



Euroopa Liidu
Nõukogu

Brüssel, 1. märts 2023
(OR. en)

6796/23

Institutsioonidevaheline
dokument:
2023/0055(COD)

TRANS 73
JAI 209
CATS 13
IA 28
CODEC 252

ETTEPANEK

Saatja:	Euroopa Komisjoni peasekretär, allkirjastanud Martine DEPREZ, direktor
Kättesaamise kuupäev:	1. märts 2023
Saaja:	Thérèse BLANCHET, Euroopa Liidu Nõukogu peasekretär
Komisjoni dok nr:	COM(2023) 128 final
Teema:	Ettepanek: EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV, milles käsitletakse teatavate juhtimiskeeldude kehtestamist kogu liidus

Käesolevaga edastatakse delegatsioonidele dokument COM(2023) 128 final.

Lisatud: COM(2023) 128 final



EUROOPA
KOMISJON

Brüssel, 1.3.2023
COM(2023) 128 final

2023/0055 (COD)

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV,
milles käsitletakse teatavate juhtimiskeeldude kehtestamist kogu liidus

(EMPs kohaldatav tekst)

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

SELETUSKIRI

1. ETTEPANEKU TAUST

• Ettepaneku põhjused ja eesmärgid

Liiklusohutuse parandamine on liidu transpordipoliitika peamine eesmärk. Liit järgib liiklusohutuse parandamise poliitikat, mille eesmärk on vähendada liikluses hukkunute ja vigastatute arvu ning varalist kahju.

Viimase 20 aasta jooksul on ELi teed muutunud märkimisväärselt ohutumaks. Liiklussurmade arv on vähenenud 61,5 %, umbes 51 400-lt 2001. aastal ligikaudu 19 800-le 2021. aastal. Liiklusohutuse paranemine ei ole siiski olnud piisavalt jõuline, et täita ELi poliitilist eesmärki vähendada liiklussurmade arvu aastatel 2001–2010 50 % ja aastatel 2011–2020 veel 50 % (st 75 % aastatel 2001–2020), mis tuleneb mitmest komisjoni poolt viimase kahe aastakümne jooksul välja antud strateegilisest dokumendist, näiteks *Euroopa transpordipoliitika valgest raamatust 2010. aastaks*¹ või komisjoni teatisest „*Euroopa liiklusohutusala: poliitikasuunised liiklusohutuse valdkonnas aastateks 2011–2020*“². Oma 2020. aasta säästva ja aruka liikuvuse strateegias³ võttis komisjon kohustuse vähendada 2050. aastaks kõigi transpordiliikide liiklussurmade arvu nullini.

Kuigi 2020. aastal oli liiklussurmade arv 17 % väiksem kui 2019. aastal, mõjutas seda tugevalt maanteeliikluse mahu enneolematu vähenemine COVID-19 pandeemia tõttu⁴. Enne 2020. aastat ei vähenenud liiklussurmade arv peaaegu üldse. See vähenemise aeglustumine, mis ilmnes juba 2014. aasta paiku, sundis ELi liikmesriikide transpordiministreid esitama 2017. aasta märtsis Valletta toimunud mitteametlikul transpordinõukogu istungil ministrite deklaratsiooni liiklusohutuse kohta⁵. Selles kutsusid liikmesriigid komisjoni üles uurima liidu liiklusohutuse õigusraamistiku tugevdamist, et see aeglustumine ümber pöörata.

Valletta deklaratsioonis⁶ kutsuti selgesõnaliselt üles võtma meetmeid mitteresidendist juhtide juhtimiskeelu vastastikuse tunnustamise küsimuses:

„Transpordiministrid kutsuvad komisjoni üles: [...] uurima liidu liiklusohutuse õigusraamistiku tugevdamist, pöörates erilist tähelepanu liikmesriikide koostööle mitteresidendist juhtide juhtimiskeelu vastastikusel tunnustamisel, ilma et see mõjutaks selliste ettepanekute asjakohast õiguslikku alust [...]“

Sellega seoses on liiklusohutuse parandamiseks tehtavate liidu jõupingutuste oluline osa liidus toime pandud liiklusrikkumiste eest määratavate karistuste järjepidev täitmine. Kehtiva

¹ COM(2001) 370 final.

² COM(2010) 389 final.

³ COM(2020) 789 final.

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

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

⁶ Valletta deklaratsioon liiklusohutuse kohta, 2015, punkti 9 alapunkt c.

õigusraamistiku kohaselt ei saa aga juhtimiskeeldu kehtestada kogu liidus, kui rikkumine on toime pandud muus liikmesriigis kui see, kes juhiloa väljastas.

Kuna juhiloa väljastamine on suveräänne toiming, siis teine liikmesriik ei saa seda juhiluba ära võtta. Seetõttu võib selle kogu liitu hõlmava mõjuga ära võtta ainult juhiloa väljastanud liikmesriik. Teised liikmesriigid võivad piirata juhtimisõigust territoriaalsuse põhimõtte⁷ kohaselt ainult oma territooriumil. Seepärast tuleks juhtimiskeelu liiduülese mõju saavutamiseks ja liiklusrikkujate suhtelise karistamatuse kaotamiseks luua liidu raamistik.

See, millised ametiasutused võivad vastu võtta otsuseid juhtimiskeelu kohta, on liikmesriigiti erinev. Seepärast peaks juhtimiskeelu kehtestamine kogu liidus toimuma juhiloa väljastanud liikmesriigi siseriikliku õiguse alusel. Ettepaneku kohaselt on liikmesriigid kohustatud kooskõlas oma siseriiklike õigusaktidega tagama, et ühes liikmesriigis kehtestatud juhtimiskeeld kehtiks ka mujal liidus.

Raamistik peaks tuginema põhimõttele, et juhtimisloa äravõtmise, peatamise või piiramise mõju tuleks võimalikult suures ulatuses kohaldada kogu liidus. See tähendaks liiduülest juhtimiskeeldu. Selline raamistik võimaldab ELil saavutada samasuguseid tulemusi nagu oleks võimalik juhtimiskeeluni viinud otsuste vastastikuse tunnustamise korral, võttes samal ajal arvesse ka maanteedtranspordi eripära ja tagades, et juhtimiskeelu kogu liitu hõlmav mõju ja kriminaalkoostöös kasutatavad vahendid ei kattu.

Käesoleva algatuse kohaldamisala hõlmab kõige rohkem liiklusõnnetusi ja surmajuhumeid põhjustavaid liiklusrikkumisi. Need on lubatud sõidukiiruse ületamine, sõiduki juhtimine alkoholihoobes, narkojoobes juhtimine ning liiklusrikkumise tõttu surma või raskete kehavigastuste tekitamine.

Kiiruse ületamisel ei ole mitte ainult otsene mõju kokkupõrke tõenäosusele ja raskusastmele, vaid see on tegelikkuses ülekaalukalt kõige sagedamini registreeritud liiklusrikkumine⁸. Kokkupõrgete arv ja nende raskusaste kasvab sõidukiiruse suurenedes eksponentsiaalselt. Samuti võib kiiruse vähendamine vaid mõne km/h võrra kokkupõrgete arvu ja raskusastet oluliselt vähendada⁹.

Mitteresidentidest juhtide poolt toime pandud kiiruseületamiste osakaal võib liikmesriigiti märkimisväärselt erineda. Keskmiselt umbes 18 % kõigist kiiruseületamistest panevad toime mitteresidentidest autojuhid. See tähendab, et on olemas oluline rühm juhte, kes panevad toime raskeid liiklusrikkumisi teistes liikmesriikides, kuid keda ei võeta (täielikult) nende eest vastutusele. Kiiruseületamise eest saadud karistuste täitmise eesmärk on heidutada juhte kiirust ületamast. See ei mõjuta mitte ainult nende juhtide kiirust, kes samastavad end juhtidega, keda tegelikult karistatakse (spetsiifiline heidutus), vaid ka nende juhtide kiirust, kes näevad või kuulevad, et juhte üha karistatakse (üldine heidutus)¹⁰.

Kaotades osaliselt nende õigusrikkujate praeguse karistamatuse, lubades liikmesriikidel vastastikku tunnustada kiiruse ületamisest tulenevat juhtimiskeeldu, eeldatakse, et kiiruse

⁷ Seda tõlgendust korratakse pidevalt ka Euroopa Liidu Kohtu praktikas, vt näiteks kohtuotsus Hofmanni kohtuasjas nr C-419/10 (ECLI:EU:C:2012:240) ja kohtuotsus Aykuli kohtuasjas nr C-260/13 (ECLI:EU:C:2015:257).

⁸ https://etsc.eu/wp-content/uploads/ETSC_PINFLASH42_v2TH_JC_FINAL_corrected-060522.pdf

⁹ Sealsamas.

¹⁰ Sealsamas.

ületamised vähenevad, kuna juhid tunnevad vajadust järgida välismaal kiiruseeskirju samal määral kui oma liikmesriigis. Võttes eelkõige arvesse, et kiiruse ületamine on kõige sagedasem liiklusrikkumine, võib eeldada, et sellest tuleneva juhtimiskeelu vastastikune tunnustamine mõjutab oluliselt liiklusohutust, sest näiteks teatavate sidusrühmade hinnangul võiks igal aastal säästa 2 100 inimest, kui keskmine kiirus kõigil ELi teedel väheneks vaid 1 km/h võrra¹¹.

Sama loogika kehtib ka joobes juhtimise kohta. Joobes juhtimisega seotud õigusrikkumisi oli 2019. aastal hinnanguliselt 1,2 miljonit ning prognooside kohaselt suureneb see arv 2030. aastaks 1,5 miljonini ja 2050. aastaks 2,4 miljonini, võttes arvesse täitmise tagamise intensiivsuse muutumist aastatel 2010–2019¹². Hiljutist projekti DRUID (sõiduki juhtimine narkootikumide, alkoholi ja ravimite mõju all) raames tehtud uuringu alusel hinnati nende õigusrikkumiste osakaalu, mille puhul alkoholi kontsentratsioon veres oli üle 0,8¹³. Hinnangu kohaselt olid ELi tasandil kõigest alkoholiga seotud õigusrikkumistest ligikaudu 26 % tõsised, mille tagajärjel võib juhiloast ilma jääda. Lisaks on hinnatud, et mitteresidendist juhid panevad kõigest liiklusnõuete rikkumistest toime ligikaudu 15 %¹⁴.

Samuti võivad narkootikumid jäädavalt kahjustada vaimseid ja füsioloogilisi funktsioone. Tegelikult hinnatakse riiklikul tasandil liiklussurmade epidemioloogiliste uuringute põhjal, et uimastitega (sealhulgas ravimitega) seotud liiklussurmade osakaal on 15–25 %¹⁵. Projekti DRUID ühe teise aruande¹⁶ kohaselt on narkojoobes juhtimise peamine üldine heidutav tegur tajutav vahelejäamisrisk, kuid 2018. aastal läbi viidud uuring näitas, et ainult 14 % juhtidest peab tõenäoliseks, et neid kontrollitakse ebaseaduslike uimastite kasutamise suhtes¹⁷. Seetõttu tuleks suurendada narkojoobes juhtimise eest saadud karistuste täitmise nähtavust. Seda silmas pidades ning võttes arvesse narkootikumide ja alkoholi vahelist seost (mida mõlemat nimetatakse sõiduki joobes juhtimiseks), on vaja kavandatavasse direktiivi lisada narkojoobes juhtimine.

Lisaks lubatud sõidukiiruse ületamise ja joobes juhtimisega seotud õigusrikkumistele võivad ka muud liiklusrikkumised põhjustada raskeid kehavigastusi või isegi surmajuhtumeid, eelkõige vähem kaitstud liiklejate puhul, nagu lapsed, jalakäijad, jalgratturid, (elektrilistel) tõukeratastel liikujad ja need, kelle liikuvus on piiratud. Neid kaalutlusi silmas pidades nähakse kavandatava direktiiviga ette sellisest tegevusest tuleneva juhtimiskeelu mõju laiendamine kogu ELile.

¹¹ ETSC (2019), PIN Flash 36, „Reducing Speeding in Europe“ (<https://bit.ly/2YZgSzr>).

¹² Euroopa Komisjon, liikuvuse ja transpordi peadirektoraat, Modijefsky, M., Janse, R., Spit, W., *et al.*, „Prevention of driving under the influence of alcohol and drugs: final report“, Euroopa Liidu Väljaannete Talitus, 2022, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/284545>.

¹³ Euroopa Narkootikumide ja Narkomaania Seirekeskus (2012). „Driving Under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines in Europe – findings from the DRUID project“ (https://www.emcdda.europa.eu/attachements.cfm/att_192773_EN_TDXA12006ENN.pdf).

¹⁴ SWD(2023) 126 final.

¹⁵ Euroopa Komisjon, liikuvuse ja transpordi peadirektoraat, Modijefsky, M., Janse, R., Spit, W., *et al.*, „Prevention of driving under the influence of alcohol and drugs: final report“, Euroopa Liidu Väljaannete Talitus, 2022, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/284545>.

¹⁶ [Microsoft Word - FINAL Deliverable 4_2_1 DRAFTv10 \(bast.de\)](#).

¹⁷ <https://www.esranet.eu/en/publications/>

Direktiivi 2006/126/EÜ¹⁸ hindamisel jõuti järeldusele, et juhtimiskeeldu käsitleva konkreetse ja tõhusa ELi raamistiku puudumine tekitab probleeme selliste juhtide õigusrikkumiste ennetamisel, kes panevad toime õigusrikkumise ühe liikmesriigi territooriumil, kuid võivad seejärel jätkata sõiduki juhtimist teises liikmesriigis, ilma et see tooks kaasa mingeid tagajärgi. Seda kinnitas 21st riigiasutusi esindavast vastajast 16 arvamus, kes nägid üldiselt olulise probleemina seda, et rikkumise toimepanemise liikmesriigi residentide ja mitteresidentide jaoks ei ole juhtimiskeeldu tagajärjed samasugused. Kui liikmesriikidelt küsiti juhtimisõigusega seotud otsuste vastastikuse tunnustamise kaudu liiduülese juhtimiskeeldu kohaldamise puudumise kohta, kinnitasid mõned neist, et see teeb juhtimiskeeldu piiriülese täitmise tagamise keerukaks ja kujutab endast seega ohtu ELi liiklusohutusele, eriti juhtudel, kui juhtimiskeeld tuleneb rasketest rikkumistest (nt sõiduki juhtimine alkoholijoobes). Hindamise raames riiklike ametiasutustega läbi viidud sihitatud uuring kinnitas üldiselt, et juhtimiskeeldu jaoks ELi raamistiku puudumine võib avaldada negatiivset mõju liiklusohutusele ja soodustada juhiloaturismi, kuigi selle mõju oleks raske hinnata.

Kui käesolevas seletuskirjas viidatakse ettevalmistava töö kontekstis juhtimiskeeldu vastastikusele tunnustamisele, tuleks seda käsitada kui poliitilist eesmärki näha ette juhtimiskeeldu kogu liitu hõlmav mõju, kuna see on alati olnud algatuse algne eesmärk.

Lisaks on direktiiviga 2015/413¹⁹ seotud ettevalmistava töö raames analüüsitud ka juhtimiskeeldu kogu liitu hõlmava mõju saavutamist otsuste vastastikuse tunnustamise kaudu.

Direktiivi 2006/126/EÜ läbivaatamise ettevalmistamisel märkis suurem osa avalikule konsultatsioonile vastanuist (7 532st 5 146 ehk 68 %), et on väga oluline või oluline laiendada kõnealuse direktiivi kohaldamisala nii, et see hõlmaks eeskirju juhtimiskeeldu vastastikuse tunnustamise kohta. Enamik sidusrühmi²⁰ toetas seminaril ja sihitatud intervjuudel juhtimiskeeldu vastastikuse tunnustamise kontseptsiooni väljatöötamist. Madalmaad mainisid siiski mõningaid õiguslikke murekohti²¹ ning Saksamaal oli vähemalt algetapis samuti mõni kõhklus.

Üldiselt toetasid paljud sidusrühmad kogu liitu hõlmavat juhtimiskeeldu otsuste vastastikuse tunnustamise teel, eriti lubatud sõidukiiruse ületamise ja joobes juhtimise korral. Seda kinnitati avalikul konsultatsioonil, kus ligikaudu 6 106 (81 %) ja 4 966 (66 %) 7 532 vastajast leidsid, et kogu liitu hõlmav juhtimiskeeld alkoholi- või narkojoobes juhtimise ja kiiruse ületamise tõttu otsuste vastastikuse tunnustamise kaudu on direktiivi 2006/126/EÜ läbivaatamise seisukohast väga oluline või oluline. Kui küsiti, millistele õigusrikkumistele peaks ELis järgnema selline mõju, valis 87 % avalikule konsultatsioonile vastanutest (6 586 vastajat 7 532st) alkoholi- ja narkojoobes juhtimise ning 46 % (3 470 vastajat 7 532st) sõidukiiruse ületamise. Sihitatud vestlustel avaldasid mõned sidusrühmad²² toetust kogu liitu hõlmava juhtimiskeeldu kehtestamisele kiiruse ületamisest ja joobes juhtimisest tulenevate

¹⁸ Komisjoni talituste töödokument (SWD(2022) 17 final) „Evaluation of the Directive 2006/126/EC of the European Parliament and of the Council of 20 December 2006 on driving licences“.

¹⁹ Siin esitatud statistika ja tulemused pärinevad mõjuhinnangust „Impact assessment support study for the revision of Directive (EU) 2015/413 facilitating cross-border exchange of information on road-safety-related traffic offences“, ECORYS konsortsium (2022) (MOVE/C2/SER/2019-425/SI2.819667 – lisada link).

²⁰ Euroopa liiklusohvrite liit, FR, ETSC, HU, SE, SI, BE, CEETAR ja NL.

²¹ Madalmaad väljendasid muret ELis kohaldatavate erinevate eeskirjade ja menetluste pärast.

²² Euroopa Transpordiohutuse Nõukogu (ETSC), Euroopa mootorrattatootjate ühendus ja Dansk Kørelærer-Union.

otsuste vastastikuse tunnustamise kaudu. Samuti toetasid seda Rootsi, Sloveenia ja Belgia, kuigi nad tunnistasid raskusi kokkuleppe saavutamisel teiste liikmesriikidega ja tegelikul rakendamisel.

Otsuste vastastikuse tunnustamise kaudu liiduülese juhtimiskeelu kehtestamise jaoks selge ELi raamistiku puudumine tekitab probleeme rikkumiste ärahoidmisel ja mõjutab liiklusohutust. Seda järeldust kinnitasid ka liikmesriigid sihitatud intervjuude käigus. Avalikule konsultatsioonile vastanud sidusrühmade jaoks tunduvad olevat olulised tegurid nii juhtide ohtliku käitumise kui ka loata juhtide arvu vähendamine. Neist umbes 55 % (7 532st 5 063) ja 69 % (7 532st 5 201) hindasid neid äärmiselt oluliseks või väga oluliseks.

Sihitatud uuringus märkis valdav enamik (16/21) riiklike ametiasutuste esindajatest üldiselt oluliseks probleemiks asjaolu, et rikkumise toimepanemise liikmesriigi residentide ja mitteresidentide jaoks ei ole ELis juhtimiskeeluga seotud tagajärjed samasugused. Uuringus nõustusid ka vabaühendustest vastajad, et residendid ja mitteresidendid, kelle jaoks ei ole juhtimiskeelu tagajärjed eri riikides samad, on liiklusohutuse jaoks suur probleem (64 %). Samuti nõustusid nad, et residendid ja mitteresidendid, kes ei saa karistusi/trahvipunkte ühtmoodi, on liiklusohutuse seisukohast oluline probleem (64 %).

Riikide ametiasutuste hinnangul on aastas juhtimiskeeldu põhjustavate rikkumiste keskmine arv vahemikus 25 000 kuni üle 50 000. Residentist juhtide juhtimiskeeldude arv (st juhiluba on väljastatud samas liikmesriigis, kus on kehtestatud juhtimiskeeld) oli hinnanguliselt vahemikus 0 – 5 000. Mitteresidentist juhtide juhtimiskeeldude arv (st juhiluba ei ole väljastatud samas liikmesriigis, kus on kehtestatud juhtimiskeeld) oli hinnanguliselt vahemikus 0 – 5 000. Rohkem vastajaid hindas aastas toimepandud karistatavate / trahvipunktidega trahvitavate rikkumiste arvuks 0 – 1 000. Veidi rohkem vastanuid hindasid selliste rikkumiste arvuks, mille eest residentidest juhid saavad karistuse/trahvipunkte (st juhiluba on väljastatud samas liikmesriigis, kus määratakse karistus/trahvipunkt), 0 – 1 000. Selliste rikkumiste arv, mis töid teises ELi liikmesriigis elavatele juhtidele kaasa karistuse/trahvipunktid (st juhiluba ei olnud väljastatud juhtimiskeeldu kehtestavas liikmesriigis), oli hinnanguliselt vahemikus 0 – 5 000.

Ettevalmistavat tööd arvestades on selge, et juhtimiskeelu kogu liitu hõlmava mõju tagamiseks konkreetse ja tõhusa süsteemi loomine mõjutab liiklusohutust tõenäoliselt oluliselt. Peale selle on käesolev ettepanek osa paketist, mis hõlmab veel kahe seotud direktiivi läbivaatamist:

- direktiiv (EL) 2015/413, millega hõlbustatakse piiriülest teabevahetust liiklusohutusnõuete rikkumise kohta²³ ja
- direktiiv 2006/126/EÜ juhilubade kohta²⁴.

Direktiiv (EL) 2015/413 on üks teatavate täpselt määratletud liiklusrikkumiste eest määratud karistuste täitmise tagamise nurgakividest, kui sellised õigusrikkumised pandi toime sõidukiga, mis on registreeritud muus liikmesriigis kui õigusrikkumise toimepanemise riik, mis enamikul juhtudel viitab ka sellele, et õigusrikkuja ei ole resident. Seetõttu oli oluline viia

²³ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. märtsi 2015. aasta direktiiv (EL) 2015/413, millega hõlbustatakse piiriülest teabevahetust liiklusohutusnõuete rikkumise kohta (ELT L 68, 13.3.2015, lk 9).

²⁴ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. detsembri 2006. aasta direktiiv 2006/126/EÜ juhilubade kohta (uuestisõnastamine) (ELT L 403, 30.12.2006, lk 18).

käesoleva ettepaneku kohaldamisala võimalikult suures ulatuses kooskõlla kõnealuses algatuses käsitletavate rikkumistega. Vastasel juhul ei pruugi õiguskaitseasutustel olla piisavalt vahendeid, et viia läbi uurimine, mis lõpeb juhtimiskeeluga. Pealegi ei pruugi mitteresidendist õigusrikkujatel olla samasuguseid menetluslikke tagatisi nagu residentidel ja käesoleva direktiivi läbivaatamise eesmärk on need paremini tagada. Käesoleva ettepaneku ettevalmistamise käigus sai selgeks, et kuigi kohaldatavad künnised, mis viivad juhtimiskeeluni, on liikmesriigiti väga erinevad, toovad teatavad liiklusrikkumised kaasa juhtimiskeelu kõigis või enamikus liikmesriikides.

- **Kooskõla poliitikavaldkonnas praegu kehtivate õigusnormidega**

Sellise süsteemi loomine, mille abil saab kehtestada mitteresidendist õigusrikkujatele juhtimiskeelu kogu liidus, on pidevalt olnud direktiivi 2006/126/EÜ läbivaatamise keskmes²⁵.

Selle direktiivi artikli 11 lõige 4 reguleerib teatavaid juhtimiskeelu aspekte. Direktiivi 2006/126/EÜ läbivaatamine, mis toimub õigusliku järjepidevuse ja sidususe huvides paralleelselt käesoleva algatusega, hõlmab juhiloa väljastamist juhtimiskeeluga juhile ja juhiloa (kehtivuse) vastastikuse tunnustamise erandeid, kui juhiloa omanikule on kehtestatud juhtimiskeeld liikmesriigis, mis ei ole juhiloa väljastanud liikmesriik. Lisaks sisaldab see sätteid, mis hõlbustavad osalise juhtimiskeelu täitmise tagamist juhiloale kantava märke abil.

Komisjoni korduvaks eesmärgiks on olnud ka ettepanek võtta vastu konkreetne õigusakt, millega tagada juhtimiskeelu kehtivus kogu liidus otsuste vastastikuse tunnustamise kaudu. 2006. aastal märkis komisjon oma teatises süüdimõistvate kohtuotsustega õiguste äravõtmise kohta,²⁶ et kavatseb esitada 1998. aasta juhtimiskeelu konventsiooni asendamise ettepaneku²⁷. Mis puudutab juhtimiskeelu üldist vastastikust tunnustamist, siis märkis komisjon kõnealuses teatises, et pooldab sektoripõhist lähenemisviisi sektorites, kus liikmesriikides on olemas ühine alus (nt juhtimiskeeld).

- **Kooskõla muude liidu tegevuspõhimõtetega**

Ettepanek on täielikult kooskõlas ka peamise liiklusohutust käsitleva õigustikuga.

Sellel ei ole olulist mõju Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivile (EL) 2022/2561²⁸ ega Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EL) 2019/2144²⁹. Samuti on see kooskõlas *ELi liiklusohutuspoliitika raamistikuga aastateks 2021–2030 – Järgmised sammud nulleesmärgi suunas*³⁰.

Nagu eespool märgitud, vaadatakse direktiiv (EL) 2015/413 õigusliku järjepidevuse ja sidususe huvides läbi paralleelselt käesoleva ettepanekuga. Sellega seoses tuleks korrata, et

²⁵ Vt juhilubade direktiivi läbivaatamise algatuse esialgne mõjuhinnaang aadressil https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12978-Revision-of-the-Directive-on-Driving-Licences_et

²⁶ COM(2006) 73 final.

²⁷ EÜT C 2016, 10.7.1998, lk 1.

²⁸ Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv (EL) 2022/2561, 14. detsember 2022, reisijate- või kaubaveol kasutatavate teatavate maanteesõidukite juhtide alus- ja jätkuõppe kohta (kodifitseerimine, ELT L 330, 23.12.2022, lk 46).

²⁹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. novembri 2019. aasta määrus (EL) 2019/2144, mis käsitleb mootorsõidukite ja nende haagiste ning mootorsõidukite jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmetike tüübikinnituse nõudeid seoses nende üldise ohutuse ning sõitjate ja vähekaitstud liiklejate kaitsega (ELT L 325, 16.12.2019, lk 1).

³⁰ SWD(2019) 283 final.

direktiiv (EL) 2015/413 saab eeldatavasti uurimise nurgakiviks ja aitab seega kaudselt kaasa täitmise tagamisele, eelkõige juhtudel, kui õigusrikkuja on tuvastatud kaugmeetodil. Kuna muudetud direktiivi (EL) 2015/413 eesmärk on laiendada teabevahetust ja vastastikust abi liikmesriikide vahel, võib eeldada, et edukalt uuritud rikkumiste ja sellest tulenevalt ka kehtestatud juhtimiskeeldude arv suureneb märkimisväärselt.

Samamoodi on direktiivi (EL) 2015/413 läbivaatamise eesmärk tagada otsitavatele või tabatud mitteresidendist õigusrikkujatele suurem menetluslik ja põhiõiguste kaitse, olenemata sellest, kas rikkumine avastatakse kaugmeetodil või peetakse õigusrikkuja kinni enne rikkumise toimepaneku liikmesriigist lahkumist.

Direktiivi 2006/126/EÜ ja liidu juhiloaraamistiku läbivaatamine täiendab ka eespool toodud kavandatavas direktiivis sätestatud eeskirju. Lisaks aitab läbivaadatud juhilubade direktiiv juhile kehtestatud osaliste piirangute praktilist täitmist ning tugevdab õigusrikkumise toimumise liikmesriigi võimalust mitte tunnustada õigusrikkuja juhiloa kehtivust juhtudel, kui kavandatav direktiiv ei ole kohaldatav.

Lisaks kohaldatakse isikuandmete kaitse eeskirju ka juhilubadega seotud teabe vahetamise suhtes, eelkõige:

- Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) 2016/679 (isikuandmete kaitse üldmäärus)³¹ ning
- Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2016/680³².

Ettepanek on kooskõlas ka muude õigusaktidega, mis võimaldavad (kriminaalasjades) tehtud (kohtu)otsuste vastastikust tunnustamist. See täidab kriminaalasjades tehtud kohtuotsusega määratud juhtimiskeeluga seotud lünka. Selleks et vältida kavandatava direktiivi ning liidu justiits- ja siseküsimuste õigustiku võimalikku kattumist, selgitatakse, et ettepanek ei piira nende õigusaktide kohaldamist.

2. ÕIGUSLIK ALUS, SUBSIDIAARSUS JA PROPORTSIONAALSUS

• Õiguslik alus

Ettepaneku peamine eesmärk on parandada liiklusohutust ja tagada kõigi liidu liiklejate kõrgetasemeline kaitse, mida rõhutati ka ELi transpordiministrite Valletta deklaratsioonis esitatud üleskutses.

Vastavalt Euroopa Liidu Kohtu praktikale on liidu seadusandjal ühise transpordipoliitika kehtestamiseks vajalike ühiste eeskirjade vastuvõtmiseks laialdased seadusandlikud volitused³³. Liiklusohutuse parandamine on liidu transpordipoliitika peamine eesmärk. Selle

³¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. aprilli 2016. aasta määrus (EL) 2016/679 füüsiliste isikute kaitse kohta isikuandmete töötlemisel ja selliste andmete vaba liikumise ning direktiivi 95/46/EÜ kehtetuks tunnistamise kohta (isikuandmete kaitse üldmäärus) (ELT L 119, 4.5.2016, lk 1).

³² Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. aprilli 2016. aasta direktiiv (EL) 2016/680, mis käsitleb füüsiliste isikute kaitset seoses pädevates asutustes isikuandmete töötlemisega süütegude tõkestamise, uurimise, avastamise ja nende eest vastutusele võtmise või kriminaalkaristuste täitmisele pööramise eesmärgil ning selliste andmete vaba liikumist (ELT L 119, 4.5.2016, lk 89).

³³ Kohtuotsus kohtuasjas nr C-223/02, Hispaania ja Soome vs. parlament ja nõukogu (ECLI:EU:C:2004:497), punkt 29 ja seal viidatud kohtupraktika.

saavutamiseks võib seega võtta meetmeid Euroopa Liidu toimimise lepingu (ELTL) artikli 91 lõike 1 punkti c alusel³⁴.

Seetõttu on kavandatava direktiivi jaoks sobiv õiguslik alus ELi toimimise lepingu artikli 91 lõike 1 punkt c.

- **Vahendi valik**

ELi toimimise lepingu artikli 91 lõike 1 punkt c annab ELi seadusandjale võimaluse võtta vastu nii määrusi kui ka direktiive.

Käesoleva ettepaneku puhul on direktiiv kõige sobivam vahend, et võtta arvesse liikmesriikides juhtimiskeelu kehtestamise ja täitmise tagamise suhtes kohaldatavate eeskirjade erinevusi.

- **Subsidiaarsus (ainupädevusse mittekuuluva valdkonna puhul)**

ELi lepingu artikli 5 lõike 3 kohaselt võtab liit meetmeid ainult siis, kui liikmesriigid ei suuda piisavalt saavutada kavandatava meetme eesmärgi. Kehtiva õigusraamistiku kohaselt säilib residendist juhtidel, kes panevad toime isegi kõige taunitumaid liiklusrikkumisi, juhtimisõigus kõigis liikmesriikides, välja arvatud liikmesriik, kus rikkumine toime pandi, isegi kui see liikmesriik selliseid õigusi piirab. Ainus olukord, kus juhtimiskeelul on kogu liitu hõlmav mõju, on see, kui juhtimiskeelu määranud liikmesriik on see, kes õigusrikkujale juhiloa väljastas.

Liiklusohutuse huvides on äärmiselt tähtis, et juhtimiskeelud kehtestataks kogu Euroopa Liidu territooriumil. Seda on võimalik saavutada üksnes ELi õigusaktiga. Otsus väljastada juhiluba või jätta isik juhtimisõigusest ilma, tühistades juhiloa kehtivuse, kuulub liikmesriigi pädevusse. Seetõttu oleneb juhtimiskeelu kehtivus kogu liidus alati juhiloa väljastanud liikmesriigi tegevusest, kellel aga ei ole liidu sekkumiseta vajalikku teavet, õiguslikke vahendeid ega stiimulit tegutseda.

- **Proportsionaalsus**

Käesoleva algatuse meetmed ei lähe kaugemale sellest, mis on vajalik liiklusohutuse parandamiseks, andes teatavatest liiklusrikkumistest tulenevale juhtimiskeelule kogu liitu hõlmava mõju. Direktiiviga on ette nähtud, et juhtimiskeelust antakse teada juhiloa väljastanud liikmesriigile, aga ainult nende peamiste liiklusrikkumiste puhul, mis on ELis liiklusõnnetuste ja surmajuhtumite peamised põhjused: joobes juhtimine (sõiduki juhtimine, kui vere alkoholisisaldus ületab seadusega lubatud piirmäära) ja kiiruse ületamine (ületades asjaomase tee- või sõidukiliigi suhtes kehtivaid kiiruspiiranguid) ning narkojoobes juhtimine. Juhtimiskeelust võib teada anda ka juhul, kui see on seotud liiklusrikkumisega, mis on põhjustanud surma või raske kehavigastuse.

³⁴ Kohtuotsus kohtuasjas nr C-43/12, komisjon vs. parlament ja nõukogu (ECLI:EU:C:2014:298), punkt 43 ja seal viidatud kohtupraktika.

3. JÄRELHINDAMISE, SIDUSRÜHMADEGA KONSULTEERIMISE JA MÕJU HINDAMISE TULEMUSED

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

2012. aastal viis komisjon juhtpartnerina läbi õigusliku uuringu³⁵ ELis õiguste äravõtmise olukorra kohta kolmes eelnevalt määratletud valdkonnas, sealhulgas juhtimisõiguse äravõtmise kohta. Uuringus analüüsiti mitte ainult asjakohast ELi õigusraamistikku, vaid ka olemasolevaid rahvusvahelisi ja kahepoolseid kokkuleppeid ja konventsioone. Uuringus jõuti muu hulgas järeldusele, et juhtimiskeelu piiriülese täitmise tagamise reguleerimiseks tuleks vastu võtta uus direktiiv.

2022. aastal sõlmis komisjon direktiivi (EL) 2015/413 läbivaatamise mõjuhinna koostamise abistamiseks³⁶ lepingu konsortsiumiga, mis koosneb äriühingutest Ecorys, Wavestone ja Grimaldi. Selle uuringu raames uuriti põhjalikult juhtimiskeeluga seotud õigusraamistikku ja Euroopa Liidu Kohtu praktikat. Uuringu tulemused toetasid ka uue õigusakti loomist, et tagada juhtimiskeelu mõju kogu liidus selliste otsuste vastastikuse tunnustamise kaudu.

Nagu eespool märgitud, kohaldatakse olukorrale, kus liikmesriik peatab oma siseriiklike õigusnormide alusel ja õigusvastase käitumise tõttu oma territooriumil teises liikmesriigis väljastatud juhiloa omaniku juhtimisõiguse, praegu osaliselt direktiivi 2006/126/EÜ.

Euroopa Komisjon avaldas 2022. aastal kõnealuse direktiivi järelhindamise³⁷. See näitas, et juhilubasid käsitlev direktiiv 2006/126/EÜ koos kahe eelkäijaga on toonud liidus liiklejate jaoks kaasa ühtse ohutustaseme ning hõlbustanud vaba liikumist. Samuti nähtus, et ohutuse suurendamiseks liidus ning teatavate õigusnormide tõhususe ja proportsionaalsuse parandamiseks on veel ruumi.

- **Konsulteerimine sidusrühmadega**

Kooskõlas parema õigusloome suunistega³⁸ konsulteeriti direktiivi 2006/126/EÜ järelhindamise ja läbivaatamise mõjuhinna koostamisel sidusrühmadega ka käesoleva ettepanekuga seoses.

Järelhindamise ettevalmistavas etapis korraldati 16. oktoobril 2020 sidusrühmade seminar, et koguda tõendeid, kinnitada tuvastatud järeldusi, saada tagasisidet uute järelduste kohta ja koguda arvamusi.

Ajavahemikul 28. oktoobrist 2020 kuni 20. jaanuarini 2021 toimus avalik konsultatsioon, mis võimaldas huvitatud üldsusel ja sidusrühmadel väljendada oma seisukohti kehtivate õigusnormide kohta.

³⁵ Vermeulen, Gert & Bondt, Wendy & Ryckman, Charlotte & Persak, Nina. (2012). „The disqualifications triad: approximating legislation, executing requests, ensuring equivalence“.

³⁶ „Impact assessment support study for the revision of Directive (EU) 2015/413 facilitating cross-border exchange of information on road-safety-related traffic offences“, ECORYS konsortsium (2022, MOVE/C2/SER/2019–425/SI2.819667 – lisada link).

³⁷ Komisjoni talituste tödokument „Evaluation of the Directive 2006/126/EC of the European Parliament and of the Council of 20 December 2006 on driving licences“ (SWD(2022) 17 final).

³⁸ https://commission.europa.eu/law/law-making-process/planning-and-proposing-law/better-regulation_et

Mõju hindamise ettevalmistavas etapis oli huvitatud isikutel võimalus anda tagasisidet esialgse mõjuhinna kohta (2021. aasta teine kvartal). Seejärel viidi läbi järgmised sihtkonsultatsioonid:

- kaks intervjuude vooru:
 - ettevalmistavad vestlused algetapis (2022. aasta esimene ja teine kvartal);
 - süvaintervjuud, et täita teabes olevad lüngad ja hinnata poliitikameetmete eeldatavat mõju (2021. aasta teine ja kolmas kvartal);
- kaks uuringute vooru:
 - uuring probleemianalüüsi alusena (2022. aasta teine kvartal);
 - uuring poliitikameetmete mõju hindamiseks (2022. aasta teine ja kolmas kvartal);

2022. aasta kolmandas kvartalis toimus uus avalik konsultatsioon.

Euroopa Parlament pooldab liiklusohutuse raamistiku tugevdamist, eelkõige juhtimiskeelu vastastikuse tunnustamise õigusakti abil³⁹.

- **Eksperdiarvamuste kogumine ja kasutamine**

Mõju hindamise etapis toimus ekspertide seminar liiklusrikkumiste tagajärgede ja tervisliku sobivuse teemal (2022. aasta teine kvartal).

Nii järelhindamise kui ka mõju hindamise ettevalmistavates etappides teavitati pidevalt direktiivi 2006/126/EÜ artikli 9 alusel loodud juhilubade komiteed, mis koosneb peamiselt liikmesriikide ekspertidest, ning konsulteeriti nendega.

- **Mõjuhindang**

Direktiivi 2006/126/EÜ läbivaatamise kohta on tehtud mõjuhindang,⁴⁰ mis hõlmab ka juhtimiskeelu aspekte. Mõjuhindang kiideti kirjaliku menetluse teel heaks ja õiguskontrollikomitee esitas selle kohta 18. novembril 2022 märkusteta positiivse arvamuse⁴¹. Peale selle on direktiivi (EL) 2015/413 läbivaatamisega seotud ettevalmistustöös olulisel määral käsitletud ka juhtimiskeelu liiduülest mõju, mis on saavutatud otsuste vastastikuse tunnustamisega. Uuringute tulemused kinnitasid, et juhtimiskeeldu tuleks käsitleda direktiivi 2006/126/EÜ läbivaatamisel, eriti kuna see ei kuuluks direktiivi (EL) 2015/413 kohaldamisalasse. Poliitikavariantide väljatöötamisel on komisjon siiski kasutanud mõlema direktiivi puhul hindamisetapis kogutud teavet⁴².

Direktiivi 2006/126/EÜ läbivaatamise algatuse mõjuhindangut toetava uuringu lõpparuanne, milles käsitletakse ka käesolevat ettepanekut, sisaldab põhjalikku kirjeldust ning hinnangut algatuse lisaväärtuse ja seoste kohta muude poliitikaalgatustega. Need on esitatud kõnealuse

³⁹ Euroopa Parlamendi 6. oktoobri 2021. aasta resolutsioon ELi liiklusohutuspoliitika raamistiku 2021–2030 kohta – soovitusel edasisteks sammudeks liiklussurmade nulltaseme suunas (2021/2014(INI)).

⁴⁰ SWD(2023) 128 final.

⁴¹ RSB/RM/cdd – rsb(2022)7907617.

⁴² Käesolevas peatükis esitatud hinnang juhtimiskeelu vastastikuse tunnustamise korra kehtestamise kohta kogu liidus põhineb suures osas teabel, mis on kogutud direktiivi (EL) 2015/413 (millega hõlbustatakse piiriülest teabevahetust liiklusohutusnõuete rikkumise kohta) läbivaatamist käsitleva mõjuhinna uuringu raames [lõpparuanne veel avaldamata].

aruande punktides 3.3, 1.3 ja 1.5. Poliitikavariantide üksikasjalik kirjeldus on esitatud punktides 5.2 ja 8.1 ning kõigi variantide mõju põhjalik analüüs on esitatud punktis 6. Uuritud poliitikavariantide kokkuvõttega saab tutvuda direktiivi 2006/126/EÜ läbivaatamist käsitlevale ettepanekule lisatud seletuskirjas⁴³. ELi raamistik juhtimiskeelu ühetaoliseks piiriüleseks täitmise tagamiseks esitati 1998. aasta juhtimiskeelu konventsioonis (nõukogu 17. juuni 1998. aasta akt),⁴⁴ mis ei jõustunud, kuna liikmesriigid ei ratifitseerinud seda (ratifitseerisid ainult seitse liikmesriiki)⁴⁵. Seetõttu tunnistati see 2016. aastal kehtetuks.⁴⁶

Direktiivi 2006/126/EÜ vastuvõtmine oli oluline samm selle poole, et juhtimiskeelud kehtiksid kogu liidus. Kõnealuse direktiiviga muudeti osaliselt eelmise juhilubade direktiivi asjakohaseid sätteid, st direktiivi 91/439/EMÜ artiklit 8,⁴⁷ et vähendada juhiloaturismi. Uue sätte, st direktiivi 2006/126/EÜ artikli 11 lõike 4 sõnastus ei andnud siiski vajalikku selgust. Kõnealust sätet on Euroopa Liidu Kohus tõlgendanud selle sõnastusest tulenevate kahtluste ning residentidele ja mitteresidentidele juhtimiskeelu kehtestamise erinevuste tõttu mitmel korral.⁴⁸ Pealegi, nagu on rõhutanud ka Euroopa Liidu Kohus,⁴⁹ ei ole selline kohustus tulemuslik ega täidetav enne, kui rakendatakse juhtimiskeelu korral liikmesriikidevahelist teabevahetuse süsteemi, mis võimaldab kõigil liikmesriikidel tegelikult kontrollida, kas juhtimiskeeld on välismaal määramisel või jõus.

Eespool kirjeldatud probleemide tõttu on mitteresidendist õigusrikkujatel kehtiva raamistiku kohaselt keelatud sõita ainult riigis, kus nad on toime pannud õigusrikkumise, kuid nad võivad siiski juhtida sõidukit kõigis teistes ELi liikmesriikides, välja arvatud juhul, kui juhtimiskeeldu nõuab loa väljastanud liikmesriik. See on suur probleem, kui võtta arvesse tõsist ohtu liiklusohutusele, mida põhjustavad ELis liiklevad juhid, kelle juhiluba on ühes liikmesriigis peatatud, piiratud või ära võetud liikluseeskirjade tõsise ja korduva rikkumise tõttu.

Veelgi enam, väljaspool sellekohast sõnaselget keeldu (või kui teisi liikmesriike keelust nõuetekohaselt ei teavitata), võib mitteresidendist juht taotleda uut juhiluba oma elukohariigis, et saada tagasi juhtimisõigus kõikjal, kuna uut luba tuleb põhimõtteliselt tunnustada isegi õigusrikkumise toimumise riigis. Sama võib teha oma riigis juhtimiskeelu saanud juht, kui vahetab enne uue juhiloa taotlemist elukohariiki.

Juhtimiskeelualase liiduülese teabevahetuse õiguslik alus on sätestatud juba direktiivis 2006/126/EÜ,⁵⁰ milles on sõnaselgelt nõutud, et liikmesriigid abistaksid üksteist direktiivi

⁴³ COM(2023) 127 final.

⁴⁴ Nõukogu 17. juuni 1998. aasta akt, millega koostatakse juhtimisõiguse äravõtmise konventsioon (98/C 216/01).

⁴⁵ BG, CY, IE, RO, SK, ES ja UK.

⁴⁶ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. jaanuari 2016. aasta määrus (EL) 2016/95, millega tunnistatakse kehtetuks politseikoostöö ja kriminaalasjades tehtava õigusala koostöö valdkonna teatavad õigusaktid (ELT L 26, 2.2.2016, lk 9).

⁴⁷ Nõukogu 29. juuli 1991. aasta direktiiv 91/439/EMÜ juhilubade kohta (EÜT L 237, 24.8.1991, lk 1).

⁴⁸ Vt eelkõige 20. novembri 2008. aasta kohtuotsus Weberi kohtuasjas nr C-1/07 (ECLI:EU:C:2008:640), 2. detsembri 2010. aasta kohtuotsus Scheffleri kohtuasjas nr 334–09 (ECLI:EU:C:2010:731), 26. aprilli 2012. aasta kohtuotsus Hofmanni kohtuasjas nr C-419/10 (ECLI:EU:C:2012:240), punkt 71, 23. aprilli 2015. aasta kohtuotsus Aykuli kohtuasjas nr C-260/13 (ECLI:EU:C:2015:257), 21. mai 2015. aasta kohtuotsus Wittmanni kohtuasjas nr C-339/14 (ECLI:EU:C:2015:333).

⁴⁹ Kohtuotsus Hofmanni kohtuasjas nr C-419/10 (ECLI:EU:C:2012:240), punkt 82.

⁵⁰ Kõnealuse direktiivi artikkel 15, artikli 7 lõige 5 ja kohtupraktika kohaselt ka artikli 11 lõige 4.

meetmete rakendamisel ja vahetaksid teavet juhilubade kohta, mille nad on väljastanud, vahetanud, asendanud, uuendanud või tühistanud, kasutades selleks loodud ELi juhilubade võrgustikku (RESPER). Peale selle võiks direktiiv (EL) 2015/413 hõlbustada täitmise tagamist, nõudes, et liikmesriik, kelle territooriumil rikkumine toime pandi, teavitaks õigusrikkujat juhtimiskeelust, mis tuleneb väidetavast rikkumisest.

Meetmete ja poliitikavariantide hindamine

Erinevate poliitikavariantide kohaste meetmete majanduslikku ja sotsiaalset mõju (liiklusohutusele) ning mõju põhiõigustele on hinnatud nii kvantitatiivselt kui ka kvalitatiivselt. Vastavalt lähteprognosidele on mõju hindamiseks valitud ajavahemik 2025–2050. Põhiõigustega seoses jääb mõju piiratuks andmekaitse-eeskirjade range rakendamise tõttu, eelkõige RESPERi puhul.

Eelistatud variandi majanduslik ja sotsiaalne mõju seoses juhtimiskeelu liiduülese mõjuga on eeldatavasti üldkokkuvõttes positiivne ning algatus peaks suurendama liiklusohutust kõigis liikmesriikides. Juhtimiskeelu tõhusa piiriülese täitmisele pööramise tõenäosuse suurendamine suurendab ka heidutavat mõju liiklusrikkumise toimepanemise seisukohalt, liikmesriikide piiridest olenemata. Sotsiaalne mõju oleks üldkokkuvõttes väga positiivne, sest on võimalik tagada, et välismaalaste toime pandud liiklusrikkumistega seotud meetmeid ei jäeta täitmisele pööramata.

Algatuse eesmärgid suurendavad vaid vähesel määral RESPERi tegevuskulusid. Seda peaks aga rohkem kui kompenseerima kasu, mida annavad suurema liiklusohutuse tõttu päästetud inimesed.

Eeldatakse, et käesolev seadusandlik ettepanek ei mõjuta otseselt ettevõtjaid, VKEsid ega mikroettevõtjaid.

• Põhiõigused

Juhtimiskeelu liiduülese mõju tagamine võib mõjutada ELi põhiõiguste harta⁵¹ (edaspidi „harta“) ning Euroopa inimõiguste ja põhivabaduste kaitse konventsiooniga⁵² kaitstud põhiõigusi.

Loa väljastanud liikmesriigi otsus, millega nähakse ette juhtimiskeeld kogu liidus, piirab veelgi õigusrikkuja võimalust juhtida mootorsõidukit mujal liidus. Isiklikust olukorrast olenevalt võib see mõjutada rikkuja kutsetegevust, perekonnaelu ja võimalusi kasutada oma mootorsõidukeid. Seetõttu võib ettepanek mõjutada mitut põhiõigust, sealhulgas õigust teha tööd või ettevõtlusvabadust, õigust perekonnaelule ja õigust omandile. Lisaks võivad kavandatavad menetlused mõjutada ka isiku õigust õiglasele kohtumenetlusele, kaitseõigust ja õigust isikuandmete kaitsele.

Õigusrikkuja põhiõigusi võib piirata, kui see on vajalik ja vastab tegelikult liidu poolt tunnustatud üldise huvi eesmärkidele. Nii on see käesoleval juhul, kui liidu tunnustatud üldise huvi eesmärk on liiklusohutuse parandamine. Piirangud ei lähe selle eesmärgi saavutamiseks vajalikust kaugemale. Juhil, kes on toime pannud selliseid liikluseeskirjade rikkumisi muus

⁵¹ ELT C 326, 26.10.2012, lk 391.

⁵² Euroopa Nõukogu, Euroopa inimõiguste ja põhivabaduste kaitse konventsioon, muudetud protokollidega nr 11, 14 ja 15, 4. november 1950, ETS 5.

liikmesriigis kui see, kus tema juhiluba väljastati, peaks olema küll vaba liikumise õigus, aga juhtimiskeelu korral samad tagajärjed nagu juhil, kes on pärit sellest liikmesriigist, kus rikkumine toime pandi. Nad peaksid kaotama juhiloa või juhtimisõiguse kogu liidus. Vastasel juhul saaks liiklusohutust kaitsta ainult õigusrikkumise toimumise liikmesriigis, mis aga annaks osalise ja ebatõhusa tulemuse.

Pealegi on kavandatavasse direktiivi lisatud mõned olulised kaitsemeetmed. Ettepanekuga nähakse ette erandite tegemise alused, kui konkreetsete ja objektiivsete tõendite põhjal on olulist alust arvata, et juhtimiskeelu täitmisele pööramine tooks juhtumi konkreetseid asjaolusid arvestades kaasa mõne hartas sätestatud põhiõiguse rikkumise. Teine erandi tegemise alus kehtib juhul, kui tagaseljamenetluses ei järgita menetluslikke tagatise. Need on sarnased nendega, mida kohaldatakse muude vastastikust tunnustamist käsitlevate õigusaktide suhtes alates ajast, mil jõustus raamotsus 2009/299/JSK, millega tugevdatakse isikute menetlusõigusi ja edendatakse vastastikuse tunnustamise põhimõtte kohaldamist otsuste suhtes, mis tehakse juhul, kui asjaomane isik ei viibi kohtulikult arutelul⁵³.

Lisaks tagavad liikmesriigid, et õigusrikkumise toimumise liikmesriigis on kättesaadavad õiguskaitsevahendid, mis on samaväärsed siseriikliku juhtumi puhul kättesaadavatega, ning õigusrikkuja võib otsuse, millega tagatakse juhtimiskeeld kogu liidus, vaidlustada ning kui vaie rahuldatakse, tühistatakse keelu mõju, mis piirub siis ainult õigusrikkumise toimumise liikmesriigiga. Ka peavad ametiasutused andma teavet siseriikliku õiguse kohaste võimaluste kohta selliseid õiguskaitsevahendeid kasutada, kui need muutuvad kohaldatavaks, ja õigeaegselt, et tagada nende tulemuslik kasutamine.

Kui käesoleva ettepaneku meetmeid rakendatakse proportsionaalselt ja täiendatakse eespool kirjeldatud menetluslike tagatistega, siis on need põhiõigustega seotud nõuetega kooskõlas.

4. MÕJU EELARVELE

Ametiasutustevaheliseks teabevahetuseks on juba olemas tehnilised lahendused (nt RESPER – juhilubadega seotud teabevahetuse võrgustik).

Vaja oleks mõningaid tehnilisi muudatusi, et RESPERi kaudu saaks vahetada juhtimiskeeluga seotud lisainfot. Tuleb siiski märkida, et üldkokkuvõttes ei ole need kulud tõenäoliselt märkimisväärsed. Liikmesriigid peaksid katma kavandatava direktiivi kohaldamisest tulenevad kulud igaüks ise. Seonduvad kulud hõlmavad uurimisele kulunud lisaaega ja välisriigi õigusrikkuja teavitamise kulusid.

Lõpetuseks väärib märkimist, et kuigi juhtimiskeeluga kaasnevad sageli rahatrahvid, jäetakse käesoleva ettepanekuga sellised karistused direktiivi kohaldamisalast sihilikult välja ja direktiiv ei aita seega kaasa nende täitmise tagamisele.

⁵³ Nõukogu 26. veebruari 2009. aasta raamotsus 2009/299/JSK, millega muudetakse raamotsuseid 2002/584/JSK, 2005/214/JSK, 2006/783/JSK, 2008/909/JSK ning 2008/947/JSK, edendades seeläbi isikute menetlusõigusi ja tõhustades selliste otsuste vastastikuse tunnustamise põhimõtte kohaldamist, mis tehakse, kui asjaomane isik ei viibi isiklikult kohtulikult arutelul (ELT L 81, 27.3.2009, lk 24).

5. MUU TEAVE

• Rakenduskavad ning järelevalve, hindamise ja aruandluse kord

Ettepanekuga kehtestatakse komisjonile aruandekohustus Euroopa Parlamendi ja nõukogu ees seoses kavandatava direktiivi rakendamisega, sealhulgas eelkõige selle mõjuga liiklusohutusele. Komisjoni aruanne tuleb esitada viis aastat pärast seda, kui liikmesriigid on kavandatud direktiivi üle võtnud.

• Ettepaneku sätete üksikasjalik selgitus

Artikkel 1. Eesmärk ja reguleerimisese

Ettepaneku eesmärk on tagada liidus liiklejate kaitse kõrge tase, kehtestades eeskirjad, millega nähakse ette juhtimiskeelu kehtivus kogu liidus olulise liiklusohutusnõuete rikkumise korral, mis on toime pandud muus liikmesriigis kui õigusrikkujale juhiloa väljastanud liikmesriigis.

Artikkel 2. Mõisted

Artiklis 2 on esitatud ettepanekus kasutatud teatavate põhimõistete määratlused.

Need hõlmavad selliseid mõisteid nagu „juhtimiskeeld“, „õigusrikkumise toimumise liikmesriik“, „juhiloa väljastanud liikmesriik“ ja „asjaomane isik“.

Juhtimiskeeld on lõplik otsus, millega määratakse juhtimiskeeld, mis on seotud liikluseeskirjade rikkumisega ja mille tulemuseks on juhiloa või juhtimisõiguse äravõtmine, piiramine või peatamine, olenemata sellest, kas seda loetakse ohutusmeetmeks või (haldus- või kriminaal)karistuseks. Määratletud on ka äravõtmise, piiramise ja peatamise mõisted. Direktiivi kohaldatakse piiratud arvu oluliste liiklusrikkumiste suhtes, milleks on joobes juhtimine, lubatud sõidukiiruse ületamine, narkojoobes juhtimine, liikluseeskirjade rikkumine ning selle tagajärjel surma või raskete kehavigastuste põhjustamine. Peale selle on lisatingimused, mille juhtimiskeeluga isik peab juhiloa või juhtimisõiguse tagasisaamiseks täitma.

Mõne mõiste puhul, nagu „liiklusohutusnõuete rasked rikkumised“, „mootori jõul liikuv sõiduk“, „juhiluba“ ja „alaline elukoht“, on esitatud viited muudes liidu õigusaktides esitatud määratlustele.

Artikkel 3. Juhtimiskeelu kehtestamine kogu liidus

Selles on sätestatud põhimõte, et kui liikmesriik määrab juhtimiskeelu isikule, kelle alaline elukoht ei ole selles liikmesriigis ja kellel on teises liikmesriigis väljastatud juhiluba, peaks keelul olema kogu liitu hõlmav mõju.

Artikkel 4. Juhtimiskeelust teatamise kohustus

Õigusrikkumise toimumise liikmesriik on kohustatud teavitama loa väljastanud liikmesriiki vähemalt ühe kuu pikkusest juhtimiskeelust. Teavitamine peaks toimuma standardtõendiga, mis edastatakse kahe asjaomase liikmesriigi riiklike kontaktpunktide vahel.

Artikkel 5. Standardtõend ja selle edastamise viisid

Selle sättega antakse komisjonile õigus võtta vastu rakendusakt, millega määrata enne direktiivi ülevõtmise kuupäeva standardtõendi vorm ja sisu. Selles sättes on loetletud kõige olulisemad elemendid, mida tõend peaks sisaldama.

Selles artiklis sätestatakse ka eeskirjad tõendis kasutatavate keelte kohta ning täpsustatakse, et teatis tuleb saata RESPERi kaudu.

Artikkel 6. Juhtimiskeelu kehtivuse tagamine kogu liidus

Loa väljastanud liikmesriik peaks võtma asjakohaseid meetmeid tagamaks, et juhtimiskeelul on kogu liitu hõlmav mõju, välja arvatud juhul, kui kohaldatakse artiklis 8 sätestatud erandit.

Kui juhtimiskeeld seisneb juhiloa või juhtimisõiguse äravõtmises, peaks loa väljastanud liikmesriik juhiloa ära võtma. Asjaomane isik peaks saama juhiloa või juhtimisõiguse tagasi kõnealuses liikmesriigis sarnastel asjaoludel kohaldatavate eeskirjade kohaselt. Kõnealune liikmesriik võtab võimaluse korral arvesse ka kõiki tingimusi, mille asjaomane isik on juhiloa või juhtimisõiguse tagasi saamiseks õigusrikkumise toimumise liikmesriigis juba täitnud.

Juhul kui juhtimiskeeld seisneb juhiloa või juhtimisõiguse peatamises või piiramises, peaks loa väljastanud liikmesriigi võetud meede piirduma selle tagamisega, et kogu liitu hõlmava keelu kestus on sama nagu on kehtestanud õigusrikkumise toimumise liikmesriik, olenemata sellest, kas kõnealune liikmesriik on kehtestanud asjaomasele isikule tingimused juhiloa või juhtimisõiguse tagasi saamiseks või mitte.

Artikkel 7. Juhtimiskeelu tagajärjed õigusrikkumise toimumise liikmesriigis

Selles artiklis selgitatakse, et direktiiv ja eelkõige artiklis 8 sätestatud erandi aluste kohaldamine juhiloa väljastanud liikmesriigi poolt ei takista õigusrikkumise toimumise liikmesriigi kehtestatud juhtimiskeelu täitmisele pööramist tema territooriumil.

Lisaks on selles täpsustatud, et kui õigusrikkumise toimumise liikmesriigi kehtestatud juhtimiskeeld sisaldab tingimusi, mida asjaomane isik peab juhiloa või juhtimisõiguse tagasi saamiseks täitma, võib see liikmesriik jätkata juhtimiskeelu kohaldamist oma territooriumil seni, kuni tingimused on täidetud.

Artikkel 8. Erandi tegemise alused

Artiklis 8 on sätestatud täielik erandite aluste loetelu, mille alusel peab loa väljastanud liikmesriik keelduma juhtimiskeelu kehtestamisest kogu liidus, ning loetelu täiendavatest erandite alustest, mis lubavad keelduda sellise kogu liitu hõlmava mõju andmisest.

Loetelu sisaldab selliseid erandi tegemise aluseid nagu tõendi puudulikkus, asjaomase isiku vanuse alampiir, puutumatus või privileeg või asjaolu, et allesjäänud keeluperiood on lühem kui üks kuu.

Enne erandile tuginemist peaks loa väljastanud liikmesriik konsulteerima õigusrikkumise toimumise liikmesriigiga.

Artikkel 9. Tähtajad

Selles artiklis sätestatakse, et juhiloa väljastanud liikmesriik peab hiljemalt 15 päeva jooksul pärast tõendi saamist võtma meetme, millega tagatakse juhtimiskeelu kehtivus kogu liidus.

Erijuhtudel, kui juhiloa väljastanud liikmesriigil ei ole võimalik kinni pidada tunnustamistähtajast, peab ta viivitamata teavitama õigusrikkumise toimumise liikmesriiki ja temaga konsulteerima, kuid on endiselt kohustatud tagama, et juhtimiskeeld kehtiks kogu liidus.

Artikkel 10. Liikmesriikidevahelised konsultatsioonid

Selle artikliga nähakse ette, et liikmesriigid konsulteerivad üksteisega asjakohaste vahendite kaudu ja viivitamata, et tagada käesoleva direktiivi tõhus kohaldamine.

Artikkel 11. Juhiloa väljastanud liikmesriigi esitatav teave

Selle artikliga nähakse ette, et loa väljastanud liikmesriik edastab õigusrikkumise toimumise liikmesriigile kohustusliku teabe menetluse eri aspektide ja etappide kohta.

Artikkel 12. Õigusrikkumise toimumise liikmesriigi esitatav teave

Selle artikli kohaselt peab õigusrikkumise toimumise liikmesriik teavitama loa väljastanud liikmesriiki asjaoludest, mis võivad mõjutada algset juhtimiskeelu otsust ja juhtimiskeelu kehtestamist tema territooriumil.

Artikkel 13. Kohustus teavitada asjaomast isikut

Loa väljastanud liikmesriik peab teavitama asjaomast isikut juhtimiskeelu otsusest või sellega seotud meetmest. Konkreetselt mainitakse teavet, mida tuleb jagada loa väljastanud liikmesriigi õiguse alusel kättesaadavate õiguskaitsevahendite kohta.

Artikkel 14. Õiguskaitsevahendid

Selles artiklis sätestatakse, et liikmesriigid peaksid tagama, et käesoleva direktiivi kohaselt tehtud otsuste vastu on olemas piisavad õiguskaitsevahendid. Selles selgitatakse, et juhtimiskeeld, millest õigusrikkumise toimumise liikmesriik on teatanud, tuleks vaidlustada üksnes õigusrikkumise toimumise liikmesriigis esitatud hagiga.

Artikkel 15. Riiklikud kontaktpunktid

Liikmesriigid peavad looma riiklikud kontaktpunktid. Kooskõlas artikliga 4 edastavad kõnealused riiklikud kontaktpunktid tõendeid. Samuti peaksid nad tegema koostööd juhtimiskeelu täitmise tagamises osalevate ametiasutustega.

Artikkel 16. Statistika

Selle artikli kohaselt peavad liikmesriigid korrapäraselt koguma asjaomastelt asutustelt andmeid ja säilitama põhjalikku juhtimiskeelu statistikat. Kogutud statistika saadetakse igal aastal komisjonile. Selleks et käesolevas direktiivis sätestatud mehhanismi toimimist oleks võimalik põhjalikult hinnata, on vaja juhtimiskeelu kohta koguda põhjalikke andmeid.

Artikkel 17. Komiteemenetlus

Selle artikliga kehtestatakse menetlus artiklis 5 osutatud rakendusakti vastuvõtmiseks.

Artikkel 18. Seos muude õigusaktidega

Selles artiklis sätestatakse, et käesolev direktiiv ei mõjuta õigusi ja kohustusi, mis tulenevad õigusala koostööd ning kahtlustatavate ja süüdistatavate õigusi käsitlevatest liidu õigusaktidest.

Artikkel 19. Ülevõtmine

Liikmesriigid peavad direktiivi sätteid esitatud aja jooksul üle võtma ja teatama sellistest riiklikest meetmetest komisjonile.

Artikkel 20. Kohaldamise aruanne

Komisjonile pannakse kavandatava direktiivi rakendamisega seotud aruandluskohustus.

Artikkel 21. Jõustumine ja kohaldamine

See on standardsäte, mille kohaselt direktiiv jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist Euroopa Liidu Teatajas.

Artikkel 22. Adressaadid

Standardsäte, mille kohaselt on käesolev direktiiv adresseeritud liikmesriikidele.

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV,

milles käsitletakse teatavate juhtimiskeeldude kehtestamist kogu liidus

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,
võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artikli 91 lõike 1 punkti c,
võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,
olles edastanud seadusandliku akti eelnõu liikmesriikide parlamentidele,
võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust¹,
võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust²,
toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt
ning arvestades järgmist:

- (1) Liiklusohutuse parandamine on liidu transpordipoliitika peamine eesmärk. Komisjon kinnitas ELi liiklusohutuspoliitika raamistikus aastateks 2021–2030³ taas ambitsioonikat eesmärgi viia 2050. aastaks liidu teedel hukkunute ja raskelt vigastatute arv peaaegu nullini (nn nulleesmärk) ning keskpika perioodi eesmärgi vähendada surmade ja raskete vigastuste arvu 2030. aastaks 50 %.
- (2) Selleks et saavutada liiklusohutuse parandamisega seotud eesmärk, esitasid liikmesriikide transpordiministrid 29. märtsil 2017 Valetta deklaratsioonis liiklusohutuse kohta üleskutse tugevdada liidu liiklusohutuse õigusraamistikku, rõhutades eelkõige vajadust, et liikmesriigid teeksid koostööd juhtimiskeelu kehtestamisel mitteresidendist juhtide suhtes.
- (3) Seoses isikute vaba liikumise ja rahvusvahelise maanteeliikluse kasvuga kehtestavad juhtimiskeelu sageli muud liikmesriigid kui see, kus juht tavaliselt elab ja kus talle juhiluba väljastati.
- (4) Praegu võib liikmesriik, mis ei ole juhi alaline elukoht, võtta meetmeid vastavalt oma siseriiklikele õigusaktidele, ja kui mõnes teises liikmesriigis juhiloa saanud isik paneb asjaomases liikmesriigis toime õigusvastase teo, mille tagajärjel asjaomane liikmesriik keeldub tunnustamast teises liikmesriigis väljastatud juhilubade kehtivust, piiratakse sellest tulenevalt ka asjaomase isiku juhtimisõigust. Kõnealuste meetmete kohaldamisala piirdub siiski vaid selle liikmesriigi territooriumiga, kus õigusvastane tegu aset leidis, ja juhiluba kaotab kehtivuse vaid asjaomase liikmesriigi territooriumil. Seega, kui juhiloa väljastanud liikmesriik täiendavaid meetmeid ei võta, tunnustatakse

¹ ELT C ..., ..., lk ...

² ELT C ..., ..., lk ...

³ SWD(2019) 283 final.

asjaomast juhiluba jätkuvalt kõigis teistes liikmesriikides. Selline olukord ei võimalda aga tõsta liiklusohutuse taset liidus. Juhil, kellele on juhtimiskeelu kehtestanud mõni muu kui talle juhiloa väljastanud liikmesriik, ei tohiks olla võimalik seda keeldu eirata põhjusel, et ta viibib mõnes teises liikmesriigis kui see, kus õigusrikkumine aset leidis.

- (5) Selleks et tagada kõigi liidus liiklejate kaitse kõrge tase, on vaja kehtestada konkreetsed eeskirjad, et juhtimiskeeldu, mille on liiklusohutusnõuete raske rikkumise tõttu kehtestanud muu kui õigusrikkujale juhiloa väljastanud liikmesriik, kohaldataks kogu liidus.
- (6) Käesoleva direktiivi rakendamisel ei tohiks siiski nõuda, et liikmesriigid ühtlustaksid oma siseriiklikke õigusnorme liikluseeskirjade rikkumiste määratluse, nende õigusliku laadi ja selliste rikkumiste eest kohaldatavate karistuste osas. Eelkõige tuleks püüda tagada, et juhtimiskeeld kehtestataks kogu liidus, olenemata sellest, kas õigusrikkumise toimumise liikmesriigis on asjaomased siseriiklikud meetmed liigitatud haldus- või kriminaalõiguslikeks meetmeteks.
- (7) Käesolev direktiiv ei tohiks piirata politsei- ega õigusalast koostööd kriminaalasjades ning sellega seotud kohtuotsuste ja kohtuväliste otsuste vastastikust tunnustamist. Samuti ei tohiks see mõjutada liikmesriikide õigusasutuste võimalust pöörata täitmisele nende tehtud otsuseid, eelkõige kriminaalõiguslikke otsuseid.
- (8) Käesoleva direktiivi konkreetne eesmärk on võimaldada liidul parandada liiklusohutust kogu oma territooriumil. Vastavalt Euroopa Kohtu otsusele kuuluvad liiklusohutuse parandamise meetmed transpordipoliitika valdkonda ja neid võib vastu võtta aluslepingu⁴ artikli 91 lõike 1 punkti c alusel, kuivõrd need on „meetmed transpordi ohutuse tõhustamiseks“ selle sätte tähenduses⁵.
- (9) Liiklusohutusnõuete raske rikkumise tõttu kehtestatud juhtimiskeeld võib hõlmata õigusrikkuja juhiloa või tema juhtimisõiguse äravõtmist, piiramist või peatamist. Kui õigusrikkumine pandi toime juhiloa väljastanud liikmesriigis, võib juhtimiskeeld hõlmata ka juhtimisõiguse tühistamist. Seepärast peaks juhiloa väljastanud liikmesriik kohaldama kõiki eespool nimetatud meetmeid, et tagada juhtimiskeelu kehtestamine kogu liidus.
- (10) Kuna liidus on liiklusõnnetuste ja surmaga lõppevate liiklusõnnetuste peamised põhjused sõiduki juhtimine alkoholihoobes (sõiduki juhtimine, kui alkoholisaldus juhi veres ületab asjaomase liikmesriigi õiguses kehtestatud maksimumväärtust), lubatud sõidukiiruse ületamine (st asjaomase tee- või sõidukiliigi suhtes kehtestatud kiirusepiirangute ületamine) ja sõiduki juhtimine narkojoobes, tuleks selliste rikkumiste suhtes kohaldada võimalikult suurt hoolsuskohustust ning käsitada neid käesoleva direktiivi tähenduses liiklusohutusnõuete raske rikkumisena. Liiklusohutusnõuete raskeks rikkumiseks tuleks nende tõsidust tagajärgi arvesse võttes pidada ka selliseid liikluseeskirjade rikkumisi, mis on põhjustanud surma või raskeid kehavigastusi.
- (11) Kui liikmesriik kehtestab juhtimiskeelu isikule, kes ei ole asjaomase liikmesriigi alaline elanik [UUE JUHILUBADE DIREKTIIVI] artikli 17 tähenduses ja kellel on mõne teise liikmesriigi väljastatud juhiluba, peaks kõnealune juhtimiskeeld kehtima kogu liidu territooriumil ja samadel tingimustel kui selliste isikute puhul, kellele on

⁴ ELT C 202, 7.6.2016.

⁵ Euroopa Kohtu (suurkoja) 6. mai 2014. aasta otsus, Euroopa Komisjon vs. Euroopa Parlament ja Euroopa Liidu Nõukogu, C-43/12, ECLI:EU:C:2014:298, punkt 43.

juhiloa väljastanud juhtimiskeelu kehtestanud liikmesriik. Menetlusautonoomia põhimõtet silmas pidades peaksid liikmesriigid olema vabad otsustama, kuidas eespool nimetatud eesmärki oleks nende siseriikliku õiguse kohaselt kõige parem saavutada. Siiski tuleks arvestada, et kui liikmesriik kehtestab juhtimiskeelu isikule, kelle alaline elukoht on asjaomases liikmesriigis, kuid kellele on juhiloa väljastanud mõni teine liikmesriik, on juhtimiskeelu kehtestanud liikmesriigil õigus juhiluba asjaomase juhtimiskeelu kohaldamiseks vastavalt [UUE JUHILUBADE DIREKTIIVI] artikli 11 lõikele 2 välja vahetada.

- (12) Juhtimiskeelu kehtestanud liikmesriik (edaspidi „õigusrikkumise toimumise liikmesriik“) peaks teatama asjaomasele isikule juhiloa väljastanud liikmesriigile (edaspidi „juhiloa väljastanud liikmesriik“) igast sellise isiku suhtes üheks kuuks või pikemaks ajaks kehtestatud juhtimiskeelust, et algatada menetlus, mida on vaja juhtimiskeelu kehtestamiseks kogu liidus. Sellise teate edastamiseks tuleks kasutada standardtõendit, et tagada liikmesriikide vahel sujuv, usaldusväärne ja tõhus teabevahetus.
- (13) Kõnealune standardtõend peaks sisaldama minimaalseid andmeid, mis võimaldavad käesolevat direktiivi nõuetekohaselt rakendada, sealhulgas õigusrikkumise toimumise liikmesriigis juhtimiskeelu kehtestanud ametiasutuse nimi, teave selle kohta, millised liiklusohutusnõuete rasked rikkumised toime pandi, selle rikkumise tõttu kehtestatud juhtimiskeeld, asjaomase isiku nimi ja menetlus, mida juhtimiskeelu kehtestamisel järgiti. Kõnealune tõend tuleks tõlkida ka juhiloa väljastanud liikmesriigi ametlikku keelde või muusse keelde, mida juhiloa väljastanud liikmesriik on aktsepteerinud, et adressaat saaks dokumenti kiiresti töödelda. Standardtõend võimaldab tõhusalt andmeid vahetada, ilma et see kohustaks liikmesriike jagama ebaproportsionaalselt palju teavet.
- (14) Juhtimiskeelu kehtestamine õigusvastase teo eest aitab tagada liiklusohutuse kõrge taseme liidus. Liikmesriikides väljastatud juhilubade vastastikuse tunnustamise põhimõttest lähtudes tunnustavad kõik teised liikmesriigid automaatselt meetmeid, mida juhiloa väljastanud liikmesriik kohaldab juhiloa äravõtmiseks, tühistamiseks, peatamiseks või piiramiseks. Samuti tuleks juhiloa väljastanud liikmesriigilt nõuda, et ta tagaks teiste liikmesriikide kehtestatud juhtimiskeelu tunnustamise kõikides liikmesriikides. Seetõttu peaks juhiloa väljastanud liikmesriik pärast seda, kui teda teavitatakse juhtimiskeelu kehtestamisest, võtma asjakohased meetmed, et tagada juhtimiskeelu kehtivus kogu liidu territooriumil, välja arvatud juhul, kui kohaldatakse mõnd erandit või tuginetakse sellele.
- (15) Juhiloa väljastanud liikmesriigi võetavad meetmed peaksid varieeruma sõltuvalt asjaomase juhtimiskeelu eripärast. Arvestades, et juhiloa või juhtimisõiguse äravõtmisel, peatamisel või piiramisel on kindlasti erinevad tagajärjed, tuleb nende rakendamiseks kasutada eri menetlusi vastavalt asjaomaste liikmesriikide pädevusele. Eelkõige juhiloa äravõtmise puhul peaks asjaomasel isikul olema võimalik juhiluba või juhtimisõigus tagasi saada vastavalt eeskirjadele, mida samasuguste asjaolude korral kohaldatakse juhiloa väljastanud liikmesriigis. Juhiloa kehtivuse peatamise või piiramise puhul tuleks tagada, et kogu liitu hõlmav mõju oleks üksnes selliste meetmete kestusel, seda ka siis, kui juhtimiskeelu puhul nähakse ette lisatingimused, sest kõnealuste meetmete peamine eesmärk on kohaldada asjaomase isiku suhtes ajutist või osalist juhtimiskeeldu, mitte aga selgitada, kuidas see isik peaks oma juhtimisõiguse juhiloa väljastanud liikmesriigis tagasi saama.

- (16) Põhimõtteliselt ei tohiks käesoleva direktiiviga piirata liikmesriikide võimalust kohaldada oma territooriumil juhtimiskeeldu. Sellest tulenevalt peaks õigusrikkumise toimumise liikmesriigil olema võimalik jätkata oma territooriumil juhtimiskeelu ja selle alusel kehtestatud lisatingimuste kohaldamist vastavalt siseriiklikele õigusnormidele seni, kuni asjaomane isik need tingimused täidab.
- (17) Siiski on oluline arvesse võtta, et liidu õiguses sätestatud nõuetele vastavuse hindamine juhiloa saamiseks kuulub juhiloa väljastanud liikmesriigi pädevusse. Samuti ei tohiks lisatingimuste kohaldamine juhiloa väljastanud liikmesriigis viia selleni, et dubleeritakse nõudeid, mida asjaomane isik peab täitma tõendamaks, et talle juhiloa tagasiandmine või tema juhtimisõiguse taastamine ei ohusta liiklusohutust liidus. Seega, kui juhiloa väljastanud liikmesriik on võtnud meetmeid, et tagada juhtimiskeelu kehtivus kogu liidus, ning seejärel uuesti hinnanud, kas asjaomasele isikule võib juhiloa tagasi anda või tema juhtimisõiguse taastada, tuleks seda hinnangut tunnustada kogu liidus ja seega ka õigusrikkumise toimumise liikmesriigis.
- (18) Juhiloa väljastanud liikmesriigi kohaldatavad meetmed peaksid aitama tagada, et juhtimiskeeld kehtiks kogu liidus ning et selle kehtestamise tinginud asjaolusid ei ole vaja uuesti hinnata. Tagamaks et juhtimiskeelu kehtestamine kogu liidus ei oleks vastuolus proportsionaalsuse põhimõtte, põhiõiguste või juhiloa väljastanud liikmesriigi õiguses sätestatud eranditega, tuleks siiski kindlaks määrata teatavad alused, millele tuginedes juhiloa väljastanud liikmesriik vabaneb kohustusest võtta vastu meetmed.
- (19) Liiklusohutuse huvides ning selleks, et kaitsta asjaomase isiku ja õigusrikkumise toimumise liikmesriigi õiguskindlust, peaks juhiloa väljastanud liikmesriik tagama juhtimiskeelu kehtivuse kogu liidus või kohaldama erandit võimalikult kiiresti ning igal juhul mitte kauem kui 15 päeva jooksul pärast seda, kui talle on teatatud juhtimiskeelu kehtestamisest. See ei peaks mõjutama olukordi, kus erandlikud asjaolud takistavad kõnealusest tähtajast kinnipidamist. Juhiloa väljastanud liikmesriik peaks ka selliste erandjuhtude korral tegutsema põhjendamatu viivitusega ning teavitama õigusrikkumise toimumise liikmesriiki asjaomase viivituse kestusest ja põhjusest.
- (20) Käesoleva direktiivi nõuetekohane rakendamine eeldab tihedat, kiiret ja tõhusat suhtlust liikmesriikide asjaomaste pädevate asutuste vahel. Seepärast peaksid liikmesriikide pädevad asutused vajaduse korral üksteisega konsulteerima, kasutades asjakohaseid vahendeid. Lisaks peaks nii juhiloa väljastanud liikmesriik kui ka õigusrikkumise toimumise liikmesriik konkreetsetel täpselt kindlaksmääratud juhtudel andma üksteisele viivitamata olulist teavet, mis on seotud käesoleva direktiivi kohaldamisega. Seda tuleks silmas pidada juhul, kui võetakse vastu meetmeid juhtimiskeelu kehtestamiseks kogu liidus, samuti erandite alusel tehtud otsuste, juhtimiskeelu lõpetamise ja kõikide algselt kehtestatud juhtimiskeeldu mõjutavate asjaolude puhul.
- (21) Pärast seda, kui juhiloa väljastanud liikmesriiki on teavitatud juhtimiskeelust ja asjaomane keeld on kehtestatud kogu liidus, peaks juhiloa väljastanud liikmesriik sellest viivitamata teavitama asjaomast isikut, et võimaldada tal kasutada oma põhiõigusi, näiteks õigust olla ära kuulatud ja õigust vaidlustada asjaomased otsused pädevates siseriiklikes kohtutes.
- (22) Liikmesriigid peaksid tagama, et käesoleva direktiivi kohaselt võetud meetmete vastu on olemas piisavad õiguskaitsevahendid, mis on samaväärsed sarnaste siseriiklike juhtumite puhul kättesaadavate õiguskaitsevahenditega, ning et teave selliste

õiguskaitsevahendite kohta esitatakse siis, kui need õiguskaitsevahendid muutuvad kohaldatavaks, ning õigel ajal, et neid saaks tõhusalt kasutada. Siiski tuleks selgitada, et juhtimiskeeldu, millest on teavitatud vastavalt artikli 4 lõikele 1, saab vaidlustada üksnes õigusrikkumise toimumise liikmesriigis esitatud hagiga.

- (23) Füüsiliste isikute kaitse nende isikuandmete töötlemisel on üks põhiõigusi. Euroopa Liidu põhiõiguste harta⁶ artikli 8 lõike 1 ja aluslepingu artikli 16 lõike 1 kohaselt on igaühel õigus oma isikuandmete kaitsele. Isikuandmete töötlemisel käesoleva direktiivi raames tuleks kohaldada asjakohaseid liidu õigusakte, nimelt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) 2016/679⁷ ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2016/680⁸ nende vastavas kohaldamisalas.
- (24) Käesoleva direktiiviga kehtestatakse õiguslik alus isikuandmete vahetamiseks, et jõustada juhtimiskeeldu, mille on kehtestanud muu liikmesriik kui juhiloa väljastanud liikmesriik. See õiguslik alus on kooskõlas määruse (EL) 2016/679 artikli 6 lõike 1 punktiga c ja asjakohastel juhtudel artikliga 10 ning direktiivi (EL) 2016/680 artikliga 8. Juhiloa väljastanud liikmesriigiga vahetatavad isikuandmed peaksid piirduma sellega, mis on vajalik käesolevas direktiivis sätestatud kohustuste täitmiseks.
- (25) Sujuva, usaldusväärse ja tõhusa teabevahetuse tagamiseks peaks iga liikmesriik määrama käesoleva direktiivi kohaldamiseks riikliku kontaktpunkti. Lisaks peaks iga liikmesriik tagama, et tema riiklik kontaktpunkt teeb koostööd asjaomaste ametiasutustega, kes tagavad käesoleva direktiiviga hõlmatud juhtimiskeelu täitmise, eelkõige selleks, et kogu vajalik teave saaks jagatud õigeaegselt.
- (26) Liikmesriigid peaksid korrapäraselt koguma põhjalikku statistikat käesoleva direktiivi kohaldamise kohta ja edastama selle igal aastal komisjonile. Komisjon peaks asjaomase statistika ja muu teabe alusel hindama käesoleva direktiivi rakendamise mõju liiklusohutusele ning esitama Euroopa Parlamendile ja nõukogule hindamise tulemuste kohta iga viie aasta järel aruande, lisades sellele vajaduse korral seadusandlikud ettepanekud direktiivi muutmiseks.
- (27) Käesoleva direktiivi kohaldamine ei tohiks mõjutada liikmesriikide õigusi ja kohustusi, mis tulenevad muudest kohaldatavatest liidu õigusaktidest, eelkõige nendest, mis on sätestatud nõukogu raamotsuses 2008/947/JSK⁹ ja nõukogu raamotsuses 2005/214/JSK,¹⁰ ega kahtlustatavate ja süüdistatavate õigusi, mis on

⁶ ELT C 202, 7.6.2016, lk 391.

⁷ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. aprilli 2016. aasta määrus (EL) 2016/679 füüsiliste isikute kaitse kohta isikuandmete töötlemisel ja selliste andmete vaba liikumise ning direktiivi 95/46/EÜ kehtetuks tunnistamise kohta (isikuandmete kaitse üldmäärus) (ELT L 119, 4.5.2016, lk 1).

⁸ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. aprilli 2016. aasta direktiiv (EL) 2016/680, mis käsitleb füüsiliste isikute kaitset seoses pädevates asutustes isikuandmete töötlemisega süütegude tõkestamise, uurimise, avastamise ja nende eest vastutusele võtmise või kriminaalkaristuste täitmisele pööramise eesmärgil ning selliste andmete vaba liikumist ning millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu raamotsus 2008/977/JSK (ELT L 119, 4.5.2016, lk 89).

⁹ Nõukogu 27. novembri 2008. aasta raamotsus 2008/947/JSK vastastikuse tunnustamise põhimõtte kohaldamise kohta kohtuotsuste ja vangistuse tingimisi kohaldamata jätmist käsitlevate otsuste suhtes, et teostada tingimuslike meetmete ja alternatiivsete mõjutusvahendite järelevalvet (ELT L 337, 16.12.2008, lk 102).

¹⁰ Nõukogu 24. veebruari 2005. aasta raamotsus 2005/214/JSK rahaliste karistuste vastastikuse tunnustamise põhimõtte kohaldamise kohta (ELT L 76, 22.3.2005, lk 16).

sätetstatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivides 2010/64/EL,¹¹ 2012/13/EL,¹² 2013/48/EL¹³, (EL) 2016/343,¹⁴ (EL) 2016/800¹⁵ ja (EL) 2016/1919¹⁶.

- (28) Liikmesriikidel peaks olema võimalik sõlmida teiste liikmesriikidega kahe- või mitmepoolseid lepinguid või kokkuleppeid, et täiendada käesoleva direktiiviga kehtestatud süsteemi ja hõlbustada selle toimimist. Nad peaksid seda siiski tegema ainult niivõrd, kui võrd sellised lepingud või kokkulepped võimaldavad süvendada või laiendada käesoleva direktiivi sätteid ning aitavad lihtsustada või veelgi hõlbustada menetlusi, millega tagatakse juhtimiskeelu kehtivus kogu liidus, ning seega niivõrd, kui võrd need võimaldavad tõsta liiklusohutuse taset.
- (29) Selleks et tagada ühetaolised tingimused käesoleva direktiivi rakendamiseks, tuleks komisjonile anda rakendamisevolitused, et määrata kindlaks juhtimiskeelu kehtestamist käsitleva standardtõendi vorm ja sisu. Neid volitusi tuleks teostada kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 182/2011¹⁷.
- (30) Kuna käesoleva direktiivi eesmärke, nimelt tagada, et liiklusohutusnõuete raske rikkumise tõttu kehtestatud juhtimiskeeldu käsitlevatel otsustel oleks kogu liitu hõlmav mõju, parandamaks liiklusohutust kogu liidus, ei suuda liikmesriigid piisavalt saavutada, küll aga saab neid käesoleva direktiivi ulatuse ja toime tõttu paremini saavutada liidu tasandil, võib liit võtta meetmeid kooskõlas Euroopa Liidu lepingu¹⁸ artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev direktiiv nimetatud eesmärkide saavutamiseks vajalikust kaugemale.
- (31) Vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2018/1725¹⁹ artikli 42 lõikele 1 konsulteeriti Euroopa Andmekaitseinspektoriga, kes esitas oma arvamuse [PP/KK/AAAA],

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

¹¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. oktoobri 2010. aasta direktiiv 2010/64/EL õiguse kohta suulisele ja kirjalikule tõlkele kriminaalmenetluses (ELT L 280, 26.10.2010, lk 1).

¹² Euroopa Parlamendi ja nõukogu 22. mai 2012. aasta direktiiv 2012/13/EL, milles käsitletakse õigust saada kriminaalmenetluses teavet (ELT L 142, 1.6.2012, lk 1).

¹³ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 22. oktoobri 2013. aasta direktiiv 2013/48/EL, mis käsitleb õigust kaitsjale kriminaalmenetluses ja Euroopa vahistamismäärusega seotud menetluses ning õigust lasta teavitada vabaduse võtmisest kolmandat isikut ja suhelda vabaduse võtmise ajal kolmandate isikute ja konsulaarasutustega (ELT L 294, 6.11.2013, lk 1).

¹⁴ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 9. märtsi 2016. aasta direktiiv (EL) 2016/343, millega tugevdatakse süütuse presumptsiooni teatavaid aspekte ja õigust viibida kriminaalmenetluses kohtulikult arutelul (ELT L 65, 11.3.2016, lk 1).

¹⁵ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. mai 2016. aasta direktiiv (EL) 2016/800, mis käsitleb kriminaalmenetluses kahtlustatavate või süüdistatavate laste menetluslikke tagatiseid (ELT L 132, 21.5.2016, lk 1).

¹⁶ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. oktoobri 2016. aasta direktiiv (EL) 2016/1919, milles käsitletakse tasuta õigusabi andmist kahtlustatavatele ja süüdistatavatele kriminaalmenetluses ning isikutele, kelle üleandmist taotletakse Euroopa vahistamismäärusega seotud menetluses (ELT L 297, 4.11.2016, lk 1).

¹⁷ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. veebruari 2011. aasta määrus (EL) nr 182/2011, millega kehtestatakse eeskirjad ja üldpõhimõtted, mis käsitlevad liikmesriikide läbiviidava kontrolli mehhanisme, mida kohaldatakse komisjoni rakendamisevolituste teostamise suhtes (ELT L 55, 28.2.2011, lk 13).

¹⁸ ELT C 202, 7.6.2016, lk 13.

¹⁹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. oktoobri 2018. aasta määrus (EL) 2018/1725, mis käsitleb füüsiliste isikute kaitset isikuandmete töötlemisel liidu institutsioonides, organites ja asutustes ning isikuandmete vaba liikumist, ning millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 45/2001 ja otsus nr 1247/2002/EÜ (ELT L 295, 21.11.2018, lk 39).

Artikkel 1

Eesmärk ja reguleerimisese

Käesoleva direktiivi eesmärk on tagada kõigi liidu liiklejate kaitse kõrge tase. Selleks sätestatakse käesolevas direktiivis eeskirjad, mille kohaselt hakkab juhtimiskeeld kehtima kogu liidus, kui see kehtestatakse isiku suhtes, kes paneb toime liiklusohutusnõuete raske rikkumise muus kui talle juhiloa väljastanud liikmesriigis.

Artikkel 2

Mõisted

Käesolevas direktiivis kasutatakse järgmisi mõisteid:

- (1) „juhtimiskeeld“ – liiklusohutusnõuete raske rikkumise toimepanekuga seotud otsus, mis toob kaasa mootori jõul liikuva sõiduki juhtimise loa või juhtimise õiguse äravõtmise, tühistamise, piiramise või peatamise ning mida ei saa enam edasi kaevata, olenemata sellest, kas see on esmane, teisene või täiendav karistus või ohutusmeede, ja sellest, kas tegemist on haldus- või karistusõigusliku meetmega;
- (2) „äravõtmine“ – juhiloa või juhtimisõiguse äravõtmine või selle tunnustamisest keeldumine;
- (3) „peatamine“ – juhiloa või juhtimisõiguse kehtivuse või selle tunnustamise ajutine piiramine kindlaksmääratud ajavahemikuks või kindlaksmääratud ajavahemiku möödumise ja lisatingimuste täitmiseni;
- (4) „piiramine“ – juhiloa või juhtimisõiguse kehtivuse või selle tunnustamise osaline piiramine kas kindlaksmääratud ajavahemikuks, lisatingimuste täitmiseni või kindlaksmääratud ajavahemiku möödumise ja lisatingimuste täitmiseni;
- (5) „lisatingimused“ – muud tingimused (v.a kindlaksmääratud ajavahemiku möödumine), mida juhtimiskeelu saanud isik peab täitma, et saada tagasi juhtimisõigus või juhiluba;
- (6) „õigusrikkumise toimumise liikmesriik“ – liikmesriik, kus juhtimiskeeld kehtestati;
- (7) „juhiloa väljastanud liikmesriik“ – liikmesriik, kes väljastas asjaomasele isikule juhiloa ja kellele teatatakse juhtimiskeelust vastavalt käesoleva direktiivi sätetele;
- (8) „mootori jõul liikuv sõiduk“ – [UUE JUHILUBADE DIREKTIIVI] artikli 2 punktis 4 määratletud mootori jõul liikuv sõiduk;
- (9) „juhiluba“ – [UUE JUHILUBADE DIREKTIIVI] artikli 2 punktis 1 määratletud juhiluba;
- (10) „asjaomane isik“ – füüsiline isik, kellele kehtestati juhtimiskeeld;
- (11) „liiklusohutusnõuete raske rikkumine“ –
 - a) sõiduki juhtimine alkoholijoobes, nagu on määratletud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2015/413²⁰ artikli 3 punktis g;

²⁰ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. märtsi 2015. aasta direktiiv (EL) 2015/413, millega hõlbustatakse piiriülest teabevahetust liiklusohutusnõuete rikkumise kohta (ELT L 68, 13.3.2015, lk 9).

- b) lubatud sõidukiiruse ületamine, nagu on määratletud direktiivi (EL) 2015/413 artikli 3 punktis d;
 - c) sõiduki juhtimine narkojoobes, nagu on määratletud direktiivi (EL) 2015/413 artikli 3 punktis h;
 - d) käitumine, millega rikutakse liikluseeskirju ja mis on põhjustanud surma või raske kehavigastuse;
- (12) „alaline elukoht“ – alaline elukoht vastavalt [UUE JUHILUBADE DIREKTIIVI] artiklile 17.

Artikkel 3

Juhtimiskeelu kehtestamine kogu liidus

Liikmesriigid tagavad, et juhtimiskeeld, mille liikmesriik on kehtestanud isikule, kelle alaline elukoht ei ole selles liikmesriigis ja kellel on teises liikmesriigis väljastatud juhiluba, kehtib kooskõlas käesoleva direktiiviga kogu liidu territooriumil.

Artikkel 4

Juhtimiskeelust teatamise kohustus

1. Õigusrikkumise toimumise liikmesriik teavitab juhiloa väljastanud liikmesriiki igast juhtimiskeelust, mille ta on vähemalt üheks kuuks kehtestanud isikule, kelle alaline elukoht ei ole õigusrikkumise toimumise liikmesriigis ja kellel on juhiloa väljastanud liikmesriigi juhiluba.
2. Lõikes 1 osutatud teavitamine toimub artiklis 5 sätestatud standardtõendi abil ja lõikes 3 sätestatud korras.
3. Õigusrikkumise toimumise liikmesriigi riiklik kontaktpunkt täidab tõendi vormi, allkirjastab selle ja edastab selle otse juhiloa väljastanud liikmesriigi riiklikule kontaktpunktile, kes saadab selle edasi ametiasutusele, kes on pädev tagama asjaomase juhtimiskeelu kehtivuse kogu liidus. Õigusrikkumise toimumise liikmesriigi riiklik kontaktpunkt edastab juhiloa väljastanud liikmesriigi riiklikule kontaktpunktile ka asjaomase isiku juhiloa, kui see on ära võetud, ja juhtimiskeelu kehtestamise otsuse originaali või selle tõestatud koopiat. Õigusrikkumise toimumise liikmesriik ei ole kohustatud tõlkima originaalotsust või selle tõestatud koopiat.

Artikkel 5

Standardtõend ja selle edastamise viisid

1. Komisjon kehtestab juhtimiskeelust teatamise standardtõendi vormi ja sisu rakendusaktiga enne [artiklis 19 sätestatud ülevõtmiskuupäeva]. See rakendusakt võetakse vastu kooskõlas artikli 17 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.
2. Tõend sisaldab järgmist teavet:
 - a) teave õigusrikkumise toimumise liikmesriigis juhtimiskeelu kehtestanud ametiasutuse kohta;

- b) liiklusohutusnõuete raske rikkumise kirjeldus ja asjaolud, mis viisid juhtimiskeelu kehtestamiseni;
 - c) asjaomase isiku nimi ja aadress ning juhiloa number ja vajaduse korral riiklike isikut tõendavate dokumentide numbrid, kui need on kättesaadavad;
 - d) õigusrikkumise toimumise liikmesriigis kohaldatavad õigusnormid;
 - e) järgitud menetlused ning juhtimiskeelu täpne ulatus ja sisu, sealhulgas vajaduse korral kuupäev, mil peatamine või piiramine kaotab kehtivuse, ning õigusrikkumise toimumise liikmesriigi kehtestatud lisatingimused;
 - f) vajaduse korral õigusrikkumise toimumise liikmesriigi kehtestatud juhtimiskeelu selle osa pikkus (päevades), mis on asjaomases liikmesriigis juba ära kantud.
3. Õigusrikkumise toimumise liikmesriik esitab juhiloa väljastanud liikmesriigile ka tõendi tõlke juhiloa väljastanud liikmesriigi ametlikku keelde või muusse keelde, mida asjaomane liikmesriik on lõike 4 kohaselt aktsepteerinud.
 4. Liikmesriik võib komisjonile esitatavas deklaratsioonis igal ajal kinnitada, et ta aktsepteerib tõendite tõlkeid ühte või mitmesse liidu ametlikku keelde, mis ei ole asjaomase liikmesriigi ametlik(ud) keel(ed). Sellise deklaratsiooni võib igal ajal tagasi võtta. Komisjon teeb kõnealuste deklaratsioonide ja nende tagasivõtmisega seotud andmed kättesaadavaks kõikidele liikmesriikidele.
 5. Õigusrikkumise toimumise liikmesriigi riiklik kontaktpunkt edastab tõendi juhiloa väljastanud liikmesriigi riiklikule kontaktpunktile [UUE JUHILUBEDE DIREKTIIVI] artikli 19 lõikes 1 osutatud ELi juhilubade võrgustiku (edaspidi „RESPER“) kaudu.

Artikkel 6

Juhtimiskeelu kehtivuse tagamine kogu liidus

1. Pärast juhtimiskeelust teatamist vastavalt artikli 4 lõikele 1 võtab juhiloa väljastanud liikmesriik asjakohased meetmed tagamaks, et juhtimiskeeld kehtiks kogu liidus, välja arvatud juhul, kui kohaldatakse mõnd artiklis 8 sätestatud erandit.
2. Kui juhtimiskeelu kehtestamine seisneb juhiloa või juhtimisõiguse äravõtmises, peavad juhiloa väljastanud liikmesriigi võetavad meetmed vastama järgmistele tingimustele:
 - a) juhiloa väljastanud liikmesriik võtab asjaomaselt isikult ära juhiloa või juhtimisõiguse;
 - b) asjaomane isik võib juhiloa või juhtimisõiguse tagasi saada vastavalt loa väljastanud liikmesriigi siseriiklikele õigusnormidele;
 - c) juhiloa väljastanud liikmesriik peab võtma võimalikult palju arvesse seda, mil määral on need lisatingimused, mida asjaomane isik peab täitma, et saada tagasi juhtimisõigus, õigusrikkumise toimumise liikmesriigis juba täidetud.
3. Kui juhtimiskeeld hõlmab juhiloa või juhtimisõiguse peatamist või piiramist, peavad juhiloa väljastanud liikmesriigi võetavad meetmed vastama järgmistele tingimustele:

- a) juhiloa väljastanud liikmesriik peatab või piirab asjaomase isiku juhiloa või juhtimisõiguse kehtivust kuni kuupäevani, mil lõpeb õigusrikkumise toimumise liikmesriigi kehtestatud ja teatatud peatamise või piiramise mõju;
 - b) kui õigusrikkumise toimumise liikmesriigi kehtestatud ja teatatud peatamise või piiramise tingimuseks on nii kindlaksmääratud aja möödumine kui ka lisatingimuste täitmine, võtab juhiloa väljastanud liikmesriik arvesse ainult kindlaksmääratud aega;
 - c) kui liikmesriik kehtestab juhiloa või juhtimisõiguse piiramise ja teatab sellest, võetakse seda arvesse niivõrd, kuivõrd see on oma laadi või kestuse poolest kooskõlas juhiloa väljastanud liikmesriigi õigusega.
4. Kui juhiloa väljastanud liikmesriik võtab käesoleva artikli alusel meetmeid, siis on õigusrikkumise toimumise liikmesriigi poolt artikli 5 kohaselt esitatud teave ja faktid tema jaoks siduvad ja ta peab neile tuginema, ilma et see piiraks artikli 8 lõike 1 punktis a sätestatud erandi kohaldamist.

Artikkel 7

Juhtimiskeelu tagajärjed õigusrikkumise toimumise liikmesriigis

- 1. Käesolev direktiiv ei takista õigusrikkumise toimumise liikmesriigil juhtimiskeeldu oma territooriumil ja kooskõlas oma siseriiklike õigusnormidega täitmisele pöörata.
- 2. Kui juhiloa väljastanud liikmesriiki on vastavalt artikli 4 lõikele 1 teavitatud lisatingimusi sisaldavast juhtimiskeelust, võib õigusrikkumise toimumise liikmesriik jätkata sellise juhtimiskeelu kohaldamist oma territooriumil seni, kuni asjaomane isik täidab eespool nimetatud tingimused.
- 3. Õigusrikkumise toimumise liikmesriik loeb artikli 4 lõike 1 kohaselt teatatud juhtimiskeeluga seotud lisatingimused siiski täidetuks, kui juhiloa väljastanud liikmesriik on andnud positiivse hinnangu sellele, et asjaomane isik vastab juhiloa väljastanud liikmesriigis juhtimisõiguse või juhiloa tagasisaamiseks või uue loa taotlemiseks kehtestatud tingimustele.

Artikkel 8

Erandi tegemise alused

- 1. Juhiloa väljastanud liikmesriik ei võta artikli 6 lõikes 1 osutatud meetmeid järgmistel juhtudel:
 - a) artiklis 5 osutatud tõend on puudulikult või ebakorrektset täidetud ning puuduvat või korrektset teavet ei ole esitatud vastavalt käesoleva artikli lõikele 3;
 - b) juhtimiskeeld on õigusrikkumise toimumise liikmesriigis juba täielikult täitmisele pööratud;
 - c) juhtimiskeeld on vastavalt juhiloa väljastanud liikmesriigi õigusele aegunud;
 - d) juhiloa väljastanud liikmesriigi õiguse kohaselt on ette nähtud privileeg või immuuniteet, mis takistab juhtimiskeeldu täitmisele pöörata;
 - e) artikli 6 lõikes 3 osutatud meetmete vastuvõtmise ajal on juhtimiskeelust tuleneva peatamise või piiramise lõpuni jäänud vähem kui üks kuu;

f) toimus kohtumenetlus ja tõendis esitatud andmete kohaselt ei viibinud asjaomane isik isiklikult juhtimiskeelu kehtestamise otsuseni viinud kohtulikul arutelul, välja arvatud juhul, kui tõendis on märgitud, et vastavalt õigusrikkumise toimumise liikmesriigi õiguses kindlaks määratud täiendavatele menetlusnõuetele on ilmnenu üks järgmistest asjaoludest:

i) asjaomane isik sai isiklikult õigeaegselt kohtukutse ning seega oli teda teavitatud sellest, millal ja kus toimub juhtimiskeelu kehtestamise otsuseni viinud kohtulik arutelu, või sai see isik tegelikult ametliku teabe selle kohta, millal ja kus kõnealune kohtulik arutelu toimub, muul viisil nii, et ühemõtteliselt tehti kindlaks, et kõnealune isik oli kavandatud kohtulikust arutelust teadlik, ning teda oli õigeaegselt teavitatud sellest, et sellise juhtimiskeelu võib kehtestada ka siis, kui ta ei ilmu kohtulikule arutelule;

ii) asjaomane isik, olles kavandatud kohtulikust arutelust teadlik, on andnud volitused enda kohtulikul arutelul kaitsmiseks asjaomase isiku või riigi poolt määratud kaitsjale, kes asjaomast isikut kohtulikul arutelul ka tegelikult kaitses, või

iii) pärast seda, kui asjaomasele isikule juhtimiskeeldu käsitlev otsus kätte toimetati ning teda teavitati sõnaselgelt õigusest nõuda asja uuesti läbivaatamist või otsus edasi kaevata, milles tal oleks õigus osaleda ning mis võimaldaks asja, sealhulgas uue tõendusmaterjali, sisulist uuesti läbivaatamist ja mille tulemuseks võib olla esialgse juhtimiskeelu tühistamine, teatas sõnaselgelt, et ta ei vaidlusta juhtimiskeeldu, või ei nõudnud asja uuesti läbivaatamist ega kaevanud otsust edasi kindlaksmääratud tähtaja jooksul;

g) erandlikes olukordades on konkreetsete ja objektiivsete tõendite põhjal alust arvata, et juhtimiskeelu täitmisele pööramine tooks sellel konkreetsel juhul kaasa hartas sätestatud põhiõiguse rikkumise.

2. Juhiloa väljastanud liikmesriik võib otsustada kohaldada erandit ka järgmistel alustel:

- a) juhtimiskeeld on seotud liiklusohutusnõuete raske rikkumisega, mille eest juhiloa väljastanud liikmesriigi õiguses ei ole artikli 4 lõike 1 kohaselt esitatud teabe alusel juhtimiskeeldu ette nähtud;
- b) juhtimiskeeld kehtestati üksnes kiiruse ületamise tõttu ning õigusrikkumise toimumise liikmesriigis kehtivaid kiirusepiiranguid ületati vähem kui 50 km/h;
- c) juhiloa väljastanud liikmesriigi õiguse kohaselt ei saa asjaomast isikut seoses liiklusohutusnõuete raske rikkumisega, mille tulemusel kehtestati juhtimiskeeld, tema vanuse tõttu vastutavaks pidada.

3. Kui juhiloa väljastanud liikmesriik kavatseb konkreetsel juhul kohaldada lõikes 1 või 2 sätestatud erandit, teatab ta sellest viivitamata õigusrikkumise toimumise liikmesriigile ja nõuab vajaduse korral kogu vajalikku teavet, et uurida, kas asjaomases lõikes osutatud erandi kohaldamise tingimused on täidetud. Õigusrikkumise toimumise liikmesriik esitab nõutud teabe viivitamata ja võib lisada täiendavat teavet või märkusi, mida ta peab asjakohaseks.

Käesoleva lõike kohaselt esitatud teave ei hõlma muid isikuandmeid kui need, mis on rangelt vajalikud lõigete 1 ja 2 kohaldamiseks, ning seda teavet kasutatakse üksnes nende lõigete kohaldamiseks.

Artikkel 9

Tähtajad

1. Juhiloa väljastanud liikmesriik rakendab artikli 6 lõikes 1 osutatud meetmed või võtab vastu otsuse, et artikli 8 kohast erandit kohaldatakse viivitamata ja ilma et see piiraks lõike 3 kohaldamist, hiljemalt 15 päeva jooksul pärast artikli 5 lõike 1 kohase tõendi kättesaamist.
 2. Juhiloa väljastanud liikmesriigi riiklik kontaktpunkt teavitab õigusrikkumise toimumise liikmesriigi riiklikku kontaktpunkti RESPERi kaudu viivitamata artikli 6 lõike 1 alusel võetud meetmetest või otsusest kasutada mõnd artikli 8 kohast erandit.
 3. Kui konkreetsel juhul ei ole võimalik kinni pidada lõikes 1 sätestatud tähtajast, teavitab juhiloa väljastanud liikmesriigi kontaktpunkt sellest viivitamata ükskõik mil viisil õigusrikkumise toimumise liikmesriigi riiklikku kontaktpunkti, nimetades põhjused, miks kõnealusest tähtajast ei olnud võimalik kinni pidada.
- Lõikes 1 sätestatud tähtaja möödumine ei vabasta juhiloa väljastanud liikmesriiki kohustusest võtta viivitamata artikli 6 lõikes 1 osutatud meetmeid.

Artikkel 10

Liikmesriikidevahelised konsultatsioonid

Vajaduse korral konsulteerivad liikmesriigid üksteisega asjakohaste vahendite abil viivitamata, et tagada käesoleva direktiivi tõhus kohaldamine.

Artikkel 11

Juhiloa väljastanud liikmesriigi esitatav teave

Juhiloa väljastanud liikmesriigi riiklik kontaktpunkt teavitab õigusrikkumise toimumise liikmesriigi riiklikku kontaktpunkti viivitamata:

- a) juhtimiskeeldu käsitleva teate saamisest vastavalt artikli 4 lõikele 1;
- b) artikli 6 alusel võetud meetmetest, kui need on muutunud õiguslikult siduvaks;
- c) mis tahes otsusest kasutada mõnd artikli 8 kohast erandit, lisades asjakohased põhjendused;
- d) mis tahes meetmest, millega peatatakse või lõpetatakse juhtimiskeelu kehtivus kogu liidus, ja selle põhjustest, sealhulgas juhul, kui seda tehakse asjaomase isiku esitatud kaebuse rahuldamise tõttu.

Artikkel 12

Õigusrikkumise toimumise liikmesriigi esitatav teave

Õigusrikkumise toimumise liikmesriigi riiklik kontaktpunkt teavitab juhiloa väljastanud liikmesriigi riiklikku kontaktpunkti viivitamata:

- a) kõikidest asjaoludest, mis mõjutavad juhtimiskeelu kehtestamise otsust;

- b) juhtimiskeelu täitmisele pööramist õigusrikkumise toimumise liikmesriigis.

Artikkel 13

Kohustus teavitada asjaomast isikut

1. Pärast juhtimiskeelust teatamist vastavalt artikli 4 lõikele 1 ja meetmete võtmist vastavalt artikli 6 lõikele 1 teavitab juhiloa väljastanud liikmesriik sellest viivitamata asjaomast isikut oma siseriiklikus õiguses sätestatud korras.
2. Lõike 1 kohaselt esitatav teave sisaldab vähemalt järgmist:
 - a) kui teavet antakse pärast artikli 4 lõike 1 kohase teate saamist:
 - i) nende ametiasutuste nimed, kes on pädevad tagama juhtimiskeelu täitmise nii juhiloa väljastanud liikmesriigis kui ka õigusrikkumise toimumise liikmesriigis, ning
 - ii) juhiloa väljastanud liikmesriigi õiguse kohased kättesaadavad õiguskaitsevahendid, sealhulgas õigus olla ära kuulatud;
 - b) kui teavet antakse pärast artikli 6 lõike 1 kohaste meetmete võtmist:
 - i) juhiloa väljastanud liikmesriigi võetud meetmete üksikasjalik kirjeldus;
 - ii) juhiloa väljastanud liikmesriigi õiguse kohased kättesaadavad õiguskaitsevahendid, mille abil saab võetud meetmeid vaidlustada.

Artikkel 14

Õiguskaitsevahendid

1. Liikmesriigid tagavad käesoleva direktiivi kohaselt tehtud otsuste või võetud meetmete vastu piisavad õiguskaitsevahendid, mis on samaväärsed samalaadsete siseriiklike juhtumite puhul kättesaadavate õiguskaitsevahenditega. Nad võtavad asjakohaseid meetmeid, et teave selliste õiguskaitsevahendite kohta esitataks õigel ajal, tagamaks nende tõhusa kasutamise.
2. Artikli 4 lõike 1 kohaselt teatavaks tehtud juhtimiskeelu võib vaidlustada ainult õigusrikkumise toimumise liikmesriigis esitatud hagiga.
3. Õigusrikkumise toimumise liikmesriik ja juhiloa väljastanud liikmesriik teavitavad teineteist õiguskaitsevahenditest, mida kasutatakse käesoleva direktiivi kohaselt tehtud otsuste või võetud meetmete vastu.

Artikkel 15

Riiklikud kontaktpunktid

1. Iga liikmesriik määrab hiljemalt [käesoleva direktiivi ülevõtmise kuupäev] käesoleva direktiivi kohaldamiseks riikliku kontaktpunkti.
2. Liikmesriigid tagavad, et nende vastavad riiklikud kontaktpunktid teevad koostööd ametiasutustega, kes on pädevad tagama liiklusohutusnõuete raske rikkumise eest

kehtestatud juhtimiskeelu täitmist, eelkõige selleks, et tagada kogu vajaliku teabe õigeaegne jagamine ning artiklis 9 sätestatud tähtaegadest kinnipidamine.

3. Liikmesriigid esitavad komisjonile teabe käesoleva direktiivi kohaldamiseks määratud riiklike kontaktpunktide kohta. Komisjon teeb käesoleva artikli kohaselt saadud teabe oma veebisaidil kättesaadavaks kõikidele liikmesriikidele.

Artikkel 16

Statistika

Liikmesriigid koguvad korrapäraselt põhjalikku statistikat käesoleva direktiivi kohaldamise kohta ja saadavad selle igal aastal komisjonile. See statistika hõlmab järgmist:

- a) artikli 4 lõike 1 kohaselt esitatud teadete arv adressaadiks olevate liikmesriikide kaupa;
- b) erandi kohaldamise kordade arv, sealhulgas erandi tegemise alused, mida kohaldati, teate esitanud liikmesriikide kaupa;
- c) aeg, mis kulub selleks, et edastada teavet erandi põhjust käsitleva otsuse kohta;
- d) artikli 6 lõike 1 alusel võetud meetmete vastu esitatud õiguskaitsevahendite arv.

Artikkel 17

Komiteemenetlus

1. Komisjoni abistab [UUE JUHILUBADE DIREKTIIVI] artikliga 22 loodud juhilubade komitee. Nimetatud komitee on komitee määruse (EL) nr 182/2011 tähenduses.
2. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artiklit 5.

Kui komitee arvamus saadakse kirjaliku menetlusega, lõpetatakse nimetatud menetlus ilma tulemust saavutamata, kui arvamuse esitamiseks ettenähtud tähtaja jooksul komitee eesistuja nii otsustab või lihtenamus komitee liikmetest seda taotleb.

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

Artikkel 18

Seos muude õigusaktidega

1. Käesolev direktiiv ei mõjuta õigusi ega kohustusi, mis tulenevad järgmistest õigusaktidest:
 - a) nõukogu raamotsus 2008/947/JSK,
 - b) nõukogu raamotsus 2005/214/JSK,
 - c) kahtlustatavate ja süüdistatavate õigusi käsitlevad sätted vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiividele 2010/64/EL, 2012/13/EL, 2013/48/EL, (EL) 2016/343, (EL) 2016/800 ja (EL) 2016/1919.
2. Liikmesriigid võivad pärast [PP/KK/AAAA] sõlmida teiste liikmesriikidega kahe- või mitmepoolseid lepinguid või kokkuleppeid, kui need lepingud või kokkulepped

võimaldavad laiendada käesoleva direktiivi sätteid ja aitavad veelgi lihtsustada või hõlbustada menetlusi, et tagada sellise juhtimiskeelu täitmine, mis on kehtestatud õigusrikkumiste toimepaneku eest muus liikmesriigis kui see, kes väljastas asjaomase isiku juhiloa.

Artikkel 19

Ülevõtmine

1. Liikmesriigid jõustavad käesoleva direktiivi järgimiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid hiljemalt [PP/KK/AAAA]. Nad edastavad kõnealuste normide teksti viivitamata komisjonile.

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

2. Liikmesriigid edastavad komisjonile hiljemalt [PP/KK/AAAA] käesoleva direktiiviga reguleeritavas valdkonnas nende poolt vastuvõetud põhiliste õigus- ja haldusnormide teksti.

Artikkel 20

Kohaldamise aruanne

Komisjon esitab hiljemalt [jõustumiskuupäev + viis aastat] ja seejärel iga viie aasta tagant Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande käesoleva direktiivi rakendamise kohta, sealhulgas selle mõju kohta liiklusohutusele. Aruandele lisatakse vajaduse korral ettepanekud käesoleva direktiivi muutmiseks.

Artikkel 21

Jõustumine ja kohaldamine

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

Artikkel 22

Adressaadid

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Brüssel,

Euroopa Parlamendi nimel
president

Nõukogu nimel
eesistuja