadā informēs Komisiju par izdoto, atjaunoto, aizstāto, anulēto un apmainīto vadītāju apliecību skaitu katrā kategorijā, ietverot datus par mobilo vadītāju apliecību izdošanu un izmantošanu.

##### **• Skaidrojošie dokumenti (direktīvām)**

Šim priekšlikumam nav nepieciešami skaidrojoši dokumenti saistībā ar tā transponēšanu.

##### **• Detalizēts konkrētu priekšlikuma noteikumu skaidrojums**

Turpmāk ir izklāstīti galvenie noteikumi, kas būtiski groza Direktīvu 2006/126/EK vai pievieno jaunus elementus.

- 1. pantā ir noteikts direktīvas priekšmets un darbības joma, norādot jomas, kurās direktīva paredz kopīgus noteikumus.
- 2. pantā ir ieviestas definīcijas, lai ņemtu vērā jaunus jēdzienus, kas ir iekļauti kopējās juridiskās skaidrības labad.
- 3. pantā ir ieviesti pamatnoteikumi, kas ir piemērojami fiziskām un mobilām vadītāju apliecībām, it sevišķi saistībā ar to savstarpēju atzīšanu. 4. pantā ir noteiktas detalizētas prasības attiecībā uz fiziskām vadītāju apliecībām, 5. pantā — attiecībā uz mobilām vadītāju apliecībām.
- 6. un 7. pants aizstāj Direktīvas 2006/126/EK bijušo 4. pantu, divos atsevišķos pantos sadalot noteikumus, kas attiecas uz 1) apliecību kategorijām un 2) minimālajiem vecumiem.
- 8. pants atbilst Direktīvas 2006/126/EK bijušajam 5. pantam, precizējot saikni starp Savienības kodiem un iespējamiem nosacījumiem un ierobežojumiem saistībā ar transportlīdzekļa vadīšanas tiesībām.
- 9. pants aizstāj Direktīvas 2006/126/EK bijušo 6. pantu, ieviešot šādas izmaiņas:
  - prasības saņemt C vai D kategorijas vadītāja apliecību, lai iegūtu CE vai DE kategorijas vadītāja apliecību, atcelšana;

- saskaņā ar bijušā 6. panta 4. punkta c) apakšpunktā noteiktās iepriekšējas atbildmes neobligātuma atcelšana;
  - tiesības vadīt D1E kategorijas transportlīdzekļus D1 un C1E vai D1 un CE kategorijas apliecību turētājiem;
  - neobligātās atbildmes ieviešana, ļaujot vadīt konkrētus transportlīdzekļus ar B1 kategorijas apliecību, un
  - neobligāto atbilstmju savstarpēja atzīšana.
- 10. pants atbilst Direktīvas 2006/126/EK bijušajam 7. pantam ar šādām izmaiņām:
    - 15 gadu administratīvais derīgums ir vispārējs nosacījums A un B kategorijas gadījumā;
    - Komisija un dalībvalstis var izņēmuma gadījumos pagarināt vadītāju apliecību administratīvo derīgumu;
    - vadītāju apliecību administratīvo derīgumu var samazināt, lai to saskaņotu ar pagaidu uzturēšanās atļaujas ilgumu;
    - vadītāju apliecību administratīvo derīgumu var samazināt, pamatojoties uz apliecības turētāja vecumu, sākot tikai no 70 gadiem.
  - 11. pants atbilst Direktīvas 2006/126/EK bijušā 11. panta 1., 2., 3. un 5. punktam.
  - 12. pants ievieš konkrētus jaunus noteikumus par trešo valstu izdotu vadītāju apliecību apmaiņu apliecību turētājiem ar pastāvīgu dzīvesvietu kādas dalībvalsts teritorijā.
  - 13. pants ietver Direktīvas 2006/126/EK bijušā 11. panta 4. punktu un ievieš konkrētus noteikumus par vadītāja apliecības ierobežošanas, apturēšanas, atņemšanas vai anulēšanas ietekmi dalībvalstī.
  - 14. pants ievieš jaunu principu, proti, transportlīdzekļa vadīšanu ar pavadošo personu vadītājiem vecumā no 17 līdz 18 gadiem.
  - 15. pants nosaka pārbaudes laiku vismaz divu gadu garumā, kura laikā uz iesācējiem vadītājiem attiecas stingri noteikumi saistībā ar transportlīdzekļa vadīšanu reibumā un iespējami papildu valsts līmeņa nosacījumi.
  - 16. pants atbilst Direktīvas 2006/126/EK bijušajam 10. pantam.
  - 17. pants iekļauj Direktīvas 2006/126/EK bijušo 12. pantu. Tas nosaka arī dažus izņēmumus gadījumos, kas vadītāja apliecības turētājs nespēj pierādīt savu pastāvīgo dzīvesvietu vai — B kategorijas vadītāja apliecības pirmās izdošanas gadījumā — kad ES pilsoņi nepārzina savas dzīvesvietas dalībvalsts valodu.
  - 18. pants atbilst Direktīvas 2006/126/EK bijušajam 13. pantam, ņemot vērā Komisijas publicēto informāciju par trešo valstu standarta parauga apliecībām.
  - 19. pants atbilst Direktīvas 2006/126/EK bijušajam 15. pantam, it sevišķi precizējot gadījumus, kuros dalībvalstīm būtu jāsniedz savstarpējā palīdzība.
  - 20. pants balstās uz Direktīvas 2006/126/EK 14. pantu un dara iespējamu informācijas vākšanu saskaņā ar labāka regulējuma noteikumiem.
  - 21. pants ietver standarta noteikumu, lai ļautu Komisijai pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar konkrētiem direktīvas noteikumiem.

- 22. pants atbilst Direktīvas 2006/126/EK bijušajam 9. pantam, ar ko izveido Vadītāju apliecību komiteju, un ir atjaunināts ar atsaucēm uz Eiropas Parlamenta un Padomes 2011. gada 16. februāra Regulu (ES) Nr. 182/2011, ar ko nosaka normas un vispārīgus principus par dalībvalstu kontroles mehānismiem, kuri attiecas uz Komisijas īstenošanas pilnvaru izmantošanu<sup>47</sup>, tādējādi ļaujot pēc vajadzības pieņemt īstenošanas aktus.
- 23. pants pievieno c) apakšpunktu Direktīvas (ES) 2022/2561 5. panta 2. punktam, lai būtu iespējama transportlīdzekļa vadīšana ar pavadošo personu C kategorijas vadītāju apliecību turētājiem, kas sasnieguši 17 gadu vecumu.
- 24. pants groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2018/1724 II pielikumu<sup>48</sup>.
- 25. pants ietver noteikumu par transponēšanu, it sevišķi ņemot vērā Dalībvalstu un Komisijas 2011. gada 28. septembra kopīgo politisko deklarāciju par skaidrojošiem dokumentiem<sup>49</sup>.
- 26. pants ietver standarta noteikumu, paredzot nosacījumus Direktīvas 2006/126/EK atcelšanai.
- 27. pants ietver standarta noteikumu, paredzot direktīvas stāšanos spēkā.
- 28. pants ietver standarta noteikumu, paredzot, ka direktīva ir adresēta dalībvalstīm.
- I pielikums atbilst Direktīvas 2006/126/EK bijušajam I pielikumam. Tas ir atjaunināts, ņemot vērā prasības, kuras ieviestas ar Komisijas 2012. gada 4. maija Regulu (ES) Nr. 383/2012, ar ko nosaka tehniskās prasības attiecībā uz vadītāju apliecībām, kurās iestrādāts datu glabāšanas līdzeklis (mikroshēma)<sup>50</sup>, (B daļa), tehniskās specifikācijas mobilajām vadītāju apliecībām (C daļa), kā arī ieviešot jaunus Savienības kodus, kas tagad ir individualizēti E daļā.
- II pielikums atbilst Direktīvas 2006/126/EK bijušajam II pielikumam. Tas ir atjaunināts, lai ņemtu vērā:
  - nepieciešamību jauniem pretendentiem vadītājiem nokārtot vadītāja bīstamas situācijas atpazīšanas testu;
  - prasību novērtēt zināšanas par riska faktoriem saistībā ar mikromobilitātes veidiem, ar alternatīvu degvielu darbināmu transportlīdzekļu drošību, kā arī prasmes saistībā ar pilnveidotām vadītājam asistējošām sistēmām un citiem transportlīdzekļa automatizācijas aspektiem;
  - prasību stingrības samazināšanu vadītājiem, kuri braukšanas eksāmenu nokārtojuši ar automātisko pārnēsūmkārību, kad viņi iesniedz pieteikumu par saistītā ierobežojuma izņemšanu no viņu vadītāja apliecības.
- III pielikums atbilst Direktīvas 2006/126/EK bijušajam III pielikumam. Tas ir atjaunināts:
  - ieviešot obligātu skrīningu ar 1. grupas vadītāju pašnovērtējumu;

<sup>47</sup> OV L 55, 28.2.2011., 13. lpp.

<sup>48</sup> OV L 295, 21.11.2018., 1. lpp.

<sup>49</sup> OV C 369, 17.12.2011., 14. lpp.

<sup>50</sup> OV L 120, 5.5.2012.,  
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=CELEX%3A32012R0383>.

1. lpp.

- samazinot pārbažu regularitāti, ja vadītāja veselības stāvokli ietekmē diabēts.
- IV, V un VI pielikums atbilst Direktīvas 2006/126/EK attiecīgajiem pielikumiem bez nekādām būtiskām izmaiņām.
- VIII pielikums ietver standarta informāciju, kas saistīta ar atcelšanu un transponēšanu.

## Priekšlikums

**EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA**

**par vadītāju apliecībām, kā arī ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2022/2561 un Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2018/1724 un atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2006/126/EK un Komisijas Regulu (ES) Nr. 383/2012**

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 91. panta 1. punktu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

pēc leģislatīvā akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu<sup>1</sup>,

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu<sup>2</sup>,

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru,

tā kā:

- (1) Noteikumi par vadītāju apliecībām ir būtiski kopējās transporta politikas elementi, kas palīdz uzlabot ceļu satiksmes drošību un atvieglo tādu personu brīvu pārvietošanos, kuras pārceļas uz dalībvalsti, kas nav tā pati, kurā izdota vadītāja apliecība. Ņemot vērā to, cik svarīgi ir individuāli transportlīdzekļi, tas, ka personai ir vadītāja apliecība, ko pienācīgi atzinusi uzņēmēja dalībvalsts, veicina un atvieglo pārvietošanās un uzņēmējdarbības brīvību. Tāpat šāda dokumenta vai transportlīdzekļa vadīšanas tiesību nelikumīga iegūšana vai atbilstīgi saņemtas vadītāja apliecības zaudēšana nelikumīgas rīcības rezultātā skar ne tikai to dalībvalsti, kurā šāds pārkāpums ir izdarīts, bet arī ceļu satiksmes drošību visā Savienībā.
- (2) Spēkā esošais regulējums būtu jāatjaunina, lai tas būt piemērots jaunajam laikmetam, ilgtspējīgs, iekļaujošs, vieds un noturīgs. Tam būtu jārespektē nepieciešamība samazināt transporta emisijas, kā arī jāņem vērā digitalizācija, demogrāfiskās tendences un tehnoloģiju attīstība, lai pastiprinātu Eiropas ekonomikas konkurētspēju. Ir svarīgi vienkāršot un digitalizēt administratīvās procedūras, lai likvidētu pastāvošos šķēršļus, piemēram, administratīvos slogus, kas ietekmē pārvietošanās brīvību vadītājiem, kuri pārceļas uz dalībvalsti, kas nav apliecības izdevēja. Saskaņotam Savienības standarta vadītāju apliecību regulējumam būtu jāietver gan fiziskās, gan mobilās vadītāju apliecības un jāparedz to savstarpēja atzīšana, ja tās ir pienācīgi izdotas saskaņā ar šo direktīvu.

---

<sup>1</sup> OV C , , . lpp.

<sup>2</sup> OV C , , . lpp.

- (3) Eiropas Savienība pirmo “Kopienas parauga” fizisku vadītāja apliecību ievieša 1980. gada 4. decembrī. Kopš tā laika noteikumi saistībā ar šādu Kopienas paraugu ir kļuvuši par pasaules progresīvāko transportlīdzekļa vadīšanas tiesību piešķiršanas struktūru stūrakmeni, aptverot vairāk nekā 250 miljonus vadītāju. Tādēļ šīs direktīvas pamatā vajadzētu izmantot uzkrāto pieredzi un praksi, un tai vajadzētu paredzēt saskaņotus noteikumus par Savienības standartiem attiecībā uz fiziskām vadītāju apliecībām. Savienībā izdotām fiziskām vadītāju apliecībām ar pretviltošanas pasākumiem būtu jānodrošina augsta līmeņa aizsardzība pret krāpšanu un viltošanu un iespēja iekļaut tajos mikroshēmas vai *QR* kodus.
- (4) Būtu jānodrošina, lai personas datu apstrāde šīs direktīvas īstenošanas nolūkā atbilst Savienības datu aizsardzības regulējumam, it sevišķi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (ES) 2016/679<sup>3</sup>.
- (5) Šī direktīva nosaka juridisko pamatu obligāta personas datu kopumu saglabāšanai fiziskajās vadītāju apliecībās un to mikroshēmās vai *QR* kodos, kā arī mobilajās vadītāju apliecībās, lai visā Savienībā garantētu augstu ceļu satiksmes drošības līmeni, ievērojot Regulas (ES) 2016/679 6. panta 1. punkta e) apakšpunktu un — attiecīgā gadījumā — 9. panta 2. punkta g) apakšpunktu. Šādiem datiem nevajadzētu pārsniegt to, kas vajadzīgs, lai pierādītu personas tiesības vadīt transportlīdzekli, personu identificētu un verificētu personas tiesības vadīt transportlīdzekli un identitāti. Šī direktīva arī nosaka papildu aizsardzības pasākumus, lai nodrošinātu verifikācijas laikā atklāto personas datu aizsardzību.
- (6) Lai nodrošinātu juridisko skaidrību un garantētu netraucētu pāreju starp šo direktīvu un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2006/126/EK par vadītāju apliecībām<sup>4</sup>, dalībvalstīm būtu jāspēj saglabāt papildu personas datus mikroshēmā, ja to paredz valsts tiesību akti, kas atbilst Regulai (ES) 2016/679. Tomēr šī direktīva nav juridiskais pamats šādu papildu datu iekļaušanai.
- (7) Savukārt ar šo direktīvu izveidotajam *QR* kodam, kas ļauj verificēt uz fiziskās vadītāja apliecības uzdrukātās informācijas autentiskumu, nevajadzētu pieļaut, ka tiek saglabāts vairāk informācijas, nekā ir norādīts uz vadītāja apliecības.
- (8) Šī direktīva neparedz juridisko pamatu tam, lai dalībvalstīs tiktu izveidotas vai uzturētas valsts līmeņa datubāzes biometrisku datu uzglabāšanai, jo tas ir valsts tiesību aktu jautājums, kam ir jāatbilst Savienības tiesību aktiem par datu aizsardzību. Turklāt šī direktīva neparedz juridisko pamatu centralizētas biometrisku datu datubāzes izveidei vai uzturēšanai Savienības līmenī.
- (9) Ir vajadzīgas papildu apņemšanās, lai paātrinātu cīņu pret vadītāju apliecību viltošanu un krāpšanu. Tādēļ ir vēlams pārcelt tuvāk datumu, kurš sākotnēji tika noteikts Direktīvā 2006/126/EK un līdz kuram visām izdotajām vai aprītē esošajām fiziskajām vadītāju apliecībām ir jāatbilst visām Savienības tiesību aktos noteiktajām prasībām.
- (10) Digitālā pārkārtošanās ir viena no Savienības prioritātēm. Autotransporta gadījumā digitālā pārkārtošanās palīdzēs likvidēt pastāvošos administratīvos šķēršļus, kas ierobežo personu brīvu pārvietošanos, piemēram, tos, kas saistīti ar fizisko vadītāju

<sup>3</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2016/679 (2016. gada 27. aprīlis) par fizisku personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi un šādu datu brīvu apriti un ar ko atceļ Direktīvu 95/46/EK (OV L 119, 4.5.2016., 1. lpp.).

<sup>4</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2006/126/EK (2006. gada 20. decembris) par vadītāju apliecībām (OV L 403, 30.12.2006., 18. lpp.).

apliecību izdošanas ilgumu. Tādēļ būtu jānosaka atsevišķs Savienības standarts Savienībā izdotajām mobilajām vadītāju apliecībām. Lai sekmētu digitālo pārkārtošanos, mobilās vadītāju apliecības būtu jāizdod pēc noklusējuma no [pieņemšanas datums+4 gadi], neskarot pretendenta tiesības vienlaikus saņemt vai nu fizisku vadītāja apliecību, vai abas.

- (11) Mobilajai vadītāja apliecībai būtu jāietver ne tikai uz fiziskās vadītāja apliecības norādītā informācija, bet arī informācija, kas ļauj verificēt datu autentiskumu, un vienreizlietojams rādītājs. Tomēr būtu jānodrošina, ka pat šādos gadījumos personas dati, kas tiek darīti pieejami, nepārsniedz tos, kuri tiktu norādīti fiziskā vadītāja apliecībā un kuri ir noteikti nepieciešami šādu datu autentiskuma verificācijai. Minētajiem papildu datiem vajadzētu atšķirties, ja personai ir vairākas mobilās vadītāja apliecības, kas ir iespējams ar nosacījumu, ka tās izdevusi viena un tā pati dalībvalsts.
- (12) Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģijā ir noteikts redzējums, kā ES ievērojami uzlabot mobilitātes un transporta ilgtspēju. Emisijas no autotransporta nozares ietver siltumnīcefekta gāzu emisijas, gaisa piesārņotājus, troksni un mikroplastmasu, ko rada riepu un ceļu dilšana. Braukšanas veids ietekmē šīs emisijas, iespējami nelabvēlīgi iedarbojoties uz vidi un cilvēku veselību. Tādēļ transportlīdzekļa vadīšanas apmācībai vajadzētu parādīt vadītājiem, kā samazināt savu ietekmi uz emisijām, kā arī viņus sagatavot bezemisiju transportlīdzekļu vadīšanai.
- (13) Lai ļautu pilsoņiem un iedzīvotājiem gūt tiešu labumu no iekšējā tirgus ieguvumiem, nesaskaroties ar nevajadzīgu papildu administratīvo slogu, Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) 2018/1724<sup>5</sup> ir paredzēta piekļuve tiešsaistē tām procedūrām, kas ir relevantas iekšējā tirgus darbībai, tostarp pārrobežu lietotājiem. Šajā direktīvā ietvertā informācija ir iekļauta arī Regulas (ES) 2018/1724 I pielikumā. Būtu jāgroza minētās regulas II pielikums, lai nodrošinātu, ka ikviens pieprasījuma iesniedzējs var pilnvērtīgi izmantot tiešsaistes procedūras.
- (14) Vadītāju apliecības būtu jādala kategorijās atkarībā no to transportlīdzekļu tipiem, kurus tās atļauj vadīt. Tas būtu jāīsteno skaidrā un saskaņotā veidā, pilnībā ņemot vērā attiecīgo transportlīdzekļu tehniskos raksturlielumus un to vadīšanai nepieciešamās prasmes.
- (15) Saskaņā ar Apvienoto Nāciju Organizācijas 2006. gada 13. decembra Konvenciju par personu ar invaliditāti tiesībām, kam ES pievienojās kā puse 2011. gada 21. janvārī, būtu jāpieņem konkrēti noteikumi, lai personām ar invaliditāti būtu vieglāk vadīt transportlīdzekļus. Tādējādi ar Komisijas iepriekšēju piekrišanu dalībvalstīm vajadzētu varēt nepiemērot 6. pantu konkrētiem motorizēto transportlīdzekļu tipiem.
- (16) Vadītāju apliecību dažādo kategoriju pretendentu minimālais vecums būtu jānosaka Savienības līmenī. Neatkarīgi no tā dalībvalstīm būtu jāļauj dažu kategoriju transportlīdzekļu vadīšanai noteikt augstāku vecuma ierobežojumu, lai vēl vairāk veicinātu ceļu satiksmes drošību. Izņēmuma gadījumos būtu jāļauj dalībvalstīm noteikt zemākus vecuma ierobežojumus, lai ņemtu vērā attiecīgās valsts apstākļus. It sevišķi nolūkā ļaut vadīt ar ugunsdzēsību vai sabiedriskās kārtības uzturēšanu saistītus

---

<sup>5</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2018/1724 (2018. gada 2. oktobris), ar ko izveido vienotu digitālo vārteju, lai sniegtu piekļuvi informācijai, procedūrām un palīdzības un problēmu risināšanas pakalpojumiem, un ar ko groza Regulu (ES) Nr. 1024/2012 (OV L 295, 21.11.2018., 1. lpp.).

transportlīdzekļus vai realizēt izmēģinājuma projektus saistībā ar jaunām transportlīdzekļa tehnoloģijām.

- (17) Būtu jānosaka pakāpju sistēma, proti, ka B kategorijas vadītāja apliecība ir priekšnoteikums, lai pretendents varētu iegūt konkrētas citas kategorijas, un atbildes starp kategorijām. Šādai sistēmai vajadzētu būt daļēji saistošai visām dalībvalstīm, bet arī tām piešķirt iespēju to savstarpēji piemērot savās attiecīgajās teritorijās. Dalībvalstīm vajadzētu būt arī iespējai noteikt konkrētas atbildes, kas būtu spēkā tikai to teritorijā.
- (18) Ceļu satiksmes drošības nolūkā ir jānosaka minimālās prasības vadītāja apliecības izdošanai. Būtu jānosaka braukšanas eksāmenu un transportlīdzekļa vadīšanas tiesību piešķiršanas standarti. Šajā nolūkā būtu jānosaka attiecīgās zināšanas, prasmes un uzvedība saistībā ar motorizētu transportlīdzekļu vadīšanu; braukšanas eksāmenam būtu jābalstās uz šiem jēdzieniem, un būtu jānosaka minimālie standarti attiecībā uz fizisko un garīgo piemērotību šādu transportlīdzekļu vadīšanai.
- (19) Cilvēku vai kravu pārvadāšanai izmantojamu transportlīdzekļu vadītājiem būtu jāsniedz pierādījumi, ka viņi, saņemot vadītāja apliecību, kā arī regulāri pēc tam atbilst fiziskās un garīgās piemērotības minimālajiem standartiem, kas ļauj vadīt transportlīdzekļus. Regulāras pārbaudes, ko atkārtoti veic saskaņā ar attiecīgas valsts noteikumiem par minimālo standartu ievērošanu, atvieglos personu brīvu pārvietošanos, palīdzēs izvairīties no konkurences izkropļojumiem un labāk ņems vērā šādu transportlīdzekļu vadītāju atbildību. Dalībvalstis var paredzēt veselības pārbaudes kā garantiju tam, ka ir ievēroti minimālie standarti attiecībā uz fizisko un garīgo piemērotību citu motorizētu transportlīdzekļu vadīšanai. Pārredzamības labad šādām pārbaudēm vajadzētu sakrist ar vadītāju apliecību atjaunināšanu.
- (20) Lai nodrošinātu vienādas tiesības visā Savienībā, ņemot vērā arī ceļu satiksmes drošības apsvērumus, AM, A1, A2, A, B1 un B kategorijas vadītāju apliecību administratīvajam derīgumam vajadzētu būt 15 gadiem, savukārt C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 un D1E kategorijas vadītāju apliecību administratīvajam derīgumam vajadzētu būt pieciem gadiem. Šajā direktīvā noteiktajos izņēmuma gadījumos dalībvalstīm vajadzētu būt iespējai paredzēt īsāku periodu.
- (21) Lai ļautu dalībvalstīm un — pienācīgi pamatotos gadījumos — Savienībai kopumā reaģēt uz krīzēm, kuru dēļ valstu iestādes nespēj atjaunot tādas vadītāju apliecības, kam pretējā gadījumā beigtos derīgums, vajadzētu paredzēt iespēju pagarināt šādu vadītāju apliecību administratīvo derīgumu par stingri nepieciešamo laiku.
- (22) Principam “viens turētājs, viena apliecība” vajadzētu novērst situācijas, ka vienai personai ir vairāk nekā viena fiziskā vadītāja apliecība. Tomēr šis princips būtu arī jāpaplašina, lai ņemtu vērā mobilo vadītāju apliecību tehnisko specifiku.
- (23) Ar ceļu satiksmes drošību saistītu iemeslu dēļ dalībvalstīm būtu jāspēj visiem vadītāju apliecību turētājiem ar pastāvīgo dzīvesvietu to teritorijā piemērot savus valsts noteikumus par transportlīdzekļu vadītāju apliecību atņemšanu, apturēšanu, atjaunošanu vai anulēšanu.
- (24) Vadītājiem, kam ir vadītāja apliecība, ko izdevusi viņu dzīvesvietas dalībvalsts pēc apmaiņas pret trešās valsts izdotu vadītāja apliecību, vajadzētu būt tiesībām vadīt transportlīdzekli visā Savienībā tā, ir kā viņi būtu sākotnēji saņēmuši apliecību Savienībā. Šādai apmaiņai varētu būt dažāda ietekme uz ceļu satiksmes drošību un personu brīvu pārvietošanos.

- (25) Komisijai vajadzētu būt pilnvarotai pieņemt lēmumu, kas identificē trešās valstis, kuras nodrošina ar Savienību salīdzināmu ceļu satiksmes drošības līmeni, un dod iespēju šo valstu izdoto vadītāju apliecību turētājiem apmainīt savas apliecības saskaņā ar līdzīgiem noteikumiem tā, it kā tās būtu izdotas dalībvalstī. Šie nosacījumi būtu detalizēti un pamatoti jānosaka attiecībā uz visām attiecīgajām vadītāju apliecību kategorijām.
- (26) Tādu vadītāju apliecību gadījumā, ko izdevušas trešās valstis, kuras nav šāda Komisijas lēmuma objekts vai kuru gadījumā šāds lēmums ne skaidri atļauj, ne aizliedz veikt maiņu, dalībvalstīm vajadzētu būt iespējai šīs apliecības apmainīt saskaņā ar saviem valsts noteikumiem ar nosacījumu, ka tās uz apmainītās apliecības izmanto attiecīgo Savienības kodu. Ja šādas vadītāja apliecības turētājs pārceļas uz citu dalībvalsti, jaunajai dzīvesvietas valstij nevajadzētu būt pienākumam šādai apliecībai piemērot savstarpējas atzīšanas principu.
- (27) “Vadītāju apliecību tūrisms”, proti, dzīvesvietas mainīšana, lai saņemtu jaunu vadītāja apliecību nolūkā apiet transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanu, kas piemērota citā dalībvalstī, ir izplatīta prakse, kas nelabvēlīgi ietekmē ceļu satiksmes drošību. Vadītājus nevajadzētu atbrīvot no viņiem piemērotajām prasībām, lai viņi atgūtu savas transportlīdzekļa vadīšanas tiesības vai savu vadītāja apliecību, nomainot dzīvesvietu. Vienlaikus būtu skaidri jānorāda, ka jebkāda pilsoņa rīcība drīkst novest pie nenoteikta laika aizlieguma tikai pienācīgi pamatotos gadījumos un ka šādam lēmumam vajadzētu attiekties tikai uz tā izdevējas dalībvalsts teritoriju.
- (28) Lai uzlabotu ceļu satiksmes drošību, attiecībā uz konkrētām vadītāju apliecību kategorijām būtu jāievieš Savienības mēroga shēma transportlīdzekļa vadīšanai ar pavadošo personu. Šādas sistēmas noteikumiem vajadzētu paredzēt iespēju pretendentiem saņemt vadītāja apliecību attiecīgajās kategorijās pirms vajadzīgā minimālā vecuma sasniegšanas. Tomēr šīs vadītāju apliecības vajadzētu ļaut izmantot tikai pieredzējuša vadītāja pavadībā. Šādās situācijās dalībvalstīm vajadzētu būt iespējai ceļu satiksmes drošības nolūkā savā teritorijā paredzēt stingrākus nosacījumus un noteikumus attiecībā uz to izdotajām vadītāju apliecībām.
- (29) Neskarot vispārējo mērķi attiecībā uz ceļu satiksmes drošības uzlabošanu, shēmai transportlīdzekļa vadīšanai ar pavadošo personu būtu jāpanāk kravas automobiļu vadītāja profesijas pieejamības un pievilcības uzlabošanu gados jaunākai paaudzei, lai paplašinātu viņu nodarbinātības iespējas un lai palīdzētu risināt vadītāju trūkumu Savienībā. Tādēļ šai shēmai būtu jāattiecas uz C kategorijas vadītāju apliecībām un B kategorijas vadītāju apliecībām, kas ir C kategorijas priekšnoteikums.
- (30) Būtu jānodrošina, ka vadītāji, kas pirmo reizi saņem savu vadītāja apliecību konkrētā kategorijā, neapdraud ceļu satiksmes drošību pieredzes trūkuma dēļ. Šiem iesācējiem vadītājiem būtu jānosaka divu gadu pārbaudes laiks, kurā viņiem būtu jāpiemēro stingrāki noteikumi un sodi visā Savienībā, ja viņi alkohola reibumā pārkāpj šos noteikumus. Sodiem par šādu rīcību vajadzētu būt iedarbīgiem, samērīgiem, preventīviem un nediskriminējošiem, un to smaguma pakāpē būtu pēc iespējas jāņem vērā Savienības vidēja termiņa un ilgtermiņa mērķi uz pusi samazināt un gandrīz pilnībā izskaust nāves un smagu ievainojumu gadījumus. Runājot par citiem ierobežojumiem, kas attiektos uz iesācējiem vadītājiem, dalībvalstīm vajadzētu būt rīcības brīvībai savā teritorijā īstenot papildu noteikumus.
- (31) Būtu jānosaka minimāli standarti attiecībā uz piekļuvi eksaminētāja profesijai un eksaminētāja apmācības prasības, lai uzlabotu eksaminētāju zināšanas un prasmes, tādējādi nodrošinot objektīvāku vadītāju apliecību pretendentu vērtējumu un panākot

lielāku saskaņotību braukšanas eksāmenu jomā. Turklāt Komisijai vajadzētu būt pilnvarotai pieņemt deleģētos aktus, lai pēc vajadzības grozītu un pielāgotu šos minimālos standartus, ņemot vērā tehnisko, darbības vai zinātnisko attīstību šajā jomā.

- (32) Būtu jādefinē pastāvīgās dzīvesvietas jēdziens tā, lai būtu iespējams risināt neskaidrības gadījumos, kad nav iespējams noteikt pastāvīgo dzīvesvietu, pamatojoties uz darba vai ģimenes saitēm. Tāpat ir jāparedz iespēja pretendentiem kārtot teorijas vai praktiskos eksāmenus savas pilsonības dalībvalstī gadījumos, kad viņu pastāvīgās dzīvesvietas dalībvalsts neparedz iespēju šos eksāmenus kārtot pilsonības dalībvalsts oficiālajā valodā. Būtu jānosaka īpaši noteikumi diplomātiem un viņu ģimenēm, ja misijas dēļ viņiem ir ilgstoši jāuzturas ārvalstīs.
- (33) Dalībvalstīm būtu savstarpēji jāpalīdz īstenot šo direktīvu. Kad iespējams, tām būtu šādas palīdzības sniegšanai jāizmanto ES vadītāju apliecību tīkls. ES vadītāju apliecību tīkls, ko nereti sauc par *RESPER*, ir centrs informācijas apmaiņai starp valstu iestādēm saistībā ar vadītāju apliecību izdošanu un šīs direktīvas īstenošanas sekmēšanu.
- (34) ES vadītāju apliecību tīkla mērķis ir garantēt dalībvalstu izdoto dokumentu un piešķirto tiesību atzīšanu, apkarot dokumentu viltošanu, izvairīties no vairāku apliecību izdošanas un atvieglot transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanas izpildi. It sevišķi dalībvalstīm vajadzētu būt iespējai sistemātiski pārlicināties, ka nav pārstājuši eksistēt iemesli, kuru dēļ ir iepriekš piemēroti vadītāja apliecības vai transportlīdzekļa vadīšanas tiesību ierobežojumi, apturēšana, atņemšana vai anulēšana. *RESPER* izmantošanu citu tiesību aktu īstenošanai vajadzētu atļaut tikai tiktāl, ciktāl šie lietojumi ir skaidri paredzēti šajā direktīvā.
- (35) Lai būtu iespējams sagatavot jēgpilnus ziņojumus par šīs direktīvas īstenošanu, Komisijai vajadzētu saņemt informāciju par izdoto, atjaunoto, aizstāto, anulēto un apmainīto vadītāju apliecību skaitu katrā kategorijā, ietverot datus par mobilo vadītāju apliecību izdošanu un izmantošanu.
- (36) Lai sasniegtu šīs direktīvas mērķus, it sevišķi lai tās pielikumus pielāgotu tehniskajai, darbības vai zinātniskajai attīstībai, Komisijai būtu jādeleģē pilnvaras pieņemt aktus saskaņā ar LESD 290. pantu attiecībā uz grozījumiem I pielikuma A, B un D daļā, kas reglamentē fizisko vadītāju apliecību specifikācijas; grozījumiem I pielikuma C daļā, kas nosaka mobilo vadītāju apliecību specifikācijas; grozījumiem I pielikuma E daļā, kas reglamentē noteikumus par piemērojamiem valstu un Savienības kodiem; grozījumiem II, III, V un VI pielikumā, nosakot konkrētas minimālās prasības attiecībā uz vadītāju apliecību izdošanu, derīgumu un atjaunošanu, un grozījumiem IV pielikumā, nosakot minimālos standartus eksaminētājiem. Šādas pilnvaras būtu jāpiešķir uz pieciem gadiem, ņemot vērā to, ka šo pielikumu reglamentētajos jautājumos ir bieži novērojamas tehniskās, darbības vai zinātniskās attīstības norises. Ir īpaši būtiski, lai Komisija, veicot sagatavošanas darbus, rīkotu atbilstīgas apspriešanās, tostarp ekspertu līmenī, un lai minētās apspriešanās tiktu rīkotas saskaņā ar principiem, kas noteikti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu<sup>6</sup>. Jo īpaši, lai deleģēto aktu sagatavošanā nodrošinātu vienādu dalību, Eiropas Parlaments un Padome visus dokumentus saņem vienlaicīgi ar dalībvalstu ekspertiem, un minēto iestāžu ekspertiem ir sistemātiska piekļuve Komisijas ekspertu grupu sanāksmēm, kurās notiek deleģēto aktu sagatavošana.

<sup>6</sup> OV L 123, 12.5.2016., 1. lpp.

- (37) Pakāpeniskas digitalizācijas un automatizācijas, arvien stingrāku autotransporta emisiju samazināšanas prasību, kā arī motorizēto transportlīdzekļu pastāvīga tehnoloģiskā progresa kontekstā ir nepieciešams panākt visu vadītāju informētību par vajadzīgajām zināšanām attiecībā uz ceļu satiksmes drošību un ilgtspēju. Mūžizglītības veicināšanai var būt liela nozīme, lai nodrošinātu, ka pieredzējuši vadītāji ir apguvuši jaunākās prasmes saistībā ar ceļu satiksmes drošību, jaunām tehnoloģijām, ekobraukšanu, kas uzlabo degvielas ekonomiju un samazina emisijas, kā arī saistībā ar ātruma pārvaldību.
- (38) Lai nodrošinātu vienādus nosacījumus šīs direktīvas īstenošanai, Komisijai būtu jāpiešķir īstenošanas pilnvaras, lai tā varētu noteikt sadarbības funkcijas un drošības pasākumus attiecībā uz *QR* kodiem, kas ieviesti fiziskajās vadītāju apliecībās; noteikumus saistībā ar mobilo vadītāju apliecību sadarbību, drošību un pārbaudēm; vadītāju apliecību administratīvā derīguma termiņa pagarināšanu visā Savienībā krīzes gadījumā; saturu pašnovērtējumam par fizisko un garīgo piemērotību, kas jāveic 1. grupas vadītājiem; nosacījumus trešo valstu izdotu vadītāju apliecību apmaiņai pret dalībvalstu izdotām vadītāju apliecībām, vadītāja apliecībā neregistrējot maiņas faktu, kā arī sadarbību starp valstu sistēmām, kas savienotas ar ES vadītāju apliecību tīklu, un šajā kontekstā kopīgoto personas datu aizsardzību. Minētās pilnvaras būtu jāizmanto saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 182/2011<sup>7</sup>.
- (39) Konsekvences labad būtu jāgroza Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2022/2561<sup>8</sup>, kas risina konkrētus jautājumus, uz kuriem attiecas šī direktīva, un Regula (ES) 2018/1724.
- (40) Būtu jāatceļ Direktīva 126/2006/EEK un Komisijas Regula (ES) Nr. 383/2012<sup>9</sup>.
- (41) Tā kā šīs direktīvas mērķus nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs, jo noteikumi, kas reglamentē vadītāju apliecību izdošanu, atjaunošanu, aizstāšanu un apmaiņu, novestu pie tik atšķirīgām prasībām, ka nebūtu iespējams panākt tādu ceļu satiksmes drošības un iedzīvotāju pārvietošanās brīvības līmeni, kādu nodrošina saskaņoti noteikumi, šos mērķus var labāk sasniegt Savienības līmenī, nosakot minimālās prasības. Tāpēc Savienība var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šajā direktīvā paredz vienīgi tos pasākumus, kas vajadzīgi šo mērķu sasniegšanai.
- (42) Saskaņā ar Regulas (ES) 2018/1725 42. panta 1. punktu ir notikusi apspriešanās ar Eiropas Datu aizsardzības uzraudzītāju, kas [DD/MM/GGGG] sniedza atzinumu.
- (43) Saskaņā ar Dalībvalstu un Komisijas 2011. gada 28. septembra kopīgo politisko deklarāciju par skaidrojošiem dokumentiem<sup>10</sup> dalībvalstis ir apņēmušās, paziņojot savus transponēšanas pasākumus, pamatotos gadījumos pievienot vienu vai vairākus dokumentus, kuros paskaidrota saikne starp direktīvas sastāvdaļām un atbilstīgajām

<sup>7</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 182/2011 (2011. gada 16. februāris), ar ko nosaka normas un vispārīgus principus par dalībvalstu kontroles mehānismiem, kuri attiecas uz Komisijas īstenošanas pilnvaru izmantošanu (OV L 55, 28.2.2011., 13. lpp.).

<sup>8</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2022/2561 (2022. gada 14. decembris) par dažu kravu vai pasažieru pārvadāšanai paredzētu autotransporta līdzekļu vadītāju sākotnējās kvalifikācijas iegūšanu un periodisku apmācību (OV L 330, 23.12.2022., 46. lpp.).

<sup>9</sup> Komisijas Regula (ES) Nr. 383/2012 (2012. gada 4. maijs), ar ko nosaka tehniskās prasības attiecībā uz vadītāju apliecībām, kurās iestrādāts datu glabāšanas līdzeklis (mikroshēma) (OV L 120, 5.5.2012., 1. lpp.).

<sup>10</sup> OV C 369, 17.12.2011., 14. lpp.

daļām valsts pieņemtos transponēšanas instrumentos. Attiecībā uz šo direktīvu likumdevējs uzskata, ka šādu dokumentu nosūtīšana ir pamatota.

IR PIENĒMUŠI ŠO DIREKTĪVU.

### *1. pants*

#### **Priekšmets un darbības joma**

1. Šī direktīva paredz kopīgus noteikumus attiecībā uz:
  - a) vadītāju apliecību paraugiem, standartiem un kategorijām;
  - b) vadītāju apliecību izdošanu, derīgumu, atjaunošanu un savstarpēju atzīšanu;
  - c) vadītāju apliecību apmaiņas, aizstāšanas, atņemšanas, ierobežošanas, apturēšanas un anulēšanas konkrētiem aspektiem;
  - d) iesācējiem vadītājiem piemērojamiem konkrētiem aspektiem.
2. Šī direktīva neattiecas uz motorizētiem transportlīdzekļiem, kas pārvietojas uz riteņiem vai kāpurķēdēm, kam ir vismaz divas asis, kuru galvenā funkcija ir vilce un kas ir īpaši konstruēti, lai vilktu, stumtu, pārvietotu vai darbinātu konkrētas ierīces, mašīnas vai piekabes, kuras izmanto saistībā ar lauksaimniecības vai mežsaimniecības darbiem, un kā izmantošana cilvēku vai kravu pārvadāšanai pa ceļiem vai cilvēku vai kravu pārvadāšanai izmantojamu transportlīdzekļu vilkšanai pa ceļu ir tikai sekundāra funkcija.

### *2. pants*

#### **Definīcijas**

Šajā direktīvā piemēro šādas definīcijas:

- 1) “vadītāja apliecība” ir elektronisks vai fizisks dokuments, kas apliecina tiesības vadīt motorizētus transportlīdzekļus un norāda nosacījumus, pie kādiem tās turētājs drīkst vadīt transportlīdzekli;
- 2) “fiziska vadītāja apliecība” ir vadītāja apliecība fiziskā formātā, kas izdota saskaņā ar 4. pantu;
- 3) “mobila vadītāja apliecība” ir vadītāja apliecība digitālā formātā, kas izdota saskaņā ar 5. pantu;
- 4) “motorizēts transportlīdzeklis” ir jebkurš pašgājējs transportlīdzeklis, kas pārvietojas pa ceļu ar savu spēku, izņemot transportlīdzekļus, kuri pārvietojas pa sliedēm;
- 5) “divriteņu transportlīdzeklis” ir transportlīdzeklis, kā minēts Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) Nr. 168/2013<sup>11</sup> 4. panta 2. punkta a) apakšpunktā;
- 6) “trīsriteņu transportlīdzeklis” ir transportlīdzeklis, kā minēts Regulas (ES) Nr. 168/2013 4. panta 2. punkta b) apakšpunktā;

---

<sup>11</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 168/2013 (2013. gada 15. janvāris) par divu riteņu vai trīs riteņu transportlīdzekļu un kvadriciklu apstiprināšanu un tirgus uzraudzību (OV L 60, 2.3.2013., 52. lpp.).

- 7) “vieglais kvadricikls” ir transportlīdzeklis, kā minēts Regulas (ES) Nr. 168/2013 4. panta 2. punkta f) apakšpunktā;
- 8) “motocikls” ir divriteņu transportlīdzeklis ar blakusvāģi vai bez, kā minēts Regulas (ES) Nr. 168/2013 4. panta 2. punkta c) un d) apakšpunktā;
- 9) “motorizēts tricikls” ir transportlīdzeklis ar trim simetriski izkārtotiem riteņiem, kā minēts Regulas (ES) Nr. 168/2013 4. panta 2. punkta e) apakšpunktā
- 10) “mehāniskais transportlīdzeklis” ir jebkurš motorizēts transportlīdzeklis, ko parasti izmanto cilvēku vai kravu pārvadāšanai pa ceļiem, vai lai vilktu pa ceļu transportlīdzekļus, kurus izmanto cilvēku vai kravu pārvadāšanai. Šis termins ietver trolejbusus, t. i., transportlīdzekļus, kas ir pieslēgti elektriskajam vadītājam un nepārvietojas pa sliedēm;
- 11) “smagais kvadricikls” ir transportlīdzeklis, kā minēts Regulas (ES) Nr. 168/2013 4. panta 2. punkta g) apakšpunktā;
- 12) “transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšana” ir jebkurš lēmums, kura rezultātā motorizēta transportlīdzekļa vadītājam tiek atņemta, anulēta, ierobežota vai apturēta vadītāja apliecība vai transportlīdzekļa vadīšanas tiesības un kuru vairs nevar pārsūdzēt. Pasākums var būt vai nu primārs, vai sekundārs, vai papildu sods, vai drošības pasākums.

### 3. pants

#### **Savienības standarta vadītāja apliecību specifikācijas un savstarpējā atzīšana**

1. Dalībvalstis nodrošina, ka to nacionālās vadītāju apliecības tiek izdotas saskaņā ar šīs direktīvas noteikumiem un atbilst Savienības standarta specifikācijām un citiem kritērijiem saskaņā ar:
  - a) 4. pantu fizisku vadītāju apliecību gadījumā;
  - b) 5. pantu mobilu vadītāju apliecību gadījumā.
2. Dalībvalstis nodrošina, ka vienai un tai pašai personai izdota fiziskā vadītāja apliecība un mobilā vadītāja apliecība ir pilnībā vienādas un ka uz šīm apliecībām ir norādīts pilnīgi vienāds tiesību un nosacījumu kopums, ar ko saskaņā šī persona drīkst vadīt transportlīdzekli.
3. Dalībvalstis, izdodot, aizstājot, atjaunojot vai apmainot vadītāja apliecību pret otro formātu, kā priekšnoteikumu neprasa, lai pretendents būtu fiziska vai mobila vadītāja apliecība.
4. No [pieņemšanas datums+4 gadi] dalībvalstis nodrošina, ka pēc noklusējuma tiek izdotas tikai mobilās vadītāju apliecības. Līdz minētajam datumam dalībvalstis var izlemt, vai izdot mobilās vadītāju apliecības.
5. Atkāpjoties no 4. punkta, dalībvalstis nodrošina iespēju pēc pretendenta pieprasījuma izdot fizisku vadītāja apliecību mobilās vadītāja apliecības vietā vai kopā ar to.
6. Dalībvalstu izdotas vadītāju apliecības ir savstarpēji atzītas.
7. Atkāpjoties no 6. punkta, dalībvalstis savstarpēji atzīst tikai tādas mobilās vadītāju apliecības, kas izdotas pēc [pieņemšanas datums+3 gadi] saskaņā ar 5. pantu. Mobilās vadītāju apliecības, kas izdotas pirms minētā datuma, bet kas atbilst 5. panta prasībām, savstarpēji atzīst pēc minētā datuma.

#### 4. pants

### Fiziskas vadītāju apliecības

1. Dalībvalstis izdod fiziskās vadītāju apliecības, pamatojoties uz Savienības standarta specifikācijām, kas noteiktas I pielikuma A.1. daļā.
2. Dalībvalstis veic visus vajadzīgos pasākumus, lai izvairītos no iespējamās vadītāju apliecību viltošanas, tostarp arī tāda parauga vadītāju apliecību viltošanas, kuras izdotas pirms šīs direktīvas stāšanās spēkā. Dalībvalstis par to informē Komisiju.

Fiziskā vadītāja apliecība tiek aizsargāta pret viltošanu saskaņā ar Savienības standarta specifikācijām, kas noteiktas I pielikuma A.2. daļā. Dalībvalstis var ieviest papildu drošības elementus.

3. Ja tādas derīgas fiziskās vadītāja apliecības turētājs, uz ko neattiecas administratīvā derīguma termiņš, pārceļas uz pastāvīgu dzīvesvietu dalībvalstī, kas nav tā pati, kurā izdota vadītāja apliecība, atjaunojot vadītāja apliecību, uzņēmēja dalībvalsts var vadītāja apliecībai piemērot 10. panta 2. punktā paredzētos administratīvā derīguma termiņus, kad pagājuši divi gadi kopš dienas, kad apliecības turētājs ieguvis pastāvīgu dzīvesvietu tās teritorijā.
4. Dalībvalsts nodrošina, ka līdz 2030. gada 19. janvārim visas izdotās vai aprītē esošās fiziskās vadītāju apliecības atbilst šīs direktīvas prasībām.
5. Dalībvalstis var izlemt fiziskajā vadītāja apliecībā integrēt datu glabāšanas vidi (mikroshēmu). Ja dalībvalsts savā fiziskajā vadītāja apliecībā izlemj izmantot mikroshēmu, tā, ja to paredz valsts tiesību akti, kas attiecas uz vadītāju apliecībām, var arī lemt par papildu datu glabāšanu mikroshēmā, ne tikai to, kuri norādīti I pielikuma D daļā.

Ja dalībvalstis fiziskajā vadītāja apliecībā paredz mikroshēmu, tās piemēro I pielikuma B daļā noteiktās tehniskās prasības. Dalībvalstis var ieviest papildu drošības elementus.

Dalībvalstis informē Komisiju, ja ir pieņemts lēmums par mikroshēmas integrēšanu to fiziskajās vadītāju apliecībās vai ja ir paredzētas izmaiņas attiecībā uz šādu lēmumu, trīs mēnešu laikā pēc tā pieņemšanas. Dalībvalstis, kas savās fiziskajās vadītāju apliecībās jau ir integrējušas mikroshēmu, attiecīgi informē Komisiju trīs mēnešu laikā pēc šīs direktīvas stāšanās spēkā.

6. Ja fiziskajā vadītāja apliecībā netiek integrēta mikroshēma, dalībvalstis var arī izlemt uz valstī izdotajām fiziskajām vadītāju apliecībām attiecīgi paredzētajā vietā uzdrukāt *QR* kodu. *QR* kods ļauj verificēt uz fiziskās vadītāju apliecības norādītās informācijas autentiskumu.
7. Dalībvalstis nodrošina, ka verificācijas veicējs nesaglabā uz fiziskās vadītāju apliecības norādītās informācijas verificācijai vajadzīgos personas datus un ka vadītāja apliecības izdevējiestāde netiek informēta par verificācijas procesu.

Komisija pieņem īstenošanas aktus, kas nosaka detalizētus noteikumus par sadarbības elementiem un drošības pasākumiem, kas jāievēro saistībā ar *QR* kodiem, kurus drukā uz fiziskajām vadītāju apliecībām. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 22. panta 2. punktā.

Dalībvalstis informē Komisiju par jebkuru pasākumu, kura mērķis ir to vadītāju apliecībās integrēt *QR* kodu, vai par jebkādam šāda pasākuma izmaiņām trīs mēnešu laikā pēc tā pieņemšanas.

8. Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 21. pantu, lai grozītu I pielikuma A, B un D daļu nolūkā ņemt vērā tehnisko, darbības vai zinātnisko attīstību.

### 5. pants

#### Mobilās vadītāju apliecības

1. Dalībvalstis izdod mobilās vadītāju apliecības, pamatojoties uz Savienības standarta specifikācijām, kas noteiktas I pielikuma C daļā.
2. Dalībvalstis nodrošina, ka personām ar pastāvīgo dzīvesvietu to teritorijā vai personām, kurām citu iemeslu dēļ ir tiesības uz to izdotu mobilo vadītāja apliecību, ir bez maksas pieejami elektroniski pieteikumi, kas izstrādāti mobilajām vadītāju apliecībām, lai būtu iespējams verificēt vadītāja apliecības turētāja tiesību vadīt transportlīdzekli esību.

Pieteikumu pamatā ir ES digitālās identitātes maki, kas izdoti saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 910/2014<sup>12</sup>.

3. Dalībvalstis publicē un regulāri atjaunina sarakstu ar pieejamajiem elektroniskajiem pieteikumiem, kas ir izveidoti un tiek uzturēti šā panta nolūkos.

Dalībvalstis nodrošina, ka elektroniskie pieteikumi neietver un — rādītāja izmantošanas gadījumā — nedara pieejamus vairāk datu nekā minēts I pielikuma D daļā.

4. Dalībvalstis dara pieejamu informāciju, kas vajadzīga, lai piekļūtu I pielikuma C daļā minētajām valstu sistēmām, kuras izmanto mobilo vadītāju apliecību verificācijām, un regulāri sniedz cita citai jaunāko informāciju.

Dalībvalstis nodrošina, ka verificācijas veicējs nesaglabā mobilās vadītāja apliecības turētāja transportlīdzekļa vadīšanas tiesību pārbaudei vajadzīgos personas datus un ka vadītāja apliecības izdevējinstāde apstrādā ar paziņojuma starpniecību saņemto informāciju tikai, lai atbildētu uz verificācijas pieprasījumu.

5. Dalībvalstis informē Komisiju par sarakstu ar attiecīgajām valstu sistēmām, kurām ir atļauts izdot datus un rādītājus mobilajām vadītāju apliecībām. Izmantojot drošu kanālu, Komisija dara publiski pieejamu sarakstu ar šādām dalībvalstu sistēmām elektroniski parakstītā vai apzīmogatā formātā, kas piemērots automatizētai apstrādei.
6. Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 21. pantu, lai pēc vajadzības grozītu I pielikuma C daļu nolūkā ņemt vērā tehnisko, darbības vai zinātnisko attīstību.
7. Līdz [pieņemšanas datums+18 mēneši] Komisija pieņem īstenošanas aktus, kas nosaka detalizētus noteikumus par mobilo vadītāju apliecību sadarbību, drošību un

---

<sup>12</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 910/2014 (2014. gada 23. jūlijs) par elektronisko identifikāciju un uzticamības pakalpojumiem elektronisko darījumu veikšanai iekšējā tirgū (OV L 257, 28.8.2014., 73. lpp.).

testēšanu, ietverot verificācijas elementus un saskarni ar valstu sistēmām. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 22. panta 2. punktā.

## 6. pants

### Apliecību kategorijas

1. Vadītāja apliecība dod tiesības vadīt motorizētus transportlīdzekļus šādās kategorijās:

a) mopēdi:

AM kategorija:

- divriteņu vai trīsriteņu transportlīdzekļi, kuru projektētais maksimālais ātrums nepārsniedz 45 km stundā (izņemot tos, kuru projektētais maksimālais ātrums ir 25 km stundā vai mazāks);
- viegie kvadricikli:

b) motocikli un motorizēti tricikli:

i) A1 kategorija:

- motocikli, kuru motora darba tilpums nepārsniedz 125 kubikcentimetrus, jauda nepārsniedz 11 kW, un jaudas attiecība pret masu nepārsniedz 0,1 kW/kg;
- motorizēti tricikli, kuru jauda nepārsniedz 15 kW;

ii) A2 kategorija:

- motocikli, kuru jauda nepārsniedz 35 kW un kuru jaudas attiecība pret masu nepārsniedz 0,2 kW/kg, un kuri nav atvasināti no transportlīdzekļa ar jaudu lielāku nekā 70 kW;

iii) A kategorija:

- motocikli;
- motorizēti tricikli, kuru jauda pārsniedz 15 kW;

c) mehāniskie transportlīdzekļi:

i) B1 kategorija:

- smagie kvadricikli.

B1 kategorija nav obligāta; dalībvalstīs, kurās šīs kategorijas vadītāju apliecības neievieš, lai vadītu šādus transportlīdzekļus, ir vajadzīga B kategorijas vadītāja apliecība.

Dalībvalstis var arī izlemt ieviest šo kategoriju tikai attiecībā uz 9. panta 4. punkta pirmās daļas c) apakšpunktā minētajiem transportlīdzekļiem saskaņā ar minētā punkta nosacījumiem. Ja dalībvalsts izlemj tā rīkoties, tā to atzīmē uz vadītāja apliecības ar Savienības kodu 60.03.

ii) B kategorija:

- mehāniskie transportlīdzekļi, kuru maksimālā atļautā masa nepārsniedz 3500 kg un kuri ir konstruēti un ražoti, lai pārvadātu ne vairāk kā astoņus pasažierus, neskaitot vadītāju;

- šīs kategorijas mehāniskiem transportlīdzekļiem var būt piekabe, kuras maksimālā atļautā masa nepārsniedz 750 kg.

Neskarot noteikumus, kas reglamentē attiecīgo transportlīdzekļu tipa apstiprinājumus, mehāniskajiem transportlīdzekļiem šajā kategorijā drīkst būt piekabe, kuras maksimālā atļautā masa pārsniedz 750 kg, ar nosacījumu, ka sastāva maksimālā atļautā masa nepārsniedz 4250 kg. Ja šāda sastāva masa pārsniedz 3500 kg, dalībvalstis saskaņā ar V pielikumu prasa, lai šādus sastāvus vada tikai pēc tam, kad:

- ir pabeigta apmācība vai
- ir nokārtots braukšanas prasmju un uzvedības eksāmens.

Dalībvalstis var arī prasīt gan attiecīgu apmācību, gan nokārtotu braukšanas prasmju un uzvedības eksāmenu.

Dalībvalstis tiesības vadīt šādus sastāvus norāda vadītāja apliecībā, izmantojot I pielikuma E daļā norādīto Savienības kodu;

iii) BE kategorija:

- neskarot noteikumus, kas reglamentē attiecīgo transportlīdzekļu tipa apstiprinājumus, transportlīdzekļu sastāvi, ko veido velkošais transportlīdzeklis B kategorijā un piekabe vai puspiekabe, ja maksimālā atļautā piekabe vai puspiekabe masa nepārsniedz 3500 kg;

iv) C1 kategorija:

- mehāniskie transportlīdzekļi, kuri neietilpst D1 vai D kategorijā, kuru maksimālā atļautā masa pārsniedz 3500 kg, bet nepārsniedz 7500 kg, un kuri ir konstruēti un ražoti, lai pārvadātu ne vairāk kā astoņus pasažierus, neskaitot vadītāju.
- Mehāniskiem transportlīdzekļiem šajā kategorijā var būt piekabe, kuras maksimālā atļautā masa nepārsniedz 750 kg;

v) C1E kategorija:

- neskarot noteikumus, kas reglamentē attiecīgo transportlīdzekļu tipa apstiprinājumus, transportlīdzekļu sastāvi, ko veido velkošais transportlīdzeklis C1 kategorijā un tā piekabe vai puspiekabe, kuras atļautā masa ir lielāka par 750 kg, ar nosacījumu, ka sastāva atļautā masa nepārsniedz 12 000 kg;
- neskarot noteikumus, kas reglamentē attiecīgo transportlīdzekļu tipa apstiprinājumus, transportlīdzekļu sastāvi, ko veido velkošais transportlīdzeklis B kategorijā un kur piekabe vai puspiekabe atļautā masa ir lielāka par 3500 kg, ar nosacījumu, ka sastāva atļautā masa nepārsniedz 12 000 kg;

vi) C kategorija:

- mehāniskie transportlīdzekļi, kuri neietilpst D1 vai D kategorijā, kuru maksimālā atļautā masa ir lielāka par 3500 kg un kuri ir konstruēti un ražoti, lai pārvadātu ne vairāk kā astoņus pasažierus, neskaitot vadītāju.
- Mehāniskajiem transportlīdzekļiem šajā kategorijā var būt piekabe, kuras maksimālā atļautā masa nepārsniedz 750 kg;

vii) CE kategorija:

- neskarot noteikumus, kas reglamentē attiecīgo transportlīdzekļu tipa apstiprinājumus, transportlīdzekļu sastāvi, ko veido velkošais transportlīdzeklis C kategorijā un kur piekabes vai puspiekabes maksimālā atļautā masa ir lielāka par 750 kg;

viii) D1 kategorija:

- mehāniskie transportlīdzekļi, kuri ir konstruēti un ražoti, lai pārvadātu ne vairāk kā 16 pasažierus, neskaitot vadītāju, un kuru maksimālais garums nepārsniedz 8 m.
- Mehāniskajiem transportlīdzekļiem šajā kategorijā var būt piekabe, kuras maksimālā atļautā masa nepārsniedz 750 kg;

ix) D1E kategorija:

- neskarot noteikumus, kas reglamentē attiecīgo transportlīdzekļu tipa apstiprinājumus, transportlīdzekļu sastāvi, ko veido velkošais transportlīdzeklis D1 kategorijā un kur piekabes maksimālā atļautā masa ir lielāka par 750 kg;

x) D kategorija:

- mehāniskie transportlīdzekļi, kas ir konstruēti un ražoti, lai pārvadātu vairāk nekā astoņus pasažierus, neskaitot vadītāju. mehāniskajiem transportlīdzekļiem, kurus var vadīt ar D kategorijas apliecību var būt piekabe, kuras maksimālā atļautā masa nepārsniedz 750 kg;

xi) DE kategorija:

- neskarot noteikumus, kas reglamentē attiecīgo transportlīdzekļu tipa apstiprinājumus, transportlīdzekļu sastāvi, ko veido velkošais transportlīdzeklis D kategorijā un kur piekabes maksimālā atļautā masa ir lielāka par 750 kg.

2. Ar Komisijas iepriekšēju piekrišanu pēc tam, kad tā ir novērtējusi ierosinātā pasākuma ietekmi uz ceļu satiksmes drošību, dalībvalstis var šo pantu nepiemērot konkrētiem motorizētu transportlīdzekļu veidiem, tostarp īpašiem transportlīdzekļiem personām ar invaliditāti.

Dalībvalstis var neattiecināt šo direktīvu uz to transportlīdzekļu veidiem, ko izmanto vai kontrolē bruņotie spēki un civilā aizsardzība. Dalībvalstis par to informē Komisiju.

## 7. pants

### Minimālie vecumi

1. Minimālie vecumi vadītāja apliecības izdošanai ir šādi:

- a) 16 gadi AM, A1 un B1 kategorijai;
- b) 18 gadi A2, B, BE, C1 un C1E kategorijai;
- c) attiecībā uz A kategoriju:
  - i) 20 gadi motociklu gadījumā. Tomēr, lai varētu vadīt šīs kategorijas motociklus, ir vajadzīga vismaz divu gadu pieredze, braucot ar motocikliem ar A2 vadītāja apliecību. Divu gadu iepriekšējas pieredzes prasību var nepiemērot, ja pretendents ir vismaz 24 gadus vecs;
  - ii) 21 gads motorizētu triciklu gadījumā, kuru jauda pārsniedz 15 kW;

- d) 21 gads C, D1 un D1E kategorijai;
  - e) 24 gadi D un DE kategorijai.
2. Dalībvalstis var paaugstināt vai pazemināt minimālo vecumu vadītāja apliecības izdošanai:
- a) AM kategorijai — pazemināt līdz 14 gadiem vai paaugstināt līdz 18 gadiem;
  - b) B1 kategorijai — paaugstināt līdz 18 gadiem;
  - c) A1 kategorijai — paaugstināt līdz 18 gadiem, ja ir izpildīti abi šādi nosacījumi:
    - i) ir divu gadu starpība starp minimālo vecumu A1 kategorijai un minimālo vecumu A2 kategorijai;
    - ii) ir prasīta vismaz divu gadu pieredze, braucot ar motocikliem A2 kategorijā, pirms var piekļūt braukšanai ar motocikliem A kategorijā, kā norādīts 1. punkta c) apakšpunkta i) punktā;
  - d) B un BE kategorijai — pazemināt līdz 17 gadiem.
3. Dalībvalstis var pazemināt minimālo vecumu C kategorijai līdz 18 gadiem un D kategorijai līdz 21 gadam attiecībā uz:
- a) transportlīdzekļiem, ko izmanto ugunsdzēsības dienests, un transportlīdzekļiem, ko izmanto sabiedriskās kārtības uzturēšanai;
  - b) transportlīdzekļiem, kam veic testus uz ceļa remonta vai uzturēšanas vajadzībām.
4. Vadītāju apliecības, kas izdotas saskaņā ar 2. un 3. punktu, ir spēkā tikai to izdevējas dalībvalsts teritorijā, līdz apliecības turētājs sasniedz 1. punktā noteikto minimālo vecumu.
- Dalībvalstis savā teritorijā par derīgām var atzīt vadītāju apliecības, kas izdotas vadītājiem, kuri nav sasnieguši 1. punktā noteikto minimālo vecumu.
5. Atkāpjoties no šā panta 1. punkta d) un e) apakšpunkta, ja pretendents ir Direktīvas (ES) 2022/2561 6. pantā minētā arodprasmes apliecība, minimālais vecums vadītāja apliecības izdošanai ir šāds:
- a) C un CE kategorijai — minimālie vecumi, kā noteikts Direktīvas (ES) 2022/2561 5. panta 2. punkta a) apakšpunkta i) punktā;
  - b) D1 un D1E kategorijai — minimālais vecums, kā noteikts minētās direktīvas 5. panta 3. punkta a) apakšpunkta i) punkta otrajā daļā;
  - c) D un DE kategorijai — minimālie vecumi, kā noteikts minētās direktīvas 5. panta 3. punkta a) apakšpunkta i) punkta pirmajā daļā un 5. panta 3. punkta a) apakšpunkta ii) punkta pirmajā daļā un 5. panta 3. punkta b) apakšpunktā.
- Ja saskaņā ar Direktīvas (ES) 2022/2561 5. panta 3. punkta a) apakšpunkta i) punkta otro daļu vai 5. panta 3. punkta a) apakšpunkta ii) punkta otro daļu dalībvalsts atļauj vadīt transportlīdzekļus no jaunāka vecuma, šāda vadītāja apliecība ir derīga tikai tās dalībvalsts teritorijā, kura to izdevusi, līdz apliecības turētājs ir sasniedzis attiecīgo minimālo vecumu, kas minēts šā punkta pirmajā daļā, un ir saņēmis arodprasmes apliecību.

## 8. pants

### Nosacījumi un ierobežojumi

1. Dalībvalsts apzīmē vadītāju apliecības, kas tiek izdotas personām, uz kurām attiecas viens vai vairāki nosacījumi, ar ko saskaņā šīs personas drīkst vadīt transportlīdzekli. Šajā nolūkā dalībvalstis izmanto attiecīgos Savienības kodus, kā noteikts I pielikuma E daļā. Tās var arī izmantot nacionālos kodus nosacījumiem, kas nav ietverti I pielikuma E daļā.

Ja fizisku traucējumu dēļ ir atļauts vadīt vienīgi konkrētu veidu transportlīdzekļus vai pielāgotus transportlīdzekļus, lai kompensētu šādus traucējumus, tad 10. panta 1. punktā noteikto braukšanas prasmes un uzvedības eksāmenu kāрто ar šādu transportlīdzekli.

2. Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 21. pantu, lai pēc vajadzības grozītu I pielikuma E daļu nolūkā ņemt vērā tehnisko, darbības vai zinātnisko attīstību.

## 9. pants

### Kategoriju pakāpes un atbildmes

1. BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D un DE kategorijas vadītāju apliecības izdod tikai tādiem vadītājiem, kam jau ir tiesības vadīt transportlīdzekļus B kategorijā.
2. Vadītāju apliecību derīgumu nosaka šādi:
  - a) C1E, CE, D1E un DE kategorijas vadītāju apliecības ir derīgas attiecībā uz transportlīdzekļu sastāviem BE kategorijā;
  - b) CE kategorijas vadītāju apliecības ir derīgas attiecībā uz DE kategoriju, ja to turētājiem ir tiesības vadīt transportlīdzekļus D kategorijā;
  - c) C1E vai CE kategorijas vadītāju apliecības ir derīgas attiecībā uz D1E kategoriju, ja to turētājiem ir tiesības vadīt transportlīdzekļus D1 kategorijā;
  - d) CE un DE kategorijas vadītāju apliecības ir derīgas attiecībā uz transportlīdzekļu sastāviem attiecīgi C1E un D1E kategorijā;
  - e) visu kategoriju vadītāju apliecības ir derīgas, lai vadītu transportlīdzekļus AM kategorijā; tomēr dalībvalsts savā teritorijā izdotām vadītāju apliecībām var ierobežot AM kategorijas atbildmi līdz A1, A2 un A kategorijai, ja attiecīgajā dalībvalstī jānokārto praktisks eksāmens kā nosacījums tam, lai iegūtu AM kategoriju;
  - f) A2 kategorijas vadītāju apliecības ir derīgas attiecībā uz A1 kategoriju;
  - g) A, B, C vai D kategorijas vadītāju apliecības ir derīgas attiecīgi A1, A2, B1, C1 vai D1 kategorijai;

h) kad ir pagājuši divi gadi kopš B kategorijas apliecības pirmās izdošanas, tā ir derīga, lai vadītu Padomes Direktīvas 96/53/EEK<sup>13</sup> 2. pantā minētos ar alternatīvu degvielu darbināmos transportlīdzekļus, kuru maksimālā atļautā masa pārsniedz 3500 kg, bet nepārsniedz 4 250 kg bez piekabes.

3. Dalībvalstis transportlīdzekļu vadīšanai savā teritorijā var paredzēt šādas atbildes:

- a) motorizētu triciklu vadīšana ar B kategorijas vadītāja apliecību — attiecībā uz motorizētiem tricikliem, kuru jauda pārsniedz 15 kW, minimālais vecums ir 21 gads;
- b) motociklu A1 kategorijā vadīšana ar B kategorijas vadītāja apliecību.

Pirmajā daļā noteikto atbilsmi savstarpēji atzīst tās dalībvalstis, kuras ir to piešķirušas.

Dalībvalstis uz vadītāja apliecības nenorāda, ka turētājam ir tiesības vadīt pirmajā daļā minētos transportlīdzekļus, izņemot ar attiecīgajiem I pielikuma E daļā norādītajiem Savienības kodiem.

Dalībvalstis nekavējoties informē Komisiju par pirmajā daļā minētajām atbilsmēm, kas ir piešķirtas to teritorijā, tostarp par valsts kodiem, kuri, iespējams, izmantoti pirms šīs direktīvas stāšanās spēkā. Komisija šo informāciju dara pieejamu dalībvalstīm, lai atvieglotu šā punkta piemērošanu.

4. Dalībvalstis var atļaut savā teritorijā vadīt transportlīdzekļus šādās kategorijās :

- a) transportlīdzekļi D1 kategorijā ar maksimālo atļauto masu 3500 kg, kuriem nav nekādu īpašu pierīču, kas paredzētas, lai pārvadātu pasažierus ar invaliditāti — personām, kuras sasniegušas 21 gada vecumu un kurām ir B kategorijas vadītāja apliecība, kas pirmo reizi izdota pirms vismaz diviem gadiem, ja transportlīdzekļus izmanto nekomerciālas struktūras sociālos nolūkos un ja vadītājs pakalpojumus sniedz brīvprātīgi;
- b) transportlīdzekļi ar maksimālo atļauto masu 3500 kg apmērā — personām, kuras sasniegušas 21 gada vecumu un kurām ir B kategorijas vadītāja apliecība, kas pirmo reizi izdota pirms vismaz diviem gadiem, ja ir izpildīti visi šie nosacījumi:
  - i) šie transportlīdzekļi paredzēti izmantošanai stacionāri tikai kā izglītošanas vai izklaides vieta,
  - ii) šos transportlīdzekļus izmanto nekomerciālas struktūras sociālos nolūkos,
  - iii) šie transportlīdzekļi ir pārveidoti tā, lai tos nevarētu izmantot vairāk kā deviņu cilvēku pārvadāšanai vai jebkādu kravu pārvadāšanai, izņemot tādu, kas ir noteikti vajadzīgas to mērķiem;
- c) transportlīdzekļi B kategorijā, kuru maksimālā atļautā masa ir 2500 kg un maksimālais ātrums ir fiziski ierobežots līdz 45 km/h, ar vadītāju līdz 21 gada vecumam, kam ir B1 kategorijas vadītāja apliecība.

<sup>13</sup> Padomes Direktīva 96/53/EK (1996. gada 25. jūlijs), ar kuru paredz noteiktu Kopienā izmantotu transportlīdzekļu maksimālos pieļaujamos gabarītus iekšzemes un starptautiskajā satiksmē, kā arī šo transportlīdzekļu maksimālo pieļaujamo svaru starptautiskajā satiksmē (OV L 235, 17.9.1996., 59. lpp.).

Dalībvalstis uz vadītāja apliecības nenorāda, ka turētājam ir tiesības vadīt pirmās daļas a) un b) apakšpunktā minētos transportlīdzekļus, izņemot ar attiecīgajiem nacionālajiem kodiem.

Dalībvalstis informē Komisiju par jebkādām atļaujām, kas piešķirtas saskaņā ar šo punktu.

### 10. pants

#### Izdošana, derīgums un atjaunošana

1. Vadītāju apliecības izdod pretendentiem, kas atbilst šādiem nosacījumiem:
  - a) viņi ir nokārtojuši braukšanas prasmes un uzvedības eksāmenu un teorijas eksāmenu un atbilst minimālajiem standartiem attiecībā uz fizisko un garīgo piemērotību transportlīdzekļu vadīšanai saskaņā ar II un III pielikuma noteikumiem;
  - b) attiecībā uz AM kategoriju viņi ir nokārtojuši tikai teorijas eksāmenu. Dalībvalstis var prasīt, lai pretendenti nokārto braukšanas prasmes un uzvedības eksāmenu, kā arī izgājuši veselības pārbaudi, kas atbilst šai kategorijai.

Attiecībā uz trīsriteņu transportlīdzekļiem un kvadricikliem šajā kategorijā dalībvalstis var paredzēt īpašu braukšanas prasmes un uzvedības eksāmenu. Lai nošķirtu transportlīdzekļus AM kategorijā, vadītāja apliecībā var iekļaut nacionālo kodu;
  - c) attiecībā uz A2 vai A kategoriju un ar nosacījumu, ka viņiem ir vismaz divu gadu pieredze motocikla vadīšanā attiecīgi A1 vai A2 kategorijā, vai nu:
    - i) viņi ir nokārtojuši braukšanas prasmes un uzvedības eksāmenu, vai
    - ii) pabeiguši apmācību saskaņā ar VI pielikumu;
  - d) viņi ir pabeiguši apmācību vai nokārtojuši braukšanas prasmes un uzvedības eksāmenu vai ir pabeiguši apmācību vai nokārtojuši braukšanas prasmes un uzvedības eksāmenu saskaņā ar V pielikumu attiecībā uz B kategoriju, lai vadītu transportlīdzekļu sastāvu, kā minēts 6. panta 1. punkta c) apakšpunkta ii) punkta trešajā daļā;
  - e) viņu pastāvīgā dzīvesvieta ir dalībvalstī, kura izdod vadītāja apliecību, vai viņi var pierādīt, ka ir tajā mācījušies vismaz sešus mēnešus.

2. Dalībvalstu izdotajām vadītāju apliecībām ir šāds administratīvais derīgums:

- a) 15 gadi AM, A1, A2, A, B, B1 un BE kategorijai;
- b) pieci gadi C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 un D1E kategorijai.

Vadītāja apliecības atjaunošana var sākt jaunu administratīvā derīguma termiņu attiecībā uz citas kategorijas vai citu kategoriju transportlīdzekļiem, ko apliecības turētājs ir tiesīgs vadīt, ciktāl tas atbilst šajā direktīvā izklāstītajiem nosacījumiem.

Lai vadītāja apliecība būtu derīga, nav priekšnoteikuma, ka uz tās ir jābūt mikroshēmai vai QR kodam saskaņā ar 4. panta attiecīgi 5. un 6. punktu. Mikroshēmas vai QR koda pazaudēšana vai nelasāmība, vai jebkādi citi bojājumi neiespaido vadītāja apliecības derīgumu.

Dalībvalstis var 15. panta 1. punkta izpratnē ierobežot iesācējiem vadītājiem izdoto vadītāju apliecību administratīvā derīguma termiņu jebkurai kategorijai, lai varētu šādiem vadītājiem piemērot konkrētus pasākumus nolūkā uzlabot viņu drošību ceļu satiksmē.

Dalībvalstis var ierobežot individuālo jebkuras kategorijas vadītāju apliecību administratīvā derīguma termiņu, ja tās konstatē vajadzību piemērot biežākas veselības pārbaudes vai citus konkrētus pasākumus, tostarp ierobežojumus ceļu satiksmes noteikumu pārkāpējiem.

Dalībvalstis saīsina pirmajā daļā noteiktos administratīvā derīguma termiņus līdz pieciem gadiem vai mazāk tādām vadītāju apliecībām, kuru turētāji dzīvo to teritorijā un ir sasnieguši 70 gadu vecumu, lai piemērotu biežākas veselības pārbaudes vai citus specifiskus pasākumus, tostarp prasmju pilnveides kursus. Šo saīsināto administratīvā derīguma termiņu piemēro tikai pie vadītāja apliecības atjaunošanas.

Dalībvalstis var saīsināt šajā punktā noteikto administratīvā derīguma termiņu tādu personu vadītāju apliecībām, kurām ir to teritorijā piešķirta pagaidu uzturēšanās atļauja vai pagaidu aizsardzība, vai atbilstīga aizsardzība saskaņā ar valsts tiesību aktiem. Šajā nolūkā šis administratīvā derīguma samazinātais termiņš ir vienāds ar pagaidu uzturēšanās atļaujas vai pagaidu aizsardzības, vai atbilstīgas aizsardzības administratīvā derīguma termiņu vai īsāks par to.

3. Beidzoties vadītāju apliecību administratīvajam derīgumam, to atjaunošanai piemēro abus šādus nosacījumus:

- a) apliecinājums, ka joprojām pastāv atbilstība III pielikumā noteiktajiem minimālajiem fiziskās un garīgās piemērotības minimālajiem standartiem;
- b) pastāvīga dzīvesvieta tās dalībvalsts teritorijā, kura izdod apliecību, vai pierādījums, ka pretendents tajā ir mācījies vismaz sešus mēnešus brīdī, kad iesniedz pieteikumu.

4. Krīzes gadījumā dalībvalsts var par ne vairāk kā sešiem mēnešiem pagarināt administratīvā derīguma termiņu vadītāju apliecībām, kurām pretējā gadījumā šis termiņš beigtos. Šo pagarinājumu var atjaunot, ja krīze turpinās.

Jebkuru šādu pagarinājumu pienācīgi pamato un nekavējoties paziņo Komisijai. Komisija šo informāciju nekavējoties publicē *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*. Dalībvalstis atzīst tādu vadītāju apliecību derīgumu, kuru administratīvā derīguma termiņš ir pagarināts saskaņā ar šo punktu.

Ja krīze skar vairākas dalībvalstis, Komisija var pieņemt īstenošanas aktus, lai pagarinātu administratīvā derīguma termiņu visām vadītāju apliecībām vai konkrētu kategoriju apliecībām, kurām pretējā gadījumā termiņš beigtos. Pagarinājums nedrīkst pārsniegt sešus mēnešus, un to var atjaunot, ja krīze turpina pastāvēt. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 22. panta 3. punktā.

Ja dalībvalsti neskar un, visticamāk, neskars sarežģījumi, kuru dēļ saistībā ar trešajā daļā minēto krīzi nav iespējams atjaunot vadītāju apliecības, vai ja tā ir īstenojusi atbilstīgus valsts pasākumus, lai mazinātu krīzes ietekmi, šī dalībvalsts var izlemt nepiemērot ar trešajā daļā minēto īstenošanas aktu ieviesto pagarinājumu, pirms tam informējot Komisiju. Komisija par to informē pārējās dalībvalstis un publicē paziņojumu *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

Šajā punktā par krīzi uzskata izņēmuma, negaidītu un pēkšņu dabas vai cilvēka radītu ārkārtēja rakstura vai apmēra notikumu, kas norisinās Savienībā vai ārpus tās un kam ir būtiska tieša vai netieša ietekme uz autotransporta nozari, kā arī kas liedz vadītāju apliecību turētājiem vai attiecīgajām valstu iestādēm īstenot nepieciešamās atjaunošanas procedūras vai būtiski apgrūtina šīs procedūras.

5. Neskarot valstu krimināltiesību aktus un policijas tiesību aktus, dalībvalstis, izdodot vadītāju apliecības, var piemērot savus valsts noteikumus attiecībā uz tādiem nosacījumiem, kas nav minēti šajā direktīvā. Dalībvalstis par to informē Komisiju.

6. Izdodot vai atjaunojot AM, A, A1, A2, B, B1 un BE kategorijas vadītāju apliecības, dalībvalstis var pieprasīt pārbaudi, piemērojot III pielikumā noteiktos minimālos standartus attiecībā uz fizisko un garīgo piemērotību transportlīdzekļu vadīšanai, nevis minētā pielikuma 3. punktā noteikto pašnovērtējumu. Tādā gadījumā veselības pārbaude ietver visus III pielikumā minētos ar veselību saistītas darbnespējas veidus.

Komisija līdz [pieņemšanas datums+18 mēneši] pieņem īstenošanas aktus, nosakot III pielikuma 3. punktā minētā pašnovērtējuma saturu un ietverot visus minētajā pielikumā norādītos ar veselību saistītas darbnespējas veidus. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 22. panta 2. punktā.

7. Nevienai personai nedrīkst būt vairāk kā viena fiziskā vadītāja apliecība. Tomēr personai var būt vairākas mobilās vadītāja apliecības, ja tās ir izdevusi viena un tā pati dalībvalsts.

Personai drīkst būt tikai vienas dalībvalsts izdotas vadītāja apliecības.

Dalībvalsts atsakās izdot vadītāja apliecību pretendētam, ja tā konstatē, ka viņam jau ir citas dalībvalsts izdota vadītāja apliecība.

Dalībvalstis īsteno vajadzīgos pasākumus, lai piemērotu trešo daļu. Attiecībā uz vadītāju apliecību izdošanu, aizstāšanu, atjaunošanu vai apmaiņšanu šādi vajadzīgie pasākumi ir verifikācijas veikšana citās dalībvalstīs, ja ir pamatots iemesls aizdomām, ka pretendents jau ir citas vadītāja apliecības turētājs. Šajā nolūkā dalībvalstis izmanto 19. pantā minēto ES vadītāju apliecību tīklu.

Neskarot 3. panta 6. punktu, dalībvalsts, kas izdod vadītāja apliecību, ievēro pienācīgu rūpību, lai nodrošinātu, ka persona atbilst šā panta 1. punktā noteiktajām prasībām, un piemēro savus valsts noteikumus, anulējot vai atņemot vadītāja apliecību vai transportlīdzekļa vadīšanas tiesības, ja tiek konstatēts, ka vadītāja apliecība ir izdota bez atbilstības prasībām.

8. Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 21. pantu, lai pēc vajadzības grozītu II, III, V un VI pielikumu nolūkā ņemt vērā tehnisko, darbības vai zinātnisko attīstību.

### *11. pants*

#### **Dalībvalstu izdoto vadītāju apliecību apmaiņa un aizstāšana**

1. Ja dalībvalsts izdotas derīgas vadītāja apliecības turētājs pārceļas uz pastāvīgu dzīvesvietu citā dalībvalstī, viņš vai viņa var lūgt savu vadītāja apliecību apmainīt pret līdzvērtīgu vadītāja apliecību. Dalībvalsts, kas veic apmaiņu, pārbauda, kādai kategorijai iesniegtā vadītāja apliecība joprojām ir faktiski derīga.

2. Ievērojot krimināltiesību aktu un policijas tiesību aktu teritoriālo principu, dalībvalsts, kurā personai ir pastāvīga dzīvesvieta, uz citā dalībvalstī izdotas vadītāja apliecības turētāju var attiecināt savus valsts noteikumus par transportlīdzekļu vadīšanas tiesību ierobežošanu, apturēšanu, atņemšanu vai anulēšanu un vajadzības gadījumā šai nolūkā apmainīt vadītāja apliecību.
3. Dalībvalsts, kas veic apmaiņu, veco vadītāja apliecību nosūta atpakaļ to izdevušās dalībvalsts iestādēm un paskaidro savas rīcības iemeslus.
4. Dublikātu vadītāja apliecībai, kas ir bijusi pazaudēta vai nozagta, var saņemt vienīgi no tās dalībvalsts kompetentajām iestādēm, kurā apliecības turētājam ir pastāvīga dzīvesvieta. Šīs iestādes izdod dublikātu, pamatojoties uz to rīcībā esošo informāciju vai attiecīgā gadījumā pierādījumiem no tās dalībvalsts kompetentajām iestādēm, kurā izdots vadītāja apliecības oriģināls.

## *12. pants*

### **Trešo valstu izdotu vadītāju apliecību apmaiņa**

1. Ja dalībvalsts paredz apmainīt trešās valsts izdotu vadītāja apliecību turētājam, kas tās teritorijā ir ieguvis pastāvīgu dzīvesvietu, dalībvalsts vadītāja apliecību apmaina saskaņā ar šā panta noteikumiem.
2. Ja dalībvalsts apmaina vadītāja apliecību, ko izdevusi trešā valsts, uz kuru neattiecas 7. punktā minētais īstenošanas lēmums, šādu apmaiņas faktu norāda uz šīs dalībvalsts izdotās vadītāja apliecības, iekļaujot attiecīgo kodu no I pielikuma E daļas; tāpat apzīmē jebkuru turpmāku atjaunotu vai aizstātu apliecību. Ja šādas vadītāja apliecības turētājs pārceļas uz pastāvīgu dzīvesvietu citā dalībvalstī, tajā nav jāpiemēro 3. panta 6. punktā noteiktais savstarpējas atzīšanas princips.  
Dalībvalstis šādas apmaiņas gadījumos piemēro savu valsts tiesību aktu noteikumus saskaņā ar šā punkta nosacījumiem.
3. Ja vadītāja apliecība ir izdota kategorijā un ja to ir izdevusi trešā valsts, uz kuru attiecas 7. punktā minētais īstenošanas lēmums, šādu apmaiņas faktu nenorāda uz attiecīgās dalībvalsts izdotās vadītāja apliecības. Šādos gadījumos dalībvalstis apmaina vadītāja apliecību saskaņā ar attiecīgajā īstenošanas lēmumā paredzētajiem nosacījumiem.
4. Ja dalībvalsts izdota vadītāja apliecība ir apmainīta pret trešās valsts izdotu vadītāja apliecību, dalībvalstis nepieprasa atbilstību nekādiem papildu nosacījumiem kā vien 10. panta 3. punkta a) apakšpunktā noteiktajiem un neregistrē nekādu papildu informāciju saistībā ar šīs sevis izdotās vadītāja apliecības apmaiņu attiecībā uz sākotnējās vadītāja apliecības kategorijām.  
Pirmajā daļā minētajā situācijā, ja pretendents pieprasa apmainīt vadītāja apliecību, kas ir derīga arī tādām kategorijām, kurām pretendents ir ieguvis transportlīdzekļa vadīšanas tiesības trešā valstī, piemēro šādus noteikumus:
  - a) ja vadītāja apliecība bija izdota kategorijā un ja to izdeva trešā valsts, uz kuru attiecas 7. punktā minētais īstenošanas lēmums, piemēro 3. punktu;
  - b) ja šāda īstenošanas lēmuma nav, piemēro 2. punktu.

5. Panta 2., 3. un 4. punktā minētā apmaiņa notiek tikai tad, ja trešās valsts izdotā vadītāja apliecība ir iesniegta tās dalībvalsts kompetentajām iestādēm, kas veic apmaiņu.
6. Komisija var konstatēt, ka trešai valstij ir ceļu satiksmes satvars, kas pilnībā vai daļēji garantē ar Savienību salīdzināmu ceļu satiksmes drošības līmeni, un ka tādēļ šīs trešās valsts izdotas vadītāju apliecības var apmainīt, uz dalībvalstu izdotajām vadītāju apliecībām nenorādot šo apmaiņas faktu (un, ja nepieciešams, vispirms prasot izpildīt konkrētus iepriekš paredzētus nosacījumus).

Ja Komisija identificē šādu trešo valsti, tā var šīs trešās valsts ceļu satiksmes satvaru novērtēt kopā ar dalībvalstīm. Dalībvalstu rīcībā ir seši mēneši, lai sniegtu savu atzinumu par identificētās trešās valsts ceļu satiksmes satvaru. Komisija turpina novērtējumu pēc tam, kad ir saņēmusi atzinumu no visām dalībvalstīm vai kad ir izteicējis atzinumu sniegšanas termiņš, atkarībā no tā, kas ir vēlāks.

Novērtējot trešās valsts ceļu satiksmes satvaru, Komisija ņem vērā vismaz šādus elementus:

- a) piemērotās prasības vadītāju apliecību izdošanai, piemēram, vadītāju apliecību kategoriju klasificēšana, minimālā vecuma prasības, apmācība un braukšanas eksāmenu prasības un nosacījumi, kā arī veselības standarti apliecību izdošanai;
  - b) tas, vai trešā valsts izdod mobilās vadītāju apliecības, un, ja izdod, piemērojami tehniskie un strukturālie dati sistēmas darbībai;
  - c) tas, kādā apmērā aprītē ir viltotas vadītāju apliecības un kādi pasākumi ir īstenoti, lai novērstu vadītāju apliecību viltošanu;
  - d) trešās valsts izdoto vadītāju apliecību administratīvā derīguma termiņš;
  - e) ceļu satiksmes nosacījumi trešā valstī un tas, vai tie ir salīdzināmi ar ceļu satiksmes nosacījumiem Savienības autoceļu tīklos;
  - f) trešās valsts ceļu satiksmes drošības rādītāji.
7. Komisija, kad ir veikusi 6. punktā minēto novērtējumu, var ar īstenošanas lēmumiem lemt par to, ka trešā valstī ir ieviests ceļu satiksmes satvars, kas pilnībā vai daļēji garantē ar Savienību salīdzināmu ceļu satiksmes drošības līmeni, lai šīs trešās valsts izdotas vadītāju apliecības apmainītu, uz dalībvalsts izdotās vadītāja apliecības nenorādot šādas apmaiņas faktu.

Īstenošanas lēmumā ietver vismaz:

- a) 6. pantā minētās vadītāju apliecību kategorijas, kuru gadījumā apmaiņu var veikt, uz dalībvalsts izdotās vadītāja apliecības nenorādot šādas apmaiņas faktu;
- b) trešās valsts vadītāju apliecību izdošanas datumus, sākot no kuriem apmaiņu var veikt, uz dalībvalsts izdotās vadītāja apliecības nenorādot šādas apmaiņas faktu;
- c) jebkādus vispārīgus nosacījumus, kas jāievēro, lai verificētu apmaināmā oficiālā dokumenta autentiskumu;
- d) jebkādus vispārīgus nosacījumus, kas pretendentam ir jāievēro, lai pirms apmaiņas pierādītu atbilstību III pielikumā noteiktajiem veselības standartiem.

Ja pretendenta vadītāja apliecība neļauj ievērot šā punkta otrās daļas a) vai b) apakšpunktu, dalībvalstis var izlemt vadītāja apliecību apmainīt saskaņā ar 2. punktu. Ja pretendents nespēj izpildīt šā punkta otrās daļas c) vai d) apakšpunktu, dalībvalstis atsaka vadītāja apliecības apmaiņu. Jebkādi papildu nosacījumi, ko varētu ietvert īstenošanas lēmums, paredz vai nu dalībvalsts noteikumu piemērojamību saskaņā ar 2. punktu, vai vadītāja apliecības apmaiņas atteikumu, ja pretendents neizpilda šādus nosacījumus.

Minētos īstenošanas lēmumus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 22. panta 2. punktā.

8. Panta 7. punktā minētais īstenošanas lēmums paredz periodisku pārskatīšanu vismaz reizi četros gados attiecībā uz ceļu satiksmes drošības situāciju attiecīgajā trešā valstī. Atkarībā no šīs pārskatīšanas secinājumiem Komisija saglabā, groza vai aptur, ciktāl vajadzīgs, vai atceļ 7. punktā minēto īstenošanas lēmumu.
9. Komisija *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* un savā tīmekļa vietnē publicē sarakstu ar trešām valstīm, uz kurām attiecas saskaņā ar 7. punktu pieņemts īstenošanas lēmums, kā arī attiecīgi publicē jebkādas relevantas izmaiņas, kas ieviestas saskaņā ar 9. punktu.
10. Komisija izveido zināšanu tīklu, lai apkopotu, apstrādātu un izplatītu zināšanas un informāciju par paraugpraksi ārvalstu profesionālo vadītāju integrēšanai iekšējā tirgū. Tīkls ietver attiecīgās dalībvalstu iestādes, izcilības centrus, universitātes un pētniekus, sociālos partnerus un citus attiecīgus autotransporta nozares dalībniekus.

### 13. pants

#### **Transportlīdzekļa vadīšanas tiesību vai vadītāja apliecības ierobežojuma, apturēšanas, atņemšanas vai anulēšanas ietekme**

1. Dalībvalsts atsakās izdot vadītāja apliecību pretendentam, kura vadītāja apliecība citā dalībvalstī ir ierobežota, apturēta, atņemta vai anulēta.
2. Dalībvalsts atsakās atzīt jebkuras tādas vadītāja apliecības derīgumu, ko kāda cita dalībvalsts ir izdevusi personai, kuras vadītāja apliecība vai tiesības vadīt transportlīdzekli pirmās minētās dalībvalsts teritorijā ir ierobežotas, apturētas, atņemtas vai anulētas.
3. Vadītāja apliecību vai tiesības vadīt transportlīdzekli uzskata par ierobežotām, apturētām, atņemtām vai anulētām šā panta izpratnē, kamēr attiecīgā persona vēl nav izpildījusi kādus dalībvalsts nosacījumus, kas šai personai ir jāizpilda, lai spētu atgūt savas tiesības vadīt transportlīdzekli vai vadītāja apliecību vai lai spētu pieteikties uz jaunu apliecību.

Dalībvalstis nodrošina, ka jebkādi nosacījumi, ko tās piemēro, lai turētājs spētu atgūt savas tiesības vadīt transportlīdzekli vai vadītāja apliecību vai pieteikties uz jaunu apliecību, ir samērīgi un nediskriminējoši attiecībā pret jebkuras citas dalībvalsts izdotu vadītāju apliecību turētājiem un ka tie nenoved pie bezgalīga atteikuma izdot vadītāja apliecību vai atzīt citas dalībvalsts izdotu vadītāja apliecību.

4. Neko šajā pantā neinterpretē kā apstākli, kas dalībvalstīm neļautu uz nenoteiktu laiku aizliegt personai vadīt transportlīdzekli to teritorijās, nedodot šai personai iespēju atgūt savas tiesības vadīt transportlīdzekli vai vadītāja apliecību vai pieteikties uz jaunu apliecību, ja to pamato šīs personas rīcība.

Ja dalībvalsts saskaņā ar šo punktu ir uz nenoteiktu laiku piemērojusi aizliegumu vadīt transportlīdzekli, šāda dalībvalsts var atteikties uz nenoteiktu laiku savā attiecīgajā teritorijā atzīt jebkuras vadītāja apliecības, ko izdevusi cita dalībvalsts, derīgumu. Atkāpjoties no 1. punkta, citas dalībvalstis pēc apspriešanās ar dalībvalsti, kas uz nenoteiktu laiku piemēro aizliegumu vadīt transportlīdzekli, var izdot vadītāja apliecību šādai personai.

#### *14. pants*

##### **Shēma transportlīdzekļa vadīšanai ar pavadošo personu**

1. Atkāpjoties no 7. panta 1. punkta attiecīgi b) un d) apakšpunkta, dalībvalstis izdod vadītāju apliecības saskaņā ar 10. panta 1. punktu B un C kategorijām ar Savienības koda 98.02 atzīmi, kā noteikts I pielikuma E daļā, pretendentiem, kas sasnieguši 17 gadu vecumu.
2. Ar Savienības kodu 98.02 apzīmētu vadītāju apliecību turētāji, kas vēl nav sasnieguši 18 gadu vecumu, vada transportlīdzekli tikai kopā ar personu, kura atbilst šādiem nosacījumiem:
  - a) ir vismaz 25 gadus veca;
  - b) tai ir attiecīgās kategorijas vadītāja apliecība, kas izdota pirms vairāk nekā pieciem gadiem;
  - c) tai pēdējos piecos gados nav piemērota transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšana;
  - d) uz to neattiecas krimināltiesību jomas lēmums, kas pieņemts ceļu satiksmes noteikumu pārkāpuma rezultātā;
  - e) ja transportlīdzeklis ir C kategorijā — tai ir Direktīvā (ES) 2022/2561 noteiktā kvalifikācija un apmācība.
3. Dalībvalstis var pieprasīt 2. punktā minēto pavadošo personu identifikāciju, lai nodrošinātu atbilstību šim pantam. Dalībvalstis var ierobežot iespējamo pavadošo personu skaitu.
4. Dalībvalstis var piemērot papildu nosacījumus attiecībā uz tādas vadītāja apliecības izdošanu, kas apzīmēta ar Savienības kodu 98.02, pretendentiem, kuri nav sasnieguši 18 gadu vecumu. Dalībvalstis par to informē Komisiju. Komisija šo informāciju publisko.

#### *15. pants*

##### **Pārbaudes laiks**

1. Pirmo reizi izdotas konkrētas kategorijas vadītāja apliecības turētāju uzskata par iesācēju vadītāju, kam piemēro vismaz divu gadu pārbaudes laiku.
2. Dalībvalstis paredz noteikumus par sodiem iesācējiem vadītājiem, kas vada transportlīdzekli, kad alkohola līmenis asinīs pārsniedz 0,0 g/mL, un īsteno visus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu šo noteikumu piemērošanu. Šiem sodiem ir jābūt iedarbīgiem, samērīgiem, preventīviem un nediskriminējošiem.

3. Dalībvalstis var paredzēt to teritorijās piemērojamus papildu noteikumus attiecībā uz iesācējiem vadītājiem pārbaudes laikā, lai uzlabotu ceļu satiksmes drošību. Dalībvalstis par to informē Komisiju.
4. Dalībvalstis apzīmē pārbaudes laikā izdotās vadītāju apliecības ar Savienības kodu 98.01, kā noteikts I pielikuma E daļā.
5. Pārbaudes laiku nepiemēro vadītājiem, kas saņem A2 vai A kategorijas vadītāja apliecību saskaņā ar 10. panta 1. punkta c) apakšpunktu.

#### *16. pants*

### **Eksaminētāji**

1. Vadītāju apliecību pretendentu eksaminētāji atbilst IV pielikumā noteiktajiem minimālajiem standartiem.  
Uz vadītāju apliecību pretendentu eksaminētājiem, kas jau strādājuši par eksaminētājiem pirms 2013. gada 19. janvāra, attiecinā tikai prasības saistībā ar kvalitātes nodrošināšanas un regulāras periodiskas apmācības pasākumiem.
2. Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 21. pantu, lai pēc vajadzības grozītu IV pielikumu nolūkā ņemt vērā tehnisko, darbības vai zinātnisko attīstību.

#### *17. pants*

### **Pastāvīga dzīvesvieta**

1. Šajā direktīvā pastāvīga dzīvesvieta ir vieta, kur persona parasti dzīvo, t. i., vismaz 185 dienas katrā kalendārajā gadā personisko un darba saišu dēļ vai, ja personai nav darba saišu, personisko saišu dēļ, kas liecina par attiecīgās personas ciešu saistību ar vietu, kur tā dzīvo.  
Tomēr par tādas personas pastāvīgo dzīvesvietu, kuras darba un personiskās saiknes ir dažādās vietās un kura tāpēc dzīvo dažādās vietās divās vai vairākās dalībvalstīs, tiek uzskatīta vieta, ar kuru to saista personiskās saiknes, ar noteikumu, ka persona tur regulāri atgriežas. Šis pēdējais nosacījums nav jāievēro, ja persona dalībvalstī atrodas, lai noteiktu laiku veiktu kādu uzdevumu. Mācības universitātē vai skolā nenozīmē pastāvīgās dzīvesvietas maiņu.
2. Direktīvas 10. panta 3. punkta b) apakšpunkta un 11. panta 4. punkta nolūkā par Savienības vai tās dalībvalstu diplomātisko dienestu darbinieku vai viņu ģimenes locekļu, kas ir daļa no viņu mājsaimniecības, pastāvīgo dzīvesvietu uzskata to dalībvalstu teritoriju, kuras ir izdevušas vadītāju apliecības, kas tiek atjaunotas vai aizstātas.  
Šajā pantā “Savienības diplomātiskais dienests” ietver amatpersonas no Padomes Ģenerālsēkretariāta un Komisijas Ģenerālsēkretariāta attiecīgajiem departamentiem, kā arī dalībvalstu nacionālo diplomātisko dienestu norīkotos darbiniekus un jebkuru citu darbinieku vai darbuzņēmēju, kas strādā Savienības iestādēm, struktūrām, birojiem un aģentūrām ārējās pārstāvības jomā un kam, lai spētu pildīt savus līgumā noteiktos pienākumus, ir vismaz 181 diena kalendārajā gadā jādzīvo vienas vai vairāku trešo valstu teritorijā.

3. Ja vadītāja apliecības turētājs nespēj pierādīt savu pastāvīgo dzīvesvietu konkrētā dalībvalstī saskaņā ar 1. punktu, turētājs var kā galējo līdzekli savu vadītāja apliecību atjaunot dalībvalstī, kura to sākotnēji izdeva.
4. Atkāpjoties no 10. panta 1. punkta e) apakšpunkta, kā arī B kategorijas vadītāja apliecības pirmās izdošanas nolūkā pretendents, kura pastāvīgās dzīvesvietas dalībvalsts nav tā pati, kas ir viņa pilsonības dalībvalsts, vadītāja apliecību var izdot pilsonības dalībvalsts, ja pastāvīgās dzīvesvietas dalībvalsts neparedz iespēju teorijas un praktisko eksāmenu kārtot vienā no pilsonības dalībvalsts oficiālajām valodām vai ar tulka palīdzību.

#### *18. pants*

### **Savienības standartparaugam neatbilstošu apliecību atbilstes**

1. Dalībvalstis piemēro Komisijas Lēmumā (ES) 2016/1945<sup>14</sup> noteikto savstarpējo atbilstību starp tiesībām, kas iegūtas pirms 2013. gada 19. janvāra, un šīs direktīvas 6. pantā noteiktajām kategorijām.
2. Šī direktīva neatņem vai jebkādi nekvalificē tiesības vadīt transportlīdzekli, kas piešķirtas pirms 2013. gada 19. janvāra.

#### *19. pants*

### **Savstarpējā palīdzība**

1. Dalībvalstis cita citai palīdz īstenot šo direktīvu. Tās apmainās ar informāciju par vadītāju apliecībām, ko tās ir izdevušas, apmainījušas, aizstājušas, atjaunojušas, ierobežojušas, apturējušas, atņēmušas, anulējušas vai atsaukušas, un par transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanu, ko tās ir piemērojušas vai plāno piemērot, un cita ar citu apspriežas, lai verificētu, vai kādā no dalībvalstīm uz vadītāja apliecības pretendentu neattiecas transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšana. Dalībvalstis izmanto šim nolūkam izveidoto ES vadītāju apliecību tīklu.
2. Dalībvalstis var ES vadītāju apliecību tīklu izmantot arī, lai apmainītos ar informāciju šādos nolūkos:
  - a) lai to iestādes varētu verificēt vadītāja apliecības derīgumu un autentiskumu pārbaužu uz ceļa laikā vai pretviltojumu pasākumu ietvaros;
  - b) lai sekmētu izmeklēšanas, kuru mērķis ir identificēt atbildīgo personu par ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumiem saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2015/413<sup>15</sup>;
  - c) lai novērstu, atklātu un izmeklētu noziedzīgus nodarījumus, kā minēts [ATSAUCE UZ PRĪME II];
  - d) lai piemērotu Direktīvu (ES) 2022/2561;

<sup>14</sup> Komisijas Lēmums (ES) 2016/1945 (2016. gada 14. oktobris) par vadītāja apliecību kategoriju savstarpējo atbilstību (OV L 302, 9.11.2016., 62. lpp.).

<sup>15</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2015/413 (2015. gada 11. marts), ar ko veicina pārrobežu apmaiņu ar informāciju par ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumiem (OV L 68, 13.3.2015., 9. lpp.).

- e) lai īstenotu un piemērotu [JAUNA DIREKTĪVA PAR KONKRĒTU TRANSPORTLĪDZEKĻA VADĪŠANAS TIESĪBU ATŅEMŠANAS SEKĀM SAVIENĪBAS MĒROGĀ].
3. Piekļuve tīklam ir droša. Tīkls nodrošina gan sinhronu (reāllaika), gan asinhronu informācijas apmaiņu, kā arī drošu ziņu, paziņojumu un pielikumu nosūtīšanu un saņemšanu.
- Dalībvalstis īsteno visus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka tīklā kopīgajā informācija ir atjaunināta.
- Dalībvalstis var piešķirt piekļuvi tīklam tikai tādām iestādēm, kas ir kompetentas 1. un 2. punktā minētajos nolūkos.
4. Dalībvalstis arī cita citai palīdz ieviest mobilo vadītāja apliecību, it sevišķi lai garantētu netraucētu sadarbību starp lietotnēm un verifikācijas elementiem, kā minēts I pielikuma C daļā.
5. Lai nodrošinātu sadarbību starp valstu sistēmām, kas savienotas ar ES vadītāju apliecību tīklu, un aizsargātu personas datus, ar kuriem šajā kontekstā notiek apmaiņa, Komisija līdz 2026. gada 6. jūnijam pieņem īstenošanas aktus, nosakot detalizētas ES vadītāju apliecību tīkla darbības, saskarnes un tehniskās prasības. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 22. panta 2. punktā.
6. Dalībvalstis var sadarboties saistībā ar jebkura transportlīdzekļa vadīšanas tiesību vai vadītāja apliecības daļēja ierobežojuma, apturēšanas, atņemšanas vai anulēšanas izpildi, it sevišķi ja attiecīgie pasākumi attiecas uz konkrētām vadītāja apliecības kategorijām vai konkrētu dalībvalstu teritorijām, jo īpaši ar apstiprinājumiem uz to izdotajām vadītāju apliecībām.

#### *20. pants*

#### **Pārskatīšana**

Dalībvalstis reizi gadā informē Komisiju par izdoto, atjaunoto, aizstāto, anulēto un apmainīto vadītāju apliecību skaitu katrā kategorijā, ietverot datus par mobilo vadītāju apliecību izdošanu un izmantošanu.

Līdz [pieņemšanas datums+5 gadi] un reizi piecos gados pēc tam Komisija iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei ziņojumu par šīs direktīvas īstenošanu, ietverot ietekmi uz ceļu satiksmes drošību.

#### *21. pants*

#### **Deleģēšanas īstenošana**

1. Pilnvaras pieņemt deleģētos aktus Komisijai piešķir, ievērojot šajā pantā izklāstītos nosacījumus.
2. Pilnvaras pieņemt 4. panta 8. punktā, 5. panta 6. punktā, 8. panta 2. punktā, 10. panta 8. punktā un 16. panta 2. punktā minētos deleģētos aktus Komisijai piešķir uz piecu gadu laikposmu no [šīs direktīvas spēkā stāšanās dienas]. Komisija sagatavo ziņojumu par pilnvaru deleģēšanu vēlākais deviņus mēnešus pirms piecu gadu laikposma beigām. Pilnvaru deleģēšana tiek automātiski pagarināta uz tāda paša

ilguma laikposmiem, ja vien Eiropas Parlaments vai Padome neiebilst pret šādu pagarinājumu vēlākais trīs mēnešus pirms katra laikposma beigām.

3. Eiropas Parlaments vai Padome jebkurā laikā var atsaukt 4. panta 8. punktā, 5. panta 6. punktā, 8. panta 2. punktā, 10. panta 8. punktā un 16. panta 2. punktā minēto pilnvaru deleģēšanu. Ar lēmumu par atsaukšanu izbeidz tajā norādīto pilnvaru deleģēšanu. Lēmums stājas spēkā nākamajā dienā pēc tā publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* vai vēlākā dienā, kas tajā norādīta. Tas neskar jau spēkā esošos deleģētos aktus.
4. Pirms deleģētā akta pieņemšanas Komisija apspriežas ar katras dalībvalsts ieceltajiem ekspertiem saskaņā ar principiem, kas noteikti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu.
5. Tiklīdz Komisija pieņem deleģēto aktu, tā par to paziņo vienlaikus Eiropas Parlamentam un Padomei.
6. Saskaņā ar 4. panta 8. punktu, 5. panta 6. punktu, 8. panta 2. punktu, 10. panta 8. punktu un 16. panta 2. punktu pieņemts deleģētais akts stājas spēkā tikai tad, ja divos mēnešos no dienas, kad minētais akts paziņots Eiropas Parlamentam un Padomei, ne Eiropas Parlaments, ne Padome nav izteikuši iebildumus vai ja pirms minētā laikposma beigām gan Eiropas Parlaments, gan Padome ir informējuši Komisiju par savu nodomu neizteikt iebildumus. Pēc Eiropas Parlamenta vai Padomes iniciatīvas šo laikposmu pagarina par diviem mēnešiem.

## 22. pants

### Komiteju procedūra

1. Komisijai palīdz Vadītāju apliecību komiteja. Minētā komiteja ir komiteja Regulas (ES) Nr. 182/2011 nozīmē.
2. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Regulas (ES) Nr. 182/2011 5. pantu.  
Ja komitejas atzinums ir jāsaņem rakstiskā procedūrā, minēto procedūru izbeidz, nepanākot rezultātu, ja atzinuma sniegšanas termiņā tā nolemj komitejas priekšsēdētājs vai to pieprasa vienkāršs komitejas locekļu vairākums.  
Ja komiteja atzinumu nesniedz, Komisija īstenošanas aktu nepieņem, un tiek piemērota Regulas (ES) Nr. 182/2011 5. panta 4. punkta trešā daļa.
3. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Regulas (ES) Nr. 182/2011 8. pantu.

## 23. pants

### Grozījumi Direktīvā (ES) 2022/2561

Direktīvas (ES) 2022/2561 5. panta 2. punktam pievieno šādu c) apakšpunktu:

“c) no 17 gadiem —vadītāja apliecībā norādītās C kategorijas transportlīdzekļi, ja tiem ir APA, kas minēta 6. panta 1. punktā, un tikai saskaņā ar Direktīvas [ATSAUCE UZ ŠO DIREKTĪVU] 14.panta 2. punktu;”

24. pants

**Grozījumi Regulā (ES) 2018/1724**

Regulas (ES) 2018/1724 II pielikumu groza šādi:

- a) otrajā slejā rindā “Pārcelšanās” pievieno šādu nodalījumu: “Vadītāja apliecības saņemšana un atjaunošana”;
- b) trešajā slejā rindā “Pārcelšanās” pievieno šādu nodalījumu: “ES vadītāju apliecību izdošana, apmaiņa un aizstāšana”.

25. pants

**Transponēšana**

1. Dalībvalstis vēlākais līdz [pieņemšanas datums+2 gadi] pieņem un publicē normatīvos un administratīvos aktus, kas vajadzīgi, lai izpildītu šīs direktīvas prasības. Dalībvalstis tūlīt dara zināmus Komisijai minēto noteikumu tekstus.  
Tās piemēro šos aktus no [pieņemšanas datums+3 gadi].  
Kad dalībvalstis pieņem minētos noteikumus, tajos ietver atsauci uz šo direktīvu vai šādu atsauci pievieno to oficiālai publikācijai. Dalībvalstis nosaka, kā izdarāma šāda atsauce.
2. Dalībvalstis dara Komisijai zināmus to tiesību aktu galvenos noteikumus, ko tās pieņem jomā, uz kuru attiecas šī direktīva.

26. pants

**Atcelšana**

1. Direktīvu 2006/126/EK atceļ no [pieņemšanas datums+3 gadi].  
Atsauces uz Direktīvu 2006/126/EK uzskata par atsaucēm uz šo direktīvu un lasa saskaņā ar atbilstības tabulu VII pielikumā.
2. Regulu (ES) Nr. 383/2012 atceļ no [pieņemšanas datums+3 gadi].
3. Atsauces uz Regulu (ES) Nr. 383/2012 uzskata par atsaucēm uz šīs direktīvas I pielikuma B daļu un lasa saskaņā ar atbilstības tabulu VII pielikumā.

27. pants

**Stāšanās spēkā**

Šī direktīva stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

28. pants

**Adresāti**

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

Briselē,

*Eiropas Parlamenta vārdā –  
priekšsēdētāja*

*Padomes vārdā –  
priekšsēdētājs*

## TIESĪBU AKTA PRIEKŠLIKUMA FINANŠU PĀRSKATS

### 1. PRIEKŠLIKUMA/INICIATĪVAS KONTEKSTS

#### 1.1. Priekšlikuma/iniciatīvas nosaukums

Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai par vadītāju apliecībām, ar kuru groza Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2022/2561 un atceļ Komisijas Regulu (ES) Nr. 383/2012.

#### 1.2. Attiecīgās politikas jomas

Autotransports, ceļu satiksmes drošība

#### 1.3. Priekšlikums/iniciatīva attiecas uz:

jaunu darbību

jaunu darbību, pamatojoties uz izmēģinājuma projektu/sagatavošanas darbību<sup>66</sup>

esošas darbības pagarināšanu

vienas vai vairāku darbību apvienošanu vai pārorientēšanu uz citu/jaunu darbību

#### 1.4. Mērķi

##### 1.4.1. Vispārīgie mērķi

Vispārīgie mērķi ir uzlabot ceļu satiksmes drošību un atvieglot personu brīvu pārvietošanos.

##### 1.4.2. Konkrētie mērķi

- Braukšanas prasmju, zināšanu un pieredzes uzlabošana un bīstamas uzvedības samazināšana un sodīšana.
- Transportlīdzekļu vadītāju atbilstīgas fiziskās un garīgās piemērotības nodrošināšana ES.
- Tādu neatbilstīgu vai nevajadzīgu šķēršļu likvidēšana, kas skar vadītāju apliecību pretendētus un turētājus.

##### 1.4.3. Sagaidāmie rezultāti un ietekme

Ir sagaidāma pozitīva sociālā ietekme saistībā ar ietekmi uz ceļu satiksmes drošību un personu pārvietošanās brīvību. Tiek lēsts, ka laikā no 2025. līdz 2050. gadam tiks izglābtas aptuveni 1153 dzīvības un novērsti 11 020 smagi savainojumi, salīdzinot ar pamatscenāriju, jo tiks uzlabotas vadītāju prasmes un zināšanas un samazināts tādu vadītāju skaits uz Savienības ceļiem, kuri pieļauj bīstamu uzvedību vai kuru veselības stāvoklis nav piemērots transportlīdzekļa vadīšanai. Naudas izteiksmē tiek

<sup>66</sup> Kā paredzēts Finanšu regulas 58. panta 2. punkta a) vai b) apakšpunktā.

lēsts, ka tiks samazinātas negadījumu ārējās izmaksas aptuveni 7,1 miljarda EUR apmērā, izsakot pašreizējā vērtībā, laikā no 2025. līdz 2050. gadam, salīdzinot ar pamatscenāriju. Turklāt ir sagaidāms, ka pasākumi likvidēs nepamatotus vai nevajadzīgus šķēršļus, kas kavē transportlīdzekļa vadīšanas tiesību saņemšanu, atzīšanu vai atjaunošanu. It sevišķi Eiropas Savienības iedzīvotājiem un personām, kam ir ārvalstu vadītāju apliecības, kuras saņemtas citā dalībvalstī, kas nav viņu pilsonības valsts, ar alternatīvu degvielu darbināmu autofurgonu un dzīvojamo autofurgonu vadītājiem, personām, kuras cieš no diabēta, un profesionāliem vadītājiem.

Visbeidzot, ir sagaidāma pozitīva ietekme valstu pārvaldes iestādēm (izmaksu ietaupījums 4,8 miljardu EUR apmērā), privātajam sektoram (izmaksu ietaupījums 1,5 miljardu EUR apmērā) un iedzīvotājiem (izmaksu ietaupījums 6,6 miljardu EUR apmērā), izsakot pašreizējā vērtībā, laikā no 2025. līdz 2050. gadam, salīdzinot ar pamatscenāriju, it sevišķi pateicoties administratīvā derīguma pilnīgai saskaņošanai un ES mobilās vadītāja apliecības ieviešanai.

#### 1.4.4. *Snieguma rādītāji*

Tā kā vispārīgais mērķis ir uzlabot ceļu satiksmes drošību, iniciatīvas sekmju novērtēšanas pamatrādītājs būtu ceļu satiksmes negadījumos, kuros par vienu no izraisītājiem uzskata vadītāju, bojāgājušo un smagi savainoto personu skaita samazinājums. Šajā nolūkā ņem vērā negadījumu kopējo skaitu, kā arī kad ir izpildīti konkrēti nosacījumi (piemēram, negadījumi, kuros iesaistīts tikai viens transportlīdzeklis, vai negadījumi, kuros vadītājs ir iesaistīts vai fiziski/garīgi nepiemērots transportlīdzekļa vadīšanai). Rādītājā ņem vērā arī vispārējās ceļu satiksmes drošības norises un ceļu satiksmes un vadītāju apliecību skaita attīstību katrā dalībvalstī (lai ņemtu vērā citus iespējamus faktorus).

Saistībā ar otro vispārīgo mērķi, proti, atvieglot personu brīvu pārvietošanos, iniciatīvas sekmju novērtēšanas pamatrādītājs būtu sūdzību un tiesā iesniegto lietu skaita samazinājums saistībā ar vadītāju apliecību procedūrām.

Tomēr ar abiem mērķiem saistītos rādītājus arī turpmāk būs grūti novērtēt, jo negadījumiem ir vairāki cēloņi, trūkst datu un ir mazs sūdzību un tiesā iesniegto lietu skaits saistībā ar vadītāju apliecību procedūrām.

Mērķa “Braušanas prasmju, zināšanu un pieredzes uzlabošana un bīstamas uzvedības samazināšana un sodīšana” sekmīgu īstenošanu vērtēs pēc tā, vai ir saskaņoti prasmju, zināšanu un pārbaudes laiku standarti, kas jāievēro pie vadītāja apliecības pirmās izdošanas, un vai bīstama uzvedība tiek sodīta neatkarīgi no pārkāpēja dzīvesvietas.

Saistībā ar “piemērotību transportlīdzekļa vadīšanai” par sekmēm liecinās to vadītāju īpatsvars, kuriem veikts regulārs veselības skrīnings atkarībā no veselības stāvokļa un vecuma. Lai likvidētu šķēršļus, kas skar pretendētus un vadītāju apliecību turētājus, sekmes noteiks pēc to dalībvalstu skaita, kuras izdod mobilās vadītāju apliecības un/vai atzīst ES mobilās vadītāju apliecības, kā arī pēc maza sūdzību un tiesā iesniegto lietu skaita gadījumos, kad pastāvīgā dzīvesvieta neļauj atzīt tiesību vadīt transportlīdzekli esamību.

Komisija uzraudzīs šīs iniciatīvas īstenošanu un rezultativitāti ar vairākiem pasākumiem un pamatrādītāju kopumu, kas novērtēs progresu darbības mērķu

sasniegšanas virzienā. Kad būs pagājuši pieci gadi pēc tiesību akta transponēšanas perioda beigām, Komisijas dienestiem būtu jāveic izvērtējums, lai pārliecinātos, ka ir sasniegti iniciatīvas mērķi.

Lai uzraudzītu saistību starp ceļu satiksmes negadījumiem un vadītāju apliecībām, izmantos jau esošus uzraudzības instrumentus (piem., CARE datubāzi). Ziņojumā iekļaus informāciju par tādu negadījumu skaitu, kuros ir gūti savainojumi un/vai ir bojāgājušie, kā arī par iesaistītajiem vadītājiem, piemēram, viņu vecumu, viņu vadītāju apliecību derīgumu un izdošanas datumu un viņu narkotisko vielu/alkohola testu rezultātiem. Lai pēc iespējas vairāk ļautu nošķirt pārskatītās direktīvas ietekmi no citiem faktoriem, no dalībvalstīm iegūs statistikas datus par izdoto vadītāju apliecību skaitu. Tam vajadzētu ļaut novērtēt ceļu satiksmes drošības relatīvo attīstību galvenām vadītāju grupām, ko skar pārskatīšana (piem., iesācējiem vadītājiem, vadītājiem ar veselības problēmām).

Arī Komisija turpinās sagatavot statistikas datus attiecībā uz RESPER tīkla izmantošanu informācijas apmaiņai par vadītāju apliecībām, kurš izveidots saskaņā ar Direktīvas 2006/126/EK 15. pantu. Komisija var arī izskatīt iespēju papildināt šo informāciju ar statistikas datiem no EUCARIS, kas ir lietotne, kuru vairākas dalībvalstis izmanto, lai savienotos ar RESPER.

Attiecībā uz ES mobilās vadītāja apliecības sadarbību saskaņā ar direktīvas 21. pantu izveidotās komitejas ietvaros īpaša darba grupa uzraudzīs progresu saistībā ar mērķi noteikt un risināt iespējamās problēmas.

Komisija arī aicinās dalībvalstis kopīgot statistikas datus no to valsts reģistriem, kā tas ticis darīts saistībā ar šā ietekmes novērtējuma atbalsta pētījumu, un šie dati attieksies uz izdoto apliecību skaitu dalījumā pa kategorijām, dzimumiem un vecuma grupām.

## 1.5. Priekšlikuma/iniciatīvas pamatojums

### 1.5.1. Īstermiņā vai ilgtermiņā izpildāmās vajadzības, tostarp sīki izstrādāts iniciatīvas izvērtēšanas grafiks

Šī ES iniciatīva ir ceturtais secīgais Savienības noteikumu kopums, kas reglamentē vadītāju apliecības (pirmā iniciatīva tika ieviesta 1980. gadā ar Direktīvu 80/1263/EEK)<sup>67</sup>. Šie noteikumi ir palīdzējuši samazināt ceļu satiksmes negadījumos bojā gājušo skaitu par 61,5 % no aptuveni 51 400 2001. gadā līdz aptuveni 19 800 2021. gadā. Tomēr ceļu satiksmes drošības uzlabojums nav bijis tik liels, cik būtu nepieciešams.

Lai vēl vairāk samazinātu bojāgājušo un savainoto personu skaitu uz ES ceļiem, priekšlikums ietver vairākus pasākumus, piemēram, plašāku digitalizāciju, tostarp digitālo vadītāju apliecību ieviešanu, un atjaunināšanu, lai ņemtu vērā tehnoloģisko

<sup>67</sup>

Pirmā Vadītāju apliecību direktīva (Direktīva 80/1263/EEK) ieviesa pašu pirmo ES noteikumu kopumu attiecībā uz nacionālo vadītāju apliecību shēmu saskaņošanu, it sevišķi nosakot Kopienas paraugu šai apliecībai, provizorisks definējot transportlīdzekļu kategorijas un paredzot nosacījumus, saskaņā ar kuriem visā ES var izdot vai apmainīt vadītāju apliecības. Šie noteikumi tika vēl vairāk precizēti un paplašināti otrajā Vadītāju apliecību direktīvā (Direktīva 91/439/EEK). Svarīgākais ir tas, ka tika noteikta dalībvalstu izdoto vadītāju apliecību savstarpēja atzīšana un ieviestas prasības attiecībā uz minimālo vecumu vadītāja apliecības saņemšanai. Direktīva 2006/126/EK tika apstiprināta 2006. gada decembrī, un laikā no 2009. līdz 2020. gadam tā ir tikusi grozīta vienpadsmit reizes, galvenokārt lai uzlabotu kopīgu standartu un prasību saskaņošanu, kā arī lai to pielāgotu tehnoloģiju attīstībai.

progresu, piemēram, automatizētas transportlīdzekļa vadīšanas sistēmas, kā arī ilgtspēju. Viens no grozījumiem, kas saistīts ar pašreizējā autoparka elektrifikāciju Eiropā, paredz, ka turpmāk automātiskās transmisijas apmācībā un braukšanas prasmju eksāmenos kļūs par standartu, un tam sekos 78. koda ierobežojuma atcelšana.

Ir atjauninātas arī apmācības prasības, paredzot izmantot arī digitālos līdzekļus, kā arī metodes, lai verificētu un garantētu pienācīgu piemērotību transportlīdzekļa vadīšanai. Tāpat mēs apsveram iespēju ieviest apmācību shēmu transportlīdzekļa vadīšanai ar pavadošo personu, lai iesācēji vadītāji būtu nobraukuši vairāk kilometru pavadoņa klātbūtnē, pirms saņem savu vadītāja apliecību. Tas neietekmētu minimālo vecumu transportlīdzekļa vadīšanai bez pavadoņa, bet atspoguļotu vairāku dalībvalstu paraugpraksi.

Priekšlikums arī balstās uz vairākās dalībvalstīs gūto pieredzi saistībā ar pārbaudes laikiem, nosakot divu gadu laikposmu, kurā iesācējiem vadītājiem piemēro stingrākus noteikumus. Priekšlikums arī uzlabo visu ES pilsoņu un trešo valstu valstspiederīgo drošu piekļuvi vadītāju apliecībām un aplūkos risinājumus, lai dalībvalstīm sniegtu vēl lielākas iespējas samazināt bīstamu vadītāju skaitu uz ES ceļiem.

#### 1.5.2. *Pievienotā vērtība*

Bez šīs ES iejaukšanās dalībvalstu sadarbība vadītāju apliecību jautājumos tiktu nodrošināta uz divpusēju vai daudzpusēju nolīgumu pamata, kas vēl vairāk sarežģītu transportlīdzekļu vadīšanas tiesību piešķiršanas sistēmu un radītu lielāku administratīvo slogu apliecību turētājiem. Turklāt dažas no šobrīd joprojām pastāvošajām gūtībām ir radušās direktīvas īstenošanas atšķirību dēļ dalībvalstīs.

Vadītāji varētu arī saskarties ar administratīvām grūtībām, ceļojot uz dalībvalstīm, kuras nav Vīnes Konvencijas līgumslēdzējas puses, piemēram, saskaroties ar prasību pēc starptautiskas vadītāja apliecības. Visbeidzot, mainot dzīvesvietu Eiropas Savienībā, ES vadītāju apliecību turētājiem būtu jāsaņem jauna vadītāja apliecība, ko izdevusi viņu jaunā dzīvesvietas valsts, un to īstenotu, vai nu veicot administratīvu maiņu, vai noliekot transportlīdzekļa vadīšanas eksāmenu kā jebkurš cits pretendents.

Turklāt atšķirtos nosacījumi vadītāja apliecības saņemšanai, novedot pie nevienlīdzīgas attieksmes pret ES pilsoņiem un mazākas efektivitātes ceļu satiksmes drošības ziņā.

#### 1.5.3. *Līdzīgas līdzšinējās pieredzes rezultātā gūtās atziņas*

Kā minēts 1.5.1. punktā, Vadītāju apliecību direktīvas pārskatīšana nozīmē, ka tiks pieņemts ceturtais tiesību akts, kas attiecas uz šo tematu. Pirmās trīs direktīvas jau ir būtiski palīdzējušas uzlabot ceļu satiksmes drošību un personu brīvu pārvietošanos, un, pateicoties šīm direktīvām, vadītāji ir prasmīgāki un zinošāki, kā arī ar lielāku piemērotību transportlīdzekļa vadīšanai. Turklāt ir samazināta ceļu satiksmes noteikumu pārkāpēju nesodāmība, jo ES ir ieviesta vienota vadītāja apliecība un ir izveidots *RESPER* tīkls.

#### 1.5.4. *Saderība ar daudzgadu finanšu shēmu un iespējamā sinerģija ar citiem atbilstošiem instrumentiem*

Vadītāju apliecību direktīvas ierosinātā pārskatīšana ir saderīga ar citiem ES instrumentiem un attiecīgo ES politiku, kā arī ar starptautiskām saistībām (ANO

EEK 1949. gada Ženēvas Konvenciju un 1968. gada Vīnes Konvenciju par ceļu satiksmi). Šī direktīva reglamentē transportlīdzekļa vadīšanas tiesības atkarībā no transportlīdzekļu kategorijām. Konkrētas kategorijas ir noteiktas, atsaucoties uz ES noteikumiem, proti:

- Regulu (ES) Nr. 168/2013 par divu riteņu vai trīs riteņu transportlīdzekļu un kvadriciklu apstiprināšanu un tirgus uzraudzību<sup>68</sup>, ļaujot identificēt mopēdu, motociklu, motorizētu triciklu un kvadriciklu tipus;
- Padomes Direktīvu Nr. 96/53/EK, ar kuru paredz maksimālos pieļaujamos gabarītus iekšzemes un starptautiskajos autopārvadājumos, kā arī šo transportlīdzekļu maksimālo pieļaujamo masu starptautiskajos autopārvadājumos<sup>69</sup>, ļaujot identificēt ar alternatīvu degvielu darbināmu transportlīdzekļu tipus.

Direktīva nosaka minimālo vecumu vadītāja apliecības saņemšanai nākotnes profesionālajiem vadītājiem, uz kuriem attiecas Direktīva (ES) 2022/2561 par dažu kravu vai pasažieru pārvadāšanai paredzētu autotransporta līdzekļu vadītāju sākotnējās kvalifikācijas iegūšanu un periodisku apmācību<sup>70</sup>.

Turklāt uz informācijas apmaiņu saistībā ar vadītāju apliecībām attiecas arī noteikumi par personas datu aizsardzību, it sevišķi:

- Regula (ES) 2018/1725 par fizisku personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi Savienības iestādēs, struktūrās, birojos un aģentūrās un par šādu datu brīvu apriti<sup>71</sup>;
- Regula (ES) 2016/679 par fizisku personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi un šādu datu brīvu apriti (Vispārīgā datu aizsardzības regula)<sup>72</sup> un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2016/680<sup>73</sup>.

Visbeidzot, Komisija 2021. gada 3. jūnijā pieņēma priekšlikumu<sup>74</sup> Regulas (ES) Nr. 910/2014<sup>75</sup> pārskatīšanai saistībā ar Eiropas digitālās identitātes regulējuma noteikšanu. Šis jaunais regulējums nodrošina pamatelementus, kas ir būtiski mobilajām vadītāju apliecībām. It sevišķi elektroniskās identitātes un, iespējams, elektroniskā maka funkcijas var izmantot, lai izstrādātu sadarbspējīgu risinājumu ES mobilajām vadītāju apliecībām.

<sup>68</sup> OV L 60, 2.3.2013., 52.–128. lpp.

<sup>69</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=CELEX:01996L0053-20190814> OV L 235, 17.9.1996., 59.–75. lpp.

<sup>70</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=CELEX:02003L0059-20190726> OV L 226, 10.9.2003., 4.–17. lpp.

<sup>71</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/lv/TXT/?uri=CELEX:32018R1725> OV L 295, 21.11.2018., 39.–98. lpp.

<sup>72</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=CELEX:02016R0679-20160504> OV L 119, 4.5.2016., 1.–88. lpp.

<sup>73</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2016/680 (2016. gada 27. aprīlis) par fizisku personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi, ko veic kompetentās iestādes, lai novērstu, izmeklētu, atklātu noziedzīgus nodarījumus vai sauktu pie atbildības par tiem vai izpildītu kriminālsodus, un par šādu datu brīvu apriti, OV L 119, 4.5.2016., 89. lpp.

<sup>74</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/ALL/?uri=COM%3A2021%3A281%3AFIN>.

<sup>75</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 910/2014 (2014. gada 23. jūlijs) par elektronisko identifikāciju un uzticamības pakalpojumiem elektronisko darījumu veikšanai iekšējā tirgū, OV L 257, 28.8.2014., 73. lpp.

Lai nodrošinātu Vadītāju apliecību direktīvas konsekvenci ar citiem tiesību aktiem, kuri attiecas uz ceļu satiksmes noteikumu izpildes aspektiem, ir izstrādāta sarunu pakete, kas ietver trīs iniciatīvas, proti, papildus šim priekšlikumam Vadītāju apliecību direktīvai tajā ir arī priekšlikums direktīvai, ar ko groza Direktīvu (ES) 2015/413, ar ko veicina pārrobežu apmaiņu ar informāciju par ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumiem, un priekšlikums direktīvai par konkrētu transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanas sekām Savienības mērogā.

1.5.5. *Dažādo pieejamo finansēšanas iespēju, tostarp pārdales iespējas, novērtējums*

Vienreizējās izmaksas 2025. gadā un pastāvīgās pielāgošanās izmaksas Komisijai līdz 2050. gadam ir galvenokārt saistītas ar ekspertu grupas izveidi, lai iestādes varētu kopīgrot informāciju un paraugpraksi saistībā ar fizisko un garīgo piemērotību transportlīdzekļa vadīšanai un tiešsaistes apmācības programmas izstrādi par piemērotību transportlīdzekļa vadīšanai, kas būtu paredzēta ģimenes ārstiem. Šo divu iniciatīvu sagatavošanai nav nepieciešams palielināt cilvēkresursus.

1.6. **Priekšlikuma/iniciatīvas ilgums un finansiālā ietekme**

**Ierobežots ilgums**

- Priekšlikuma/iniciatīvas darbības laiks: [DD.MM.]GGGG.-[DD.MM.]GGGG.
- Finansiālā ietekme uz saistību apropriācijām — no GGGG. līdz GGGG. gadam, uz maksājumu apropriācijām — no GGGG. līdz GGGG. gadam.

**Beztermiņa**

- Īstenošana ar uzsākšanas periodu no GGGG līdz GGGG. gadam,
- pēc kura turpinās normāla darbība.

1.7. **Plānotās budžeta izpildes metodes<sup>76</sup>**

**Komisijas īstenota tieša pārvaldība**

- ko veic tās struktūrvienības, tostarp personāls Savienības delegācijās;
- ko veic izpildaģentūras.

**Dalīta pārvaldība** kopā ar dalībvalstīm

**Netieša pārvaldība**, kurā budžeta izpildes uzdevumi uzticēti:

- trešām valstīm vai to izraudzītām struktūrām;
- starptautiskām organizācijām un to aģentūrām (precizēt);
- EIB un Eiropas Investīciju fondam;
- Finanšu regulas 70. un 71. pantā minētajām struktūrām;
- publisko tiesību subjektiem;
- privāttiesību subjektiem, kas veic sabiedrisko pakalpojumu sniedzēju uzdevumus, tādā mērā, kādā tiem ir pienācīgas finanšu garantijas;

<sup>76</sup> Sīkāku informāciju par pārvaldības veidiem un atsaucis uz Finanšu regulu skatīt *BudgWeb* tīmekļa vietnē: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>.

- dalībvalstu privāttiesību subjektiem, kuriem ir uzticēta publiskā un privātā sektora partnerības īstenošana un ir pienācīgas finanšu garantijas;
- struktūrām vai personām, kurām, ievērojot Līguma par Eiropas Savienību V sadaļu, uzticēts īstenot konkrētas KĀDP darbības un kuras ir noteiktas attiecīgajā pamataktā.
- *Ja norādīti vairāki pārvaldības veidi, sniedziet papildu informāciju iedaļā "Piezīmes".*

Priekšlikuma īstenošanas nolūkā ir jāizveido un jāuztur ekspertu grupa, lai iestādes varētu kopīgrot informāciju un paraugpraksi saistībā ar fizisko un garīgo piemērotību transportlīdzekļa vadīšanai un tiešsaistes apmācības programmas izstrādi par piemērotību transportlīdzekļa vadīšanai, kas būtu paredzēta ģimenes ārstiem. Šo iniciatīvu sagatavošanai nav nepieciešams palielināt cilvēkresursus.

- Regulārās pielāgošanās izmaksas laikā no 2025. līdz 2028. gadam saistībā ar ekspertu grupas izveidi, lai iestādes varētu kopīgrot informāciju un paraugpraksi par fizisko un garīgo piemērotību transportlīdzekļa vadīšanai, tiek lēstas 30 000 EUR apmērā gadā.
- Neregulāras pielāgošanās (vienreizējas) izmaksas 80 000 EUR apmērā ir paredzētas 2025. gadā saistībā ar ģimenes ārstiem paredzētas tiešsaistes apmācības programmas izstrādi par piemērotību transportlīdzekļa vadīšanai.
- Pastāvīgās pielāgošanās izmaksas (ģimenes ārstiem paredzētas tiešsaistes apmācības programmas par piemērotību transportlīdzekļa vadīšanai atjaunināšana) tiek lēstas aptuveni 80 000 EUR apmērā reizi 5 gados.

## 2. PĀRVALDĪBAS PASĀKUMI

### 2.1. Pārraudzības un ziņošanas noteikumi

*Norādīt biežumu un nosacījumus.*

Mobilitātes un transporta ĢD tieši īstenotie uzdevumi (tostarp ziņošana par rezultātiem, izmantojot Mobilitātes un transporta ĢD gada darbības pārskatu), tiks veikti saskaņā ar ikgadējo plānošanas un uzraudzības ciklu, kas ieviests Komisijā un izpildaģentūrās.

Saskaņā ar Vadītāju apliecību direktīvas 20. pantu dalībvalstis reizi gadā informē Komisiju par izdoto, atjaunoto, aizstāto, anulēto un apmainīto vadītāju apliecību skaitu katrā kategorijā, ietverot datus par mobilo vadītāju apliecību izdošanu un izmantošanu.

Komisija arī novērtēs, vai dalībvalstīs direktīva tiek transponēta pareizi.

### 2.2. Pārvaldības un kontroles sistēma

#### 2.2.1. *Ierosināto pārvaldības veidu, finansējuma apgūšanas mehānismu, maksāšanas kārtības un kontroles stratēģijas pamatojums*

Mobilitātes un transporta ĢD struktūrvienība, kas atbild par attiecīgās politikas jomu, pārvaldīs direktīvas īstenošanu.

Izdevumus īsteno tiešā pārvaldībā, pilnībā piemērojot Finanšu regulas noteikumus. Mobilitātes un transporta ĢD iepirkumu un dotāciju kontroles stratēģija ietver īpašu *ex ante* juridisko, operatīvo un finanšu kontroli attiecībā uz procedūrām (tostarp attiecībā uz iepirkuma procedūrām un iepirkuma un līgumu padomdevējas komitejas veiktu pārskatīšanu), kā arī attiecībā uz līgumu un nolīgumu parakstīšanu. Turklāt preču un pakalpojumu iegādei veiktie izdevumi tiek pakļauti *ex ante* un, ja nepieciešams, *ex post* un finanšu kontrolei.

#### 2.2.2. *Informācija par apzinātajiem riskiem un risku mazināšanai izveidoto iekšējās kontroles sistēmu*

Attiecībā uz to uzdevumu īstenošanu, kas saistīti ar mehānisma izveidi, apzinātie riski ir saistīti ar iepirkuma procedūru izmantošanu, proti, kavējumiem, datu pieejamību, savlaicīgu informāciju tirgum utt. Šie riski ir ietverti Finanšu regulā, un tos mazina iekšējās kontroles pasākumu kopums, ko Mobilitātes un transporta ĢD piemēro šādas vērtības iepirkumam.

#### 2.2.3. *Kontroles izmaksefektivitātes (kontroles izmaksu attiecība pret attiecīgo pārvaldīto līdzekļu vērtību) aplēse un pamatojums un gaidāmā kļūdu riska līmeņa novērtējums (maksājumu izdarīšanas brīdī un slēgšanas brīdī)*

Mobilitātes un transporta ĢD savā gada darbības pārskatā katru gadu ziņo par savu darbību kontroles izmaksām. Iepirkuma darbību riska profils un kontroles izmaksas atbilst prasībām.

Pieprasītais budžeta palielinājums attiecas uz informācijas platformas izveidi un uzturēšanu informācijas apmaiņai iestāžu starpā par fizisko un garīgo piemērotību transportlīdzekļa vadīšanai un uz (tiešsaistes) apmācības programmas izstrādi ģimenes ārstiem. Attiecībā uz kontroles pasākumiem saistībā ar IT sistēmām, kuras izstrādājis vai pārvalda par priekšlikumu atbildīgais direktorāts, IT koordinācijas

komiteja regulāri uzrauga direktorātu datubāzes un panākto progresu, ņemot vērā Komisijas IT resursu vienkāršošanu un izmaksu efektivitāti.

### 2.3. Krāpšanas un pārkāpumu novēršanas pasākumi

*Norādīt esošos vai plānotos novēršanas pasākumus un citus pretpasākumus, piemēram, krāpšanas apkarošanas stratēģijā iekļautos pasākumus.*

Komisija īsteno regulārus novēršanas pasākumus un pretpasākumus, it sevišķi:

- maksājumus par visiem pakalpojumiem pirms apmaksas pārbauda Komisijas personāls, ņemot vērā visas līgumsaistības, ekonomikas principus un finanšu vai vadības paraugpraksi; krāpšanas apkarošanas noteikumus (pārraudzība, prasības par ziņošanu u. c.) iekļaus visos nolīgumos un līgumos, ko noslēdz starp Komisiju un maksājumu saņēmējiem;

lai apkarotu krāpšanu, korupciju un citas nelikumīgas darbības, bez ierobežojumiem piemēro noteikumus, kas paredzēti Eiropas Parlamenta un Padomes 1999. gada 25. maija Regulā (ES, Euratom) Nr. 883/2013 par izmeklēšanu, ko veic Eiropas Birojs krāpšanas apkarošanai (*OLAF*).

Mobilitātes un transporta ĢD 2020. gadā pieņēma pārskatītu krāpšanas apkarošanas stratēģiju. Mobilitātes un transporta ĢD krāpšanas apkarošanas stratēģijas pamatā ir Komisijas stratēģija krāpšanas apkarošanai, īpašs riska novērtējums, kas veikts iekšēji, lai noteiktu pret krāpšanu visneaizsargātākās jomas, un jau ieviestie kontroles pasākumi un darbības, kas vajadzīgas, lai uzlabotu Mobilitātes un transporta ĢD spēju nepieļaut, atklāt un novērst krāpšanas gadījumus.

Publiskajam iepirkumam piemērojamie līguma noteikumi nodrošina, ka Komisijas dienesti, tostarp *OLAF*, var veikt revīzijas un pārbaudes uz vietas, izmantojot *OLAF* ieteiktos standarta noteikumus.

### 3. PRIEKŠLIKUMA/INICIATĪVAS APLĒSTĀ FINANSIĀLĀ IETEKME

#### 3.1. Attiecīgās daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorijas un budžeta izdevumu pozīcijas

- Esošās budžeta pozīcijas

*Sarindotas pa daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorijām un budžeta pozīcijām.*

Daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorija	Budžeta pozīcija	Izdevumu veids	Iemaksas			
	Nr.	Dif./nedif. 77	no EBTA valstīm <sup>78</sup>	no kandidātvalstīm un potenciālajām kandidātvalstīm <sup>79</sup>	no citām trešām valstīm	citi piešķirtie ieņēmumi
<b>01</b>	<b>02.200401</b>	Dif.	NĒ	NĒ	NĒ	NĒ

- Jaunveidojamās budžeta pozīcijas

*Sarindotas pa daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorijām un budžeta pozīcijām.*

Daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorija	Budžeta pozīcija	Izdevumu veids	Iemaksas			
	Nr.	Dif./nedif.	no EBTA valstīm	no kandidātvalstīm un potenciālajām kandidātvalstīm	no citām trešām valstīm	citi piešķirtie ieņēmumi
	[XX.YY.YY.YY]		JĀ/NĒ	JĀ/NĒ	JĀ/NĒ	JĀ/NĒ

<sup>77</sup> Dif. – diferencētās apropriācijas, nedif. – nediferencētās apropriācijas.

<sup>78</sup> EBTA – Eiropas Brīvās tirdzniecības asociācija.

<sup>79</sup> Kandidātvalstis un attiecīgā gadījumā potenciālās kandidātvalstis no Rietumbalkāniem.

### 3.2. Priekšlikuma aplēstā finansiālā ietekme uz apropriācijām

#### 3.2.1. Kopsavilkums par aplēsto ietekmi uz darbības apropriācijām

- Priekšlikumam/iniciatīvai nav vajadzīgas darbības apropriācijas
- Priekšlikumam/iniciatīvai ir vajadzīgas šādas darbības apropriācijas: Nav vajadzīgas nekādas papildu apropriācijas. Projekta finansēšanai vajadzīgās summas tiks pārdalītas no jau paredzētām apropriācijām oficiālajā finanšu plānošanā konkrētajos budžeta posteņos.

miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

<b>Daudz gadu finanšu shēmas izdevumu kategorija</b>	01	vienotais tirgus, inovācija un digitālā joma
--	----	--

ĢD: <i>MOVE</i>			Gads	Gads	Gads	Gads	<b>KOPĀ</b> 2025.–2028. g.
			2025. g.	2026. g.	2027. g.	2028. g.	
○ Darbības apropriācijas							
Budžeta pozīcija <sup>80</sup> 02.200401	Saistības	(1a)	<b>0,110</b>	<b>0,030</b>	<b>0,030</b>	<b>0,030</b>	<b>0,200</b>
	Maksājumi	(2a)	<b>0,110</b>	<b>0,030</b>	<b>0,030</b>	<b>0,030</b>	<b>0,200</b>
Budžeta pozīcija	Saistības	(1b)					
	Maksājumi	(2b)					
Administratīvās apropriācijas, kas tiek finansētas no konkrētu programmu piešķirumiem <sup>81</sup>							
Budžeta pozīcija		(3)					
<b>KOPĀ</b>	Saistības	=1a+1b +3	<b>0,110</b>	<b>0,030</b>	<b>0,030</b>	<b>0,030</b>	<b>0,200</b>

<sup>80</sup> Saskaņā ar oficiālo budžeta nomenklatūru.

<sup>81</sup> Tehniskais un/vai administratīvais atbalsts un ES programmu un/vai darbību īstenošanas atbalsta izdevumi (kādreizējās BA pozīcijas), netiešā pētniecība, tiešā pētniecība.

<b>MOVE ĢD</b>	Maksājumi	=2a+2b +3	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200
----------------	-----------	--------------	-------	-------	-------	-------	-------

○ KOPĀ darbības apropriācijas	Saistības	(4)	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200
	Maksājumi	(5)	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200
○ KOPĀ administratīvās apropriācijas, kas tiek finansētas no konkrētu programmu piešķirumiem		(6)					
<b>KOPĀ daudzgadu finanšu shēmas 01. IZDEVUMU KATEGORIJAS apropriācijas</b>	Saistības	=4+ 6	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200
	Maksājumi	=5+ 6	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200

**Ja priekšlikums/iniciatīva ietekmē vairāk nekā vienu darbības izdevumu kategoriju, atkārtot iepriekš minēto iedaļu:**

○ KOPĀ darbības apropriācijas (visas darbības izdevumu kategorijas)	Saistības	(4)							
	Maksājumi	(5)							
KOPĀ administratīvās apropriācijas, kas tiek finansētas no konkrētu programmu piešķirumiem (visas darbības izdevumu kategorijas)		(6)							
<b>KOPĀ apropriācijas 1.–6. IZDEVUMU KATEGORIJĀ daudzgadu finanšu shēmā (atsauces summa)</b>	Saistības	=4+ 6							
	Maksājumi	=5+ 6							

<b>Daudz gadu finanšu shēmas izdevumu kategorija</b>	<b>7</b>	“Administratīvie izdevumi”
--	----------	----------------------------

Šī iedaļa būtu jāaizpilda, izmantojot administratīva rakstura budžeta datu izklājlapu, kas vispirms jānoformē [tiesību akta finanšu pārskata pielikumā](#) (Komisijas lēmuma par iekšējiem noteikumiem attiecībā uz Eiropas Savienības vispārējā budžeta Komisijas iedaļas izpildi 5. pielikums), kurš starpdienestu konsultāciju vajadzībām tiek augšupielādēts sistēmā *DECIDE*.

miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

		Gads N	Gads N+1	Gads N+2	Gads N+3	Norādīt tik gadu, cik nepieciešams ietekmes ilguma atspoguļošanai (sk. 1.6. punktu)			KOPĀ
ĢD: <.....>									
<input type="checkbox"/> Cilvēkresursi									
<input type="checkbox"/> Citi administratīvie izdevumi									
<b>KOPĀ &lt;...&gt; ĢD</b>	Apropriācijas								

<b>KOPĀ apropriācijas 7. IZDEVUMU KATEGORIJĀ daudz gadu finanšu shēmā</b>	(Saistību summa = maksājumu summa)								
---	------------------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--

miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

		Gads N <sup>82</sup>	Gads N+1	Gads N+2	Gads N+3	Norādīt tik gadu, cik nepieciešams ietekmes ilguma atspoguļošanai (sk. 1.6. punktu)			KOPĀ
<b>KOPĀ apropriācijas</b>	Saistības								

<sup>82</sup>

N gads ir gads, kurā priekšlikumu/iniciatīvu sāk īstenot. Aizstājiet “N” ar paredzēto pirmo īstenošanas gadu (piemēram, 2021. gads). Tas pats attiecas uz turpmākajiem gadiem.

<b>1.–7. IZDEVUMU KATEGORIĀ</b> daudzgadu finanšu shēmā	Maksājumi																		

3.2.2. *Aplēstais iznākums, ko dos finansējums no darbības apropriācijām*

Saistību apropriācijas miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

Norādīt mērķus un iznākumus			Gads N	Gads N+1	Gads N+2	Gads N+3	Norādīt tik gadu, cik nepieciešams ietekmes ilguma atspoguļošanai (sk. 1.6. punktu)										KOPĀ		
	IZNĀKUMI																		
	↓	Veids 83	Vidējās izmaksas	Daudzums	Izmaksas	Daudzums	Izmaksas	Daudzums	Izmaksas	Daudzums	Izmaksas	Daudzums	Izmaksas	Daudzums	Izmaksas	Daudzums	Izmaksas	Kopējais daudzums	Kopējās izmaksas
KONKRĒTAIS MĒRĶIS Nr. 1 <sup>84</sup> ...																			
- Iznākums																			
- Iznākums																			
- Iznākums																			
Starpsumma – konkrētais mērķis Nr. 1																			
KONKRĒTAIS MĒRĶIS Nr. 2 ...																			
- Iznākums																			
Starpsumma – konkrētais mērķis Nr. 2																			

<sup>83</sup> Iznākumi ir attiecīgie produkti vai pakalpojumi (piemēram, finansēto studentu apmaiņu skaits, uzbūvēto ceļu garums kilometros utt.).

<sup>84</sup> Kā aprakstīts 1.4.2. punktā. “Konkrētie mērķi...”

<b>KOPSUMMAS</b>																	
------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

3.2.3. Kopsavilkums par aplēsto ietekmi uz administratīvajām apropriācijām

- X Priekšlikumam/iniciatīvai nav vajadzīgas administratīvās apropriācijas
- Priekšlikumam/iniciatīvai ir vajadzīgas šādas administratīvās apropriācijas:

miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

	Gads N <sup>85</sup>	Gads N+1	Gads N+2	Gads N+3	Norādīt tik gadu, cik nepieciešams ietekmes ilguma atspoguļošanai (sk. 1.6. punktu)	KOPĀ
--	-------------------------	-------------	-------------	-------------	--	------

<b>7. IZDEVUMU KATEGORIJA daudzgadu finanšu shēmā</b>							
Cilvēkresursi							
Citi administratīvie izdevumi							
<b>7. IZDEVUMU KATEGORIJAS starpsumma daudzgadu finanšu shēmā</b>							

<b>Ārpus 7. IZDEVUMU KATEGORIJAS<sup>86</sup> daudzgadu finanšu shēmā</b>							
Cilvēkresursi							
Pārējie administratīvie izdevumi							
<b>Starpsumma ārpus 7. IZDEVUMU KATEGORIJAS daudzgadu finanšu shēmā</b>							

<b>KOPĀ</b>							
-------------	--	--	--	--	--	--	--

Vajadzīgās cilvēkresursu un citu administratīvu izdevumu apropriācijas tiks nodrošinātas no ĢD apropriācijām, kas jau ir piešķirtas darbības pārvaldībai un/vai ir pārdalītas attiecīgajā ĢD, vajadzības gadījumā izmantojot arī vadošajam ĢD gada budžeta sadales procedūrā piešķirtus papildu resursus un ņemot vērā budžeta ierobežojumus.

<sup>85</sup> N gads ir gads, kurā priekšlikumu/iniciatīvu sāk īstenot. Aizstājiet "N" ar paredzēto pirmo īstenošanas gadu (piemēram, 2021. gads). Tas pats attiecas uz turpmākajiem gadiem.

<sup>86</sup> Tehniskais un/vai administratīvais atbalsts un ES programmu un/vai darbību īstenošanas atbalsta izdevumi (kādreizējās BA pozīcijas), netiešā pētniecība, tiešā pētniecība.

### 3.2.3.1. Aplēstās cilvēkresursu vajadzības

- Priekšlikumam/iniciatīvai nav vajadzīgi cilvēkresursi
- Priekšlikumam/iniciatīvai ir vajadzīgi šādi cilvēkresursi:

*Aplēse izsakāma ar pilnslodzes ekvivalentu*

	Gads N	Gads N+1	N+2 ga ds	N+3 ga ds	Norādīt tik gadu, cik nepieciešams ietekmes ilguma atspoguļošanai (sk. 1.6. punktu)
<b>○ Štatu sarakstā ietvertās amata vietas (ierēdņi un pagaidu darbinieki)</b>					
20 01 02 01 (Galvenā mītne un Komisijas pārstāvniecības)					
20 01 02 03 (Delegācijas)					
01 01 01 01 (Netiešā pētniecība)					
01 01 01 11 (Tiešā pētniecība)					
Citas budžeta pozīcijas (norādīt)					
<b>○ Ārštata darbinieki (izsakot ar pilnslodzes ekvivalentu FTE)<sup>87</sup></b>					
20 02 01 (AC, END, INT, ko finansē no vispārīgajām apropriācijām)					
20 02 03 (AC, AL, END, INT un JED delegācijās)					
<b>XX 01 xx yy zz</b> <sup>88</sup>	- galvenajā mītnē				
	- delegācijās				
01 01 01 02 (AC, END, INT – netiešā pētniecība)					
01 01 01 12 (AC, END, INT – tiešā pētniecība)					
Citas budžeta pozīcijas (norādīt)					
<b>KOPĀ</b>					

**XX** ir attiecīgā politikas joma vai budžeta sadaļa.

Nepieciešamie cilvēkresursi tiks nodrošināti, izmantojot attiecīgā ĢD darbiniekus, kuri jau ir iesaistīti konkrētās darbības pārvaldībā un/vai ir pārgrupēti attiecīgajā ĢD, vajadzības gadījumā izmantojot arī vadošajam ĢD gada budžeta sadales procedūrā piešķirtos papildu resursus un ņemot vērā budžeta ierobežojumus.

Veicamo uzdevumu apraksts:

Ierēdņi un pagaidu darbinieki	
Ārštata darbinieki	

<sup>87</sup> AC – līgumdarbinieki, AL – vietējie darbinieki, END – valstu norīkoti eksperti, INT – aģentūru darbinieki, JED – jaunākie eksperti delegācijās.

<sup>88</sup> Ārštata darbiniekiem paredzēto maksimālo summu finansē no darbības apropriācijām (kādreizējām “BA” pozīcijām).

### 3.2.4. Saderība ar pašreizējo daudzgadu finanšu shēmu

Priekšlikums/iniciatīva:

- pilnībā pietiek ar līdzekļu pārvietošanu daudzgadu finanšu shēmas (DFS) attiecīgajā izdevumu kategorijā

Projekta finansēšanai vajadzīgās summas tiks pārdalītas no budžeta pozīcijas 02.200401.

- jāizmanto no DFS attiecīgās izdevumu kategorijas nepiešķirtās rezerves un/vai īpašie instrumenti, kas noteikti DFS regulā

Paskaidrojiet, kas jādara, norādot attiecīgās izdevumu kategorijas un budžeta pozīcijas, atbilstošās summas un instrumentus, kurus ierosināts izmantot.

- jāpārskata DFS

Paskaidrojiet, kas jādara, norādot attiecīgās izdevumu kategorijas, budžeta pozīcijas un atbilstošās summas.

### 3.2.5. Trešo personu iemaksas

Priekšlikums/iniciatīva:

- neparedz trešo personu līdzfinansējumu
- paredz trešo personu sniegtu līdzfinansējumu atbilstoši šādai aplēsei:

Apropriācijas miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

	Gads N <sup>89</sup>	Gads N+1	Gads N+2	Gads N+3	Norādīt tik gadu, cik nepieciešams ietekmes ilguma atspoguļošanai (sk. 1.6. punktu)			Kopā
Norādīt līdzfinansētāju struktūru								
KOPĀ līdzfinansētās apropriācijas								

<sup>89</sup> N gads ir gads, kurā priekšlikumu/iniciatīvu sāk īstenot. Aizstājiet "N" ar paredzēto pirmo īstenošanas gadu (piemēram, 2021. gads). Tas pats attiecas uz turpmākajiem gadiem.

### 3.3. Aplēstā ietekme uz ieņēmumiem

- Priekšlikums/iniciatīva finansiāli neietekmē ieņēmumus.
- Priekšlikums/iniciatīva finansiāli ietekmē:
  - pašu resursus
  - citus ieņēmumus

Atzīmējiet, ja ieņēmumi ir piešķirti izdevumu pozīcijām

miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

Budžeta pozīcija:	ieņēmumu	Kārtējā finanšu gadā pieejamās apropriācijas	Priekšlikuma/iniciatīvas ietekme <sup>90</sup>					
			Gads N	Gads N+1	Gads N+2	Gads N+3	Norādīt tik gadu, cik nepieciešams ietekmes ilguma atspoguļošanai (sk. 1.6. punktu)	
[..]. pants								

Attiecībā uz piešķirtajiem ieņēmumiem norādīt attiecīgās budžeta izdevumu pozīcijas.

Citas piezīmes (piemēram, metode/formula, ko izmanto, lai aprēķinātu ietekmi uz ieņēmumiem, vai jebkura cita informācija).

<sup>90</sup> Norādītajām tradicionālo pašu resursu (muitas nodokļi, cukura nodevas) summām jābūt neto summām, t. i., bruto summām, no kurām atskaitītas iekasēšanas izmaksas 20 % apmērā.