

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

6796/23

---

**Starpiestāžu lieta:**  
**2023/0055(COD)**

---

**TRANS 73**  
**JAI 209**  
**CATS 13**  
**IA 28**  
**CODEC 252**

## **PRIEKŠLIKUMS**

|                    |                                                                                                                                            |
|--------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Sūtītājs:          | Eiropas Komisijas ģenerālsekretāre, parakstījusi direktore <i>Martine DEPREZ</i>                                                           |
| Saņemšanas datums: | 2023. gada 1. marts                                                                                                                        |
| Saņēmējs:          | Eiropas Savienības Padomes ģenerālsekretāre <i>Thérèse BLANCHET</i>                                                                        |
| K-jas dok. Nr.:    | COM(2023) 128 final                                                                                                                        |
| Temats:            | Priekšlikums - EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA par konkrētu transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanas sekām Savienības mērogā |

Pielikumā ir pievienots dokuments COM(2023) 128 *final*.

Pielikumā: COM(2023) 128 *final*



Briselē, 1.3.2023.  
COM(2023) 128 final

2023/0055 (COD)

Priekšlikums

**EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA**

**par konkrētu transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanas sekām Savienības mērogā**

(Dokuments attiecas uz EEZ)

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

## PASKAIDROJUMA RAKSTS

### 1. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

#### • Priekšlikuma pamatojums un mērķi

Ceļu satiksmes drošības uzlabošana ir viens no galvenajiem Savienības transporta politikas mērķiem. Savienība īsteno politiku ceļu satiksmes drošības uzlabošanai, kuras mērķis ir samazināt bojāgājušo un ievainoto skaitu un materiālos zaudējumus.

Pēdējo 20 gadu laikā ES ceļi ir kļuvuši ievērojami drošāki. Ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo skaits ir samazinājies par 61,5 % no aptuveni 51 400 bojāgājušajiem 2001. gadā līdz aptuveni 19 800 bojāgājušajiem 2021. gadā. Tomēr ceļu satiksmes drošības uzlabojumi nav bijuši pietiekami ievērojami, lai atbilstu ES politiskajām ambīcijām samazināt ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo skaitu par 50 % laikposmā no 2001. līdz 2010. gadam un vēl par 50 % no 2011. līdz 2020. gadam (t. i., par 75 % no 2001. līdz 2020. gadam), kas izriet no vairākiem stratēģiskiem dokumentiem, kurus Komisija izdevusi pēdējo divu desmitgažu laikā, piemēram, no *Baltās grāmatas "Eiropas transporta politika līdz 2010. gadam"*<sup>1</sup> vai Komisijas paziņojuma *"Virzoties uz Eiropas ceļu satiksmes drošības telpu: satiksmes drošības politikas ievirzes 2011.–2020. gadam"*<sup>2</sup>. *Ilgspējīgas un viedas mobilitātes stratēģijā*<sup>3</sup> 2020. gadam Komisija apņēmas līdz 2050. gadam panākt nulli bojāgājušo attiecībā uz visiem transporta veidiem.

Lai gan 2020. gadā ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo skaits bija par 17 % mazāks nekā 2019. gadā, to lielā mērā ietekmēja Covid-19 pandēmijas izraisītais bezprecedenta ceļu satiksmes apjoma samazinājums<sup>4</sup>. Gados pirms 2020. gada uz ceļiem bojāgājušo skaits gandrīz nesamazinājās. Šis palēninājums, kas radās ap 2014. gadu, rosināja Savienības dalībvalstu transporta ministrus 2017. gada martā Valletā notikušajā neformālajā Padomes transporta sanāksmē izdot ministru deklarāciju par ceļu satiksmes drošību<sup>5</sup>. Šajā deklarācijā dalībvalstis aicināja Komisiju izpētīt iespējas stiprināt Savienības ceļu satiksmes drošības tiesisko regulējumu, lai novērstu šo stagnācijas tendenci.

Valletas deklarācija<sup>6</sup> nepārprotami aicināja rīkoties jautājumā par transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanas savstarpēju atzīšanu attiecībā uz transportlīdzekļu vadītājiem, kas nav rezidenti:

*"Transporta ministri aicina Komisiju: (...) izpētīt iespējas nostiprināt Savienības ceļu satiksmes drošības tiesisko regulējumu, īpaši koncentrējoties uz dalībvalstu sadarbību transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanas savstarpējā atzīšanā attiecībā uz*

---

<sup>1</sup> COM(2001) 370 final.

<sup>2</sup> COM(2010) 389 final.

<sup>3</sup> COM(2020) 789 final.

<sup>4</sup> Pirmās mājāsdes laikā 2020. gada aprīlī Eiropas Transporta drošības padome (*European Transport Safety Council, ETSC*) ziņoja par satiksmes apjoma samazināšanos par 70–85 % lielākajās Eiropas pilsētās (<https://etsc.eu/covid-19-huge-drop-in-traffic-in-europe-but-impact-on-road-deaths-unclear/>).

<sup>5</sup> Sk. [https://eumos.eu/wp-content/uploads/2017/07/Valletta\\_Declaration\\_on\\_Improving\\_Road\\_Safety.pdf](https://eumos.eu/wp-content/uploads/2017/07/Valletta_Declaration_on_Improving_Road_Safety.pdf), 2017. gada jūnijā Padome pieņēma secinājumus par ceļu satiksmes drošību, ar ko apstiprina Valletas deklarāciju (sk. dokumentu 9994/17).

<sup>6</sup> Valletas Deklarācija par ceļu satiksmes drošību, 2015, 9. punkta c) apakšpunkts.

*transportlīdzekļu vadītājiem, kas nav rezidenti, neskarot šādu priekšlikumu pienācīgu(-us) juridisko(-os) pamatu(-us).”*

Šajā kontekstā svarīgs elements Savienības centienos uzlabot ceļu satiksmes drošību ir konsekventa sankciju piemērošana par Savienībā izdarītiem ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumiem. Tomēr saskaņā ar pašreizējo tiesisko regulējumu sankcijai par transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanu nevar piešķirt Savienības mēroga sekas, ja pārkāpums ir izdarīts dalībvalstī, kas nav izdevusi vadītāja apliecību.

Tā kā vadītāja apliecības izdošana ir neatkarīga rīcība, cita dalībvalsts nevar atsaukt šādu dokumentu ar tādām pašām sekām, kādas būtu izdevējā dalībvalstī. Tāpēc atsaukt vadītāja apliecību ar sekām Savienības mērogā var tikai tā dalībvalsts, kura izdevusi šo apliecību. Citas dalībvalstis saskaņā ar teritorialitātes principu<sup>7</sup> drīkst ierobežot transportlīdzekļa vadīšanas tiesības tikai savā teritorijā. Tāpēc transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanai jābūt Savienības mēroga sekām, lai novērstu ceļu satiksmes noteikumu pārkāpēju relatīvo nesodāmību.

Tas, kuras iestādes var pieņemt lēmumus par transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanu, atšķiras dažādās dalībvalstīs. Tāpēc transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšana Savienības mērogā būtu jānosaka, pamatojoties uz tās dalībvalsts tiesību aktiem, kura izdevusi vadītāja apliecību. Atbilstīgi šim priekšlikumam dalībvalstīm saskaņā ar to valsts tiesību aktiem būs jānodrošina Savienības mēroga papildu sekas attiecībā uz transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanu, ko piemērojusi cita dalībvalsts.

Šīs sistēmas pamatā būtu jābūt principam, ka ar vadītāja apliecības anulēšanu, apturēšanu vai ierobežošanu saistītās sekas, cik vien iespējams, būtu jāpiemēro visā Savienībā, tādējādi nodrošinot vadītāja tiesību atņemšanu Savienības mērogā. Šāds regulējums ļauj ES sasniegt līdzīgus rezultātus tā, it kā lēmumi, kuru rezultātā tiek atņemtas transportlīdzekļa vadīšanas tiesības, tiktu savstarpēji atzīti, vienlaikus ņemot vērā arī autotransporta īpatnības un nodrošinot, ka nav pārklāšanās starp transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanas sekām Savienības mērogā un sadarbībā krimināllietās izmantotajiem instrumentiem.

Šīs iniciatīvas darbības joma attiecas uz tiem ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumiem, kuri visvairāk veicina ceļu satiksmes negadījumus un nāves gadījumus, proti, šādiem: pārmērīga atļautā braukšanas ātruma pārsniegšana; transportlīdzekļa vadīšana alkohola reibumā; transportlīdzekļa vadīšana narkotisko vielu ietekmē un nāves izraisīšana vai smagu miesas bojājumu nodarīšana jebkāda ceļu satiksmes drošības pārkāpuma rezultātā.

Ātrumam ir ne tikai tieša ietekme uz sadursmju biežumu un smagumu, bet ātruma pārsniegšana ir faktiski vidēji visbiežāk reģistrētais ceļu satiksmes noteikumu pārkāpums<sup>8</sup>. Sadursmju skaits un sadursmju smagums eksponenciāli pieaug līdz ar braukšanas ātruma palielināšanos. Attiecīgi ātruma samazināšana tikai par dažiem km/h var ievērojami samazināt sadursmju skaitu un smagumu<sup>9</sup>.

<sup>7</sup> Šī interpretācija tiek pastāvīgi atkārtota arī Eiropas Savienības Tiesas judikatūrā, sk., piemēram: lietu C-419/10 *Hofmann*, ECLI:EU:C:2012:240, un lietu C-260/13 *Aykul*, ECLI:EU:C:2015:257.

<sup>8</sup> [https://etsc.eu/wp-content/uploads/ETSC\\_PINFLASH42\\_v2TH\\_JC\\_FINAL\\_corrected-060522.pdf](https://etsc.eu/wp-content/uploads/ETSC_PINFLASH42_v2TH_JC_FINAL_corrected-060522.pdf)

<sup>9</sup> Turpat.

To ātruma pārkāpumu īpatsvars, kurus izdarījuši transportlīdzekļu vadītāji, kas nav rezidenti, var ievērojami atšķirties dažādās dalībvalstīs. Vidēji aptuveni 18 % no visiem atļautā braukšanas ātruma pārkāpumiem izdara vadītāji, kas nav rezidenti. Tas nozīmē, ka ir ievērojams skaits transportlīdzekļu vadītāju, kuri izdara nopietnus ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumus citās dalībvalstīs, bet netiek (pilnībā) saukti pie atbildības par tiem. Ātruma ierobežojumu piemērošanas mērķis ir atturēt transportlīdzekļu vadītājus no ātruma pārsniegšanas, sodot pārkāpējus. Tas ietekmē ne tikai to vadītāju ātrumu, kuri sevi asociē ar faktiski sodītajiem (atturēšana no konkrētas prettiesiskas darbības), , bet arī tos, kuri redz vai dzird, ka vadītāji tiek sodīti (vispārīga atturēšana no prettiesiskas darbības)<sup>10</sup>.

Dalēji atbrīvojoties no šo pārkāpēju pašreizējās nesodāmības, ļaujot dalībvalstīm savstarpēji atzīt no ātruma pārsniegšanas izrietošu transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanu, ir sagaidāms, ka transportlīdzekļu vadītāju braukšanas ātrums samazināsies, jo viņi izjutīs vajadzību ievērot ātruma noteikumus ārvalstīs tādā pašā mērā, kādā viņi to dara savā dalībvalstī. Faktiski, jo īpaši ņemot vērā to, ka ātruma pārsniegšana ir visizplatītākais ceļu satiksmes noteikumu pārkāpums, ir sagaidāms, ka no tā izrietošās transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanas savstarpējai atzīšanai būs ievērojama ietekme uz ceļu satiksmes drošību kā tādu, jo, piemēram, dažas ieinteresētās personas lēš, ka, samazinot vidējo ātrumu uz ceļiem visā ES tikai par 1 km/h, katru gadu varētu izglābt 2100 dzīvību<sup>11</sup>.

Tāda pati loģika attiecas uz transportlīdzekļa vadīšanu alkohola reibumā. Tiek lēsts, ka 2019. gadā pārkāpumu skaits, kas tika izdarīts, vadot transportlīdzekli alkohola reibumā, ir 1,2 miljoni, un tiek prognozēts, ka tas pieaugs līdz 1,5 miljoniem līdz 2030. gadam un 2,4 miljoniem līdz 2050. gadam, pamatojoties uz sankciju piemērošanas intensitātes attīstību laikposmā no 2010. līdz 2019. gadam<sup>12</sup>. Nesen *DRUID (Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicine)* projekta ietvaros veikts pētījums tika izmantots, lai novērtētu to pārkāpumu īpatsvaru, kuros pārbaudītā alkohola koncentrācija asinīs (*BAC*) pārsniedza 0,8<sup>13</sup>. Tika lēsts, ka ES līmenī aptuveni 26 % no visiem ar alkoholu saistītajiem pārkāpumiem ir smagi un to rezultātā var zaudēt transportlīdzekļa vadīšanas tiesības. Turklāt tiek lēsts, ka transportlīdzekļu vadītāji, kas nav rezidenti, izdara aptuveni 15 % no visiem ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumiem<sup>14</sup>.

Narkotikas un citas apreibinošās vielas var līdzīgi ietekmēt garīgās un fizioloģiskās funkcijas, izraisot traucējumus. Faktiski, pamatojoties uz epidemioloģiskiem pētījumiem par ceļu satiksmes negadījumiem valsts līmenī, tiek lēsts, ka bojāgājušo skaits ar narkotikām un citām apreibinošām vielām (tai skaitā zālēm) saistītos ceļu satiksmes negadījumos ir 15–25 %<sup>15</sup>. Saskaņā ar kādu citu *DRUID* projekta<sup>16</sup> ziņojumu primārais vispārīgais atturošais faktors

<sup>10</sup> Turpat.

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

<sup>12</sup> Eiropas Komisija, Mobilitātes un transporta ģenerāldirektorāts, Modijefsky, M., Janse, R., Spit, W. un citi, “*Prevention of driving under the influence of alcohol and drugs: final report*”, Eiropas Savienības Publikāciju birojs, 2022, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/284545>.

<sup>13</sup> Eiropas Narkotiku un narkomānijas uzraudzības centrs (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](https://www.emcdda.europa.eu/attachements.cfm/att_192773_EN_TDXA12006ENN.pdf)).

<sup>14</sup> SWD(2023) 126 final.

<sup>15</sup> Eiropas Komisija, Mobilitātes un transporta ģenerāldirektorāts, Modijefsky, M., Janse, R., Spit, W. un citi, “*Prevention of driving under the influence of alcohol and drugs: final report*”, Eiropas Savienības Publikāciju birojs, 2022, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/284545>.

<sup>16</sup> [Microsoft Word - FINAL Deliverable 4\\_2\\_1 DRAFTv10 \(bast.de\)](#)

saistībā ar braukšanu narkotisko vai citu apreibinošu vielu ietekmē ir iespējama atklāšanas risks, tomēr 2018. gadā veiktā aptauja parādīja, ka tikai 14 % no visiem transportlīdzekļu vadītājiem uzskata, ka viņus varētu pārbaudīt attiecībā uz narkotisko vielu prettiesisku lietošanu<sup>17</sup>. Tāpēc būtu jāpalielina sodu piemērošanas pamanāmība attiecībā uz pārkāpumiem, kas saistīti ar transportlīdzekļa vadīšanu narkotisko vielu ietekmē. Pamatojoties uz šo apsvērumu un saikni starp narkotikām un alkoholu (ko parasti kopā dēvē par “transportlīdzekļa vadīšanu narkotisko vai citu apreibinošu vielu ietekmē” jeb “DUT”), ierosinātajā direktīvā nepieciešams iekļaut pārkāpumu, ko izraisa transportlīdzekļa vadīšana narkotisko vielu ietekmē.

Neskaitot pārkāpumus, kas saistīti ar atļautā braukšanas ātruma pārsniegšanu un transportlīdzekļa vadīšanu narkotisko vai citu apreibinošu vielu ietekmē, smagus miesas bojājumus vai pat nāvi var izraisīt citas darbības, ar kurām tiek pārkāpti ceļu satiksmes noteikumi, jo īpaši attiecībā uz tādiem neaizsargātiem satiksmes dalībniekiem kā bērni, gājēji, velosipēdisti un (elektrisko) motorolleru/skrejriteņu vadītāji un personas ar ierobežotu mobilitāti. Pamatojoties uz šiem apsvērumiem, ierosinātajā direktīvā ir paredzēts paplašināt minēto darbību izraisītas transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanas ietekmi, attiecinot to uz visu ES.

Direktīvas 2006/126/EK<sup>18</sup> izvērtējumā secināts, ka konkrēta un efektīva ES regulējuma trūkums attiecībā uz transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanu rada sarežģījumus, lai novērstu tādu transportlīdzekļu vadītāju ļaunprātīgu rīcību, kuri izdara pārkāpumus vienas dalībvalsts teritorijā, bet pēc tam var turpināt vadīt transportlīdzekli citā dalībvalstī, neuzņemoties ar nodarījumiem saistītās sekas. To apliecināja viedokļi, ko izteica 16 no 21 respondenta, kuri pārstāvēja valsts iestādes, paužot uzskatu, ka tas, ka dalībvalsts rezidenti un nerezidenti, kas izdarījuši pārkāpumus šajā dalībvalstī, nesaskaras ar vienādām sekām attiecībā uz transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanu, kopumā rada būtisku problēmu. Atbildot uz jautājumu par transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanas neesību Savienības mērogā, savstarpēji atzīstot attiecīgos lēmumus, dažas dalībvalstis apstiprināja, ka tas apgrūtina tiesību atņemšanas piemērošanu pāri robežām un tādējādi apdraud ceļu satiksmes drošību ES, jo īpaši gadījumos, kad transportlīdzekļa vadīšanas aizliegumu pamatā ir smagi pārkāpumi (piem., transportlīdzekļa vadīšana alkohola reibumā). Izvērtējuma kontekstā veiktā šim mērķim paredzētā valsts iestāžu aptauja kopumā apstiprināja, ka ES tiesiskā regulējuma trūkums saistībā ar transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanu varētu negatīvi ietekmēt ceļu satiksmes drošību un ar vadītāja tiesību saistītu tūrismu, taču šī ietekme būtu grūti novērtējama.

Gadījumos, kad šis paskaidrojuma raksts attiecas uz transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanas savstarpēju atzīšanu sagatavošanas darba kontekstā, tas būtu jāinterpretē kā politikas mērķis nodrošināt transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanas sekas Savienības mērogā, jo tas vienmēr bija iniciatīvas sākotnējais mērķis.

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

<sup>18</sup> Komisijas dienestu darba dokuments SWD(2022)0017 final, Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2006/126/EK (2006. gada 20. decembris) par vadītāju apliecībām novērtējums.

Turklāt saistībā ar Direktīvas 2015/413 sagatavošanas darbu<sup>19</sup> arī bija izskatīta iespēja nodrošināt transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanas sekas Savienības mērogā, izmantojot lēmumu savstarpējas atzīšanas līdzekļus.

Veicot sagatavošanas darbus Direktīvas 2006/126/EK pārskatīšanai, lielākā daļa respondentu (68 %, 5146 no 7532) atklātajā sabiedriskajā apspriešanā (*OPC*) norādīja, ka ir vai nu ļoti svarīgi, vai arī svarīgi, ka šīs direktīvas darbības joma tiktu paplašināta, iekļaujot noteikumus par transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanas savstarpēju atzīšanu. Lielākā daļa ieinteresēto personu<sup>20</sup> darbsemināra un šim mērķim paredzēto interviju laikā atbalstīja transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanas savstarpējas atzīšanas koncepcijas izstrādi. Tomēr Nīderlande puda dažas juridiska rakstura bažas<sup>21</sup>, kā arī Vācijai bija zināmas bažas, vismaz sākotnējā posmā.

Kopumā daudzas ieinteresētās personas atbalstīja transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanu Savienības mērogā, izmantojot lēmumu savstarpējas atzīšanas līdzekļus, jo īpaši attiecībā uz pārkāpumiem, kas saistīti ar atļautā braukšanas ātruma pārsniegšanu un transportlīdzekļa vadīšanu alkohola reibumā. Tas tika apstiprināts *OPC*, kurā aptuveni 6106 (81 %) un 4966 (66 %) no 7532 respondentiem uzskatīja, ka Direktīvas 2006/126/EK pārskatīšanas nolūkā ir attiecīgi ļoti svarīgi vai svarīgi piemērot transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanu Savienības mērogā, panākot to ar līdzekļiem, kas nodrošina savstarpēju atzīšanu lēmumiem, kuri pieņemti attiecībā uz transportlīdzekļa vadīšanu alkohola reibumā vai narkotisko vielu ietekmē un atļautā braukšanas ātruma pārsniegšanu. Proti, atbildot uz jautājumu, attiecībā uz kuriem pārkāpumiem būtu jānodrošina šāda ES mēroga ietekme, 87 % no *OPC* respondentiem (6586 no 7532) norādīja transportlīdzekļa vadīšanu alkohola reibumā un narkotisko vielu ietekmē, bet 46 % (3470 no 7532) — atļautā braukšanas ātruma pārsniegšanu. Šim mērķim paredzētajās intervijās dažas ieinteresētās personas<sup>22</sup> puda atbalstu transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanai Savienības mērogā, izmantojot to lēmumu savstarpēju atzīšanu, kuru pamatā ir atļautā braukšanas ātruma pārsniegšana vai transportlīdzekļa vadīšanu alkohola reibumā. Šo pieeju atbalstīja arī Zviedrija, Slovēnija un Beļģija, lai gan šīs valstis atzina, ka pastāv grūtības panākt vienošanos ar citām dalībvalstīm un veikt faktisku īstenošanu.

Skaidras ES sistēmas neesība attiecībā uz transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanu Savienības mērogā, nodrošinot to ar lēmumu savstarpējas atzīšanas līdzekļiem, rada sarežģījumus transportlīdzekļu vadītāju ļaunprātīgas rīcības novēršanā un ietekmē ceļu satiksmes drošību. Minēto konstatējumu apstiprināja arī dalībvalstis šim mērķim paredzēto interviju laikā. Šķiet, ka ieinteresētajām personām, kuras sniedza atbildes *OPC* ietvaros, būtiski faktori ir transportlīdzekļu vadītāju bīstamās uzvedības un vadītāju bez tiesībām skaita samazināšana. Faktiski aptuveni 55 % (5063 no 7532) un 69 % (5201 no 7532) respondentu tos novērtēja attiecīgi kā ārkārtīgi vai ļoti svarīgus.

<sup>19</sup> Šeit sniegtā statistika un aptaujas rezultāti ir daļa no Ietekmes novērtējuma atbalsta pētījuma Direktīvas (ES) 2015/413, ar ko veicina pārrobežu apmaiņu ar informāciju par ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumiem, pārskatīšanai, *ECORYS* konsorcijs (2022), *MOVE/C2/SER/2019-425/SI2.819667* — saite tiks pievienota.

<sup>20</sup> Eiropas Ceļu satiksmes negadījumos cietušo federācija, FR, *ETSC*, HU, SE, SI, BE, *CEETAR* un NL.

<sup>21</sup> NL puda bažas par visā ES piemērojamajiem dažādajiem noteikumiem un procedūrām.

<sup>22</sup> Eiropas Transporta drošības padome, Eiropas Motociklu ražotāju asociācija un *Dansk Kørelærere-Union*.

Šim mērķim paredzētajā aptaujā lielākā daļa valsts iestāžu pārstāvju konstatēja faktu, ka tās dalībvalsts rezidenti un nerezidenti, kurā izdarīts pārkāpums, nesaskaras ar tādām pašām sekām saistībā ar transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanu visā ES kā vispārīgi būtisku problēmu (16/21). Šim mērķim paredzētajā aptaujā respondenti (64 %) no nevalstiskajām organizācijām piekrita, ka tas, ka rezidentiem un nerezidentiem nav vienādu seku saistībā ar transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanu, ir būtiska ceļu satiksmes drošības problēma. Tāpat respondenti (64 %) bija vienprātis, ka rezidenti un nerezidenti, kuri nesaskaras ar vienādām sekām saistībā ar soda punktiem, ir būtiska ceļu satiksmes drošības problēma.

Valstu iestādes lēsa, ka tādu gadā izdarīto pārkāpumu vidējais skaits, kuru rezultātā tiek atņemtas transportlīdzekļa vadīšanas tiesības, ir robežās no 25 000 līdz vairāk nekā 50 000. Transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanas gadījumu skaits vietējo vadītāju vidū (piem., vadītāja apliecība ir izsniegta tajā pašā dalībvalstī, kur nosaka transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanu) tika lēsts robežās no 0 līdz 5000. Transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanas gadījumu skaits to vadītāju vidū, kuri nav rezidenti (piem., vadītāja apliecība nav izsniegta dalībvalstī, kur nosaka transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanu) tika lēsts robežās no 0 līdz 5000. Lielāka respondentu daļa lēsa, ka tādu gadā izdarīto pārkāpumu skaits, kuru rezultātā tika piespriesti soda punkti, bija robežās no 0 līdz 1000. Nedaudz lielāka daļa respondentu lēsa, ka to pārkāpumu skaits, kuru rezultātā vietējiem transportlīdzekļu vadītājiem (piem., vadītāja apliecība ir izsniegta tajā pašā dalībvalstī, kurā tiek piemēroti soda punkti) tika piespriesti soda punkti, bija robežās no 0 līdz 1000. To pārkāpumu skaits, par kuriem piespriesti soda punkti transportlīdzekļu vadītājiem, kuri dzīvo citā ES dalībvalstī (piem., vadītāja apliecība nav izdota dalībvalstī, kura piemēro tiesību atņemšanu), tika lēsts robežās no 0 līdz 5000.

Ņemot vērā sagatavošanas darbu, ir apstiprināts, ka konkrētas un efektīvas sistēmas izveidei, lai nodrošinātu transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanas sekas Savienības mērogā, varētu būt ievērojama ietekme uz ceļu satiksmes drošību. Turklāt šis priekšlikums ir daļa no paketes, kas attiecas uz šādu divu saistītu direktīvu pārskatīšanu:

- Direktīva (ES) 2015/413, ar ko veicina pārrobežu apmaiņu ar informāciju par ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumiem<sup>23</sup>; un
- Direktīva 2006/126/EK par vadītāju apliecībām<sup>24</sup>.

Direktīva (ES) 2015/413 ir viens no stūrakmeņiem sodu piemērošanā par noteiktiem, skaidri definētiem ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumiem, ja šādi pārkāpumi izdarīti ar transportlīdzekli, kas nav reģistrēts dalībvalstī, kurā pārkāpums izdarīts, un tas vairumā gadījumu arī norāda uz nerezidenta izdarītu pārkāpumu. Tāpēc bija svarīgi pēc iespējas saskaņot šī priekšlikuma darbības jomu ar minētajā iniciatīvā ietvertajiem nodarījumiem. Pretējā gadījumā izpildes iestādēm var nebūt pietiekamu instrumentu, lai faktiski veiktu izmeklēšanu, kuras rezultātā tiktu atņemtas transportlīdzekļa vadīšanas tiesības. Turklāt pārkāpējiem, kas nav rezidenti, var nebūt tāda paša līmeņa procesuālo garantiju kā pārkāpējiem rezidentiem, un šīs direktīvas pārskatīšanas mērķis ir nodrošināt labākas garantijas. Veicot šā priekšlikuma sagatavošanas darbus, kļuva skaidrs, ka, lai gan

<sup>23</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2015/413 (2015. gada 11. marts), ar ko veicina pārrobežu apmaiņu ar informāciju par ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumiem, OV L 68, 13.3.2015., 9. lpp.

<sup>24</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2006/126/EK (2006. gada 20. decembris) par vadītāju apliecībām (Pārstrādāta versija), OV L 403, 30.12.2006., 18. lpp.

piemērojamās robežvērtības, kuru rezultātā tiek atņemtas transportlīdzekļa vadīšanas tiesības, dalībvalstīs ievērojami atšķiras, par noteiktiem ar ceļu satiksmes drošību saistītiem pārkāpumiem transportlīdzekļa vadīšanas tiesības atņem visās vai lielākajā daļā dalībvalstu.

- **Saskanība ar pašreizējiem noteikumiem konkrētajā politikas jomā**

Direktīvas 2006/126/EK pārskatīšanas iniciatīvas uzmanības centrā pastāvīgi bijis mērķis nodrošināt to, ka transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanai vadītājiem, kas nav rezidenti, ir sekas Savienības mērogā<sup>25</sup>.

Minētās direktīvas 11. panta 4. punktā ir reglamentēti daži transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanas aspekti. Direktīvas 2006/126/EK pārskatīšana, kas notiek paralēli šai iniciatīvai juridiskās konsekvences un saskaņotības labad, attieksies uz vadītāja apliecību izdošanu transportlīdzekļu vadītājiem, kuriem ir bijušas atņemtas vadīšanas tiesības, un vadītāja apliecību (to derīguma) savstarpējas atzīšanas izņēmumiem, ja tās turētājam tiek atņemtas vadīšanas tiesības dalībvalstī, kura nav izdevusi vadītāja apliecību. Turklāt tajā būs ietverti noteikumi, kas atvieglos daļēju vadīšanas tiesību atņemšanu, izmantojot apstiprinājuma iespēju.

Komisijas atkārtots mērķis ir bijis arī ierosināt konkrētu tiesību aktu, lai nodrošinātu vadīšanas tiesību atņemšanas sekas Savienības mērogā, savstarpēji atzīstot attiecīgos lēmumus. Komisija 2006. gadā tās paziņojumā “Tiesību ierobežošana, kas izriet no notiesājošiem spriedumiem krimināllietās Eiropas Savienībā”<sup>26</sup> norādīja, ka tā apsver tiesību akta ierosināšanu, lai aizstātu 1998. gada Konvenciju par transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanu<sup>27</sup>. Attiecībā uz tiesību atņemšanas savstarpēju atzīšanu kopumā Komisija minētā paziņojuma ietvaros norādīja, ka tā atbalsta nozaru pieeju tādās nozarēs, kurās dalībvalstīm ir kopīgs pamats (tāds kā transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšana).

- **Saskanība ar citām Savienības politikas jomām**

Priekšlikums arī pilnībā atbilst galvenajam *acquis* ceļu satiksmes drošības jomā.

Tam nav būtiskas ietekmes uz Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2022/2561<sup>28</sup> un Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2019/2144<sup>29</sup>. Tas atbilst arī dokumentam *Ziņojums par ES ceļu satiksmes drošības politikas satvaru 2021.–2030. gadam — ieteikumi turpmākiem pasākumiem virzībā uz ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo cilvēku skaitu tuvināšanu nullei*<sup>30</sup>.

<sup>25</sup> Sal. ar vadītāja apliecību direktīvas pārskatīšanas iniciatīvas sākotnējo ietekmes novērtējumu: [https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12978-Revision-of-the-Directive-on-Driving-Licences\\_lv](https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12978-Revision-of-the-Directive-on-Driving-Licences_lv)

<sup>26</sup> COM(2006) 73 final.

<sup>27</sup> OV C 2016, 10.7.1998., 1. lpp.

<sup>28</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2022/2561 (2022. gada 14. decembris) par dažu kravu vai pasažieru pārvadāšanai paredzētu autotransporta līdzekļu vadītāju sākotnējās kvalifikācijas iegūšanu un periodisku apmācību (kodifikācija), OV L 330, 23.12.2003., 46. lpp.

<sup>29</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2019/2144 (2019. gada 27. novembris) par prasībām mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju un šiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisko vienību tipa apstiprināšanai attiecībā uz to vispārīgo drošību un transportlīdzekļa braucēju un neaizsargāto ceļu satiksmes dalībnieku aizsardzību, OV L 325, 16.12.2019., 1. lpp.

<sup>30</sup> SWD(2019) 283 final.

Kā minēts iepriekš, Direktīva (ES) 2015/413 tiek pārskatīta paralēli šim priekšlikumam ar mērķi nodrošināt juridisku konsekveni un saskaņotību. Šajā sakarā jāatkārto, ka ir gaidāms, ka Direktīva (ES) 2015/413 kļūs par izmeklēšanas centrālo elementu un tādējādi arī netieši veicinās izpildi, jo īpaši gadījumos, kad pārkāpējs ir atklāts attālināti. Tā kā pārskatītās Direktīvas (ES) 2015/413 mērķis ir paplašināt informācijas apmaiņu un savstarpējo palīdzību starp dalībvalstīm, var pieņemt, ka būtiski pieaugs sekmīgi izmeklēto pārkāpumu skaits un tādējādi arī transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanas gadījumu skaits.

Tāpat arī Direktīvas (ES) 2015/413 pārskatīšanas mērķis ir nodrošināt augstāka līmeņa procesuālo tiesību un pamattiesību aizsardzību meklētajiem vai notvertajiem pārkāpējiem, kas nav rezidenti, neatkarīgi no tā, vai pārkāpums tiek atklāts attālināti, vai pārkāpējs tiek aizturēts pirms izbraukšanas no dalībvalsts, kurā izdarīts pārkāpums.

Direktīvas 2006/126/EK pārskatīšana un Savienības vadītāja apliecību sistēma arī papildinās ierosinātajā direktīvā paredzētos noteikumus, kā minēts iepriekš. Turklāt pārskatītā vadītāja apliecību direktīva palīdzēs praktiski īstenot daļējus ierobežojumus, kas tiek piemēroti vadītājam, un nostiprinās pārkāpuma izdarīšanas dalībvalstij iespēju neatzīt pārkāpēja vadītāja apliecības derīgumu gadījumos, uz kuriem neattiecas ierosinātā direktīva.

Turklāt noteikumi par personas datu aizsardzību attiecas arī uz informācijas apmaiņu saistībā ar vadītāja apliecībām, jo īpaši šādi tiesību akti:

- Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2016/679 (Vispārīgā datu aizsardzības regula)<sup>31</sup>; un
- Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2016/680<sup>32</sup>.

Priekšlikums atbilst arī citiem instrumentiem, kas nodrošina, ka tiek savstarpēji atzīti spriedumi vai tiesas lēmumi krimināllietās. Tas novērš nepilnības saistībā ar transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanu, kas izriet no tiesas lēmumiem krimināllietās. Lai izvairītos no iespējamās pārklāšanās starp ierosināto direktīvu un Savienības tieslietu un iekšlietu *acquis*, ir precizēts, ka priekšlikums neskar minētos instrumentus.

## **2. JURIDISKAIS PAMATS, SUBSIDIARITĀTE UN PROPORCIONALITĀTE**

### **• Juridiskais pamats**

Priekšlikuma galvenais mērķis ir uzlabot ceļu satiksmes drošību un nodrošināt augstu aizsardzības līmeni visiem satiksmes dalībniekiem Savienībā, kas tika uzsvērts arī ES transporta ministru aicinājumā Valletas deklarācijā.

Saskaņā ar Eiropas Savienības Tiesas (EST) judikatūru Savienības likumdevējam ir plašas likumdošanas pilnvaras attiecībā uz pienācīgu kopīgu noteikumu pieņemšanu, lai izveidotu

<sup>31</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2016/679 (2016. gada 27. aprīlis) par fizisku personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi un šādu datu brīvu apriti un ar ko atceļ Direktīvu 95/46/EK (Vispārīgā datu aizsardzības regula) (OV L 119, 4.5.2016., 1. lpp.).

<sup>32</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2016/680 (2016. gada 27. aprīlis) par fizisku personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi, ko veic kompetentās iestādes, lai novērstu, izmeklētu, atklātu noziedzīgus nodarījumus vai sauktu pie atbildības par tiem vai izpildītu kriminālsodus, un par šādu datu brīvu apriti, OV L 119, 4.5.2016., 89. lpp.

kopēju transporta politiku<sup>33</sup>. Ceļu satiksmes drošības uzlabošana ir viens no galvenajiem Savienības transporta politikas mērķiem. Tādējādi pasākumus šā mērķa sasniegšanai var pieņemt, pamatojoties uz Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 91. panta 1. punkta c) apakšpunktu<sup>34</sup>.

Tādējādi ierosinātās Direktīvas atbilstīgais juridiskais pamats ir LESD 91. panta 1. punkta c) apakšpunkts.

- **Juridiskā instrumenta izvēle**

LESD 91. panta 1. punkta c) apakšpunktā Eiropas Savienības likumdevējam ir dota iespēja pieņemt gan regulas, gan direktīvas.

Šim priekšlikumam direktīva ir vispiemērotākais instruments, kuru izmantot, lai pienācīgi ņemtu vērā atšķirības piemērojamajos noteikumos par transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanas piemērošanu un izpildi dalībvalstīs.

- **Subsidiaritāte (neekskluzīvas kompetences gadījumā)**

Saskaņā ar LES 5. panta 3. punktu Savienība rīkojas tikai tad, ja dalībvalstis nevar pietiekami labi īstenot ierosināto darbību. Saskaņā ar pašreizējo tiesisko regulējumu vietējie transportlīdzekļu vadītāji, kuri izdara pat visnopietnākos ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumus, saglabā tiesības vadīt transportlīdzekli visās dalībvalstīs, izņemot dalībvalsti, kurā pārkāpums izdarīts, pat ja attiecīgā dalībvalsts ierobežo šādas tiesības. Vienīgā situācija, kurā transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanai ir sekas Savienības mērogā, ir gadījums, kad dalībvalsts, kas piemēro vadītāja tiesību atņemšanu, ir tā, kas pārkāpējam ir izdevusi vadītāja apliecību.

Ceļu satiksmes drošības apsvērumu dēļ ir ārkārtīgi svarīgi, lai transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanai Eiropas Savienībā būtu sekas Savienības mērogā. To var panākt, tikai izmantojot ES juridisku instrumentu. Lēmums par vadītāja apliecības izdošanu vai vadītāja tiesību atņemšanu personai, atceļot šīs apliecības derīgumu, ir daļa no dalībvalsts suverenitātes izpausmes. Transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanas sekas Savienības mērogā vienmēr būs atkarīgas no tās dalībvalsts darbībām, kura izdevusi vadītāja apliecību, bet kurai nav nepieciešamās informācijas, juridisko instrumentu vai stimula rīkoties bez Savienības iejaukšanās.

- **Proporcionalitāte**

Šīs iniciatīvas pasākumi nepārsniedz to, kas ir nepieciešams, lai sasniegtu mērķi uzlabot ceļu satiksmes drošību, piešķirot sekas Savienības mērogā transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanai, kas izriet no noteiktu ar ceļu satiksmes drošību saistītu pārkāpumu izdarīšanas. Direktīva paredz transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanas izpildes nodošanu dalībvalstij, kas izdevusi vadītāja apliecību, tikai attiecībā uz tādiem nopietniem, ar ceļu satiksmes drošību saistītiem pārkāpumiem, kuri ir galvenie ceļu satiksmes negadījumu un to izraisīto nāves gadījumu cēloņi ES, proti, transportlīdzekļa vadīšana alkohola reibumā

<sup>33</sup> Lieta C-223/02, *Spānijas Karaliste un Somijas Republika pret Eiropas Parlamentu un Eiropas Savienības Padomi*, ECLI:EU:C:2004:497, 29. punkts un lietā citētā judikatūra.

<sup>34</sup> Lieta C-43/12, *Eiropas Komisija pret Eiropas Parlamentu un Eiropas Savienības Padomi*, ECLI:EU:C:2014:298, 43. punkts un lietā citētā judikatūra.

(transportlīdzekļa vadīšana, ja alkohola līmenis asinīs pārsniedz likumā noteikto maksimālo koncentrāciju) un atļautā braukšanas ātruma pārsniegšana (konkrētajam ceļam vai transportlīdzekļa veidam spēkā esošo ātruma ierobežojumu pārsniegšana), kā arī transportlīdzekļa vadīšana narkotisko vielu ietekmē. Transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanas izpilde var tikt nodota arī tad, ja tā ir saistīta ar ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumu, kas izraisījis nāvi vai smagus miesas bojājumus.

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

#### • **Ex post izvērtējumi / spēkā esošo tiesību aktu atbilstības pārbaudes**

2012. gadā Komisija kā pētījuma vadītāja veica juridisku pētījumu<sup>35</sup> par pašreizējo situāciju saistībā ar tiesību atņemšanu ES iekšienē trīs iepriekš noteiktās jomās, tai skaitā transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanas jomā. Pētījumā tika analizēts ne tikai attiecīgais ES tiesiskais regulējums, bet arī esošie daudznacionālie un divpusējie līgumi un konvencijas. Pētījumā cita starpā secināts, ka būtu jāpieņem jauna direktīva, lai reglamentētu transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanas pārrobežu piemērošanu.

2022. gadā Komisija noslēdza līgumu ar konsorciju, kas aptver uzņēmumus *Ecorys*, *Wavestone* un *Grimaldi*, lai atbalstītu<sup>36</sup> ietekmes novērtējuma veikšanu Direktīvas (ES) 2015/413 pārskatīšanas procesā. Šī pētījuma ietvaros tika veikta tiesiskā regulējuma un EST judikatūras plaša izpēte saistībā ar transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanu. Minētā pētījuma secinājumos arī tika atbalstīta jauna tiesību akta izveide, lai nodrošinātu transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanas sekas Savienības mērogā, izmantojot šādu lēmumu savstarpējas atzīšanas līdzekļus.

Kā minēts iepriekš, situāciju, kad dalībvalsts saskaņā ar saviem tiesību aktiem un tās teritorijā notikušas nelikumīgas rīcības dēļ aptur citas dalībvalsts izdotas vadītāja apliecības turētāja tiesības vadīt transportlīdzekli, šobrīd daļēji reglamentē Direktīva 2006/126/EK.

Eiropas Komisija 2022. gadā publicēja šīs direktīvas *ex post* izvērtējumu<sup>37</sup>. Tas parādīja, ka Direktīvas 2006/126/EK par vadītāju apliecībām un tās divu priekšteču apvienotā darbība ir nodrošinājusi vienotu satiksmes dalībnieku drošības līmeni Savienībā un veicinājusi brīvu pārvietošanos. Izvērtējums arī liecināja, ka ir iespējas vēl vairāk uzlabot ceļu satiksmes drošības līmeni, kā arī dažu reglamentējošo prasību efektivitāti un proporcionalitāti.

<sup>35</sup> Gert Vermeulen un Wendy Bondt, un Charlotte Ryckman un Nina Persak. (2012). “The disqualifications triad: approximating legislation, executing requests, ensuring equivalence”.

<sup>36</sup> Ietekmes novērtējuma atbalsta pētījums Direktīvas (ES) 2015/413, ar ko veicina pārrobežu apmaiņu ar informāciju par ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumiem, pārskatīšanai, *ECORYS* konsorcijs (2022), MOVE/C2/SER/2019-425/SI2.819667 — saite tiks pievienota.

<sup>37</sup> Komisijas dienestu darba dokuments, Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2006/126/EK (2006. gada 20. decembris) par vadītāju apliecībām izvērtējums, SWD(2022)0017 final.

- **Apspriešanās ar ieinteresētajām personām**

Saskaņā ar Labāka regulējuma pamatnostādņēm<sup>38</sup> Direktīvas 2006/126/EK *ex post* izvērtējuma un šīs direktīvas pārskatīšanas ietekmes novērtējuma veikšanas gaitā apspriešanās ar ieinteresētajām personām tika veikta arī attiecībā uz šo priekšlikumu.

*Ex post* izvērtējuma sagatavošanas laikā 2020. gada 16. oktobrī notika ieinteresēto personu darbseminārs, lai apkopotu pierādījumus, apstiprinātu izrietošos konstatējumus, iegūtu atgriezenisko saiti attiecībā uz jauniem konstatējumiem un apkopotu viedokļus.

Pēc tam laikā no 2020. gada 28. oktobra līdz 2021. gada 20. janvārim notika atklāta sabiedriskā apspriešana, kas ļāva ieinteresētajai sabiedrībai un ieinteresētajām personām paust to viedokli par spēkā esošajiem noteikumiem.

Ietekmes novērtējuma sagatavošanas posmā ieinteresētajām pusēm bija iespēja sniegt atsauksmes par sākotnējo ietekmes novērtējumu (2021. gada 2. ceturksnī). Pēc tam tika veiktas šādas apspriešanās darbības:

- divas interviju kārtas:
  - izpētes intervijas sākumposmā (2022. gada 1. un 2. ceturksnī);
  - padziļinātas intervijas, lai novērstu informācijas nepilnības un novērtētu politikas pasākumu paredzamo ietekmi (2021. gada 2. un 3. ceturksnī);
- divas aptauju kārtas:
  - aptauja problēmu analīzes pamatošanai (2022. gada 2. ceturksnī);
  - aptauja politikas pasākumu ietekmes novērtēšanai (2022. gada 2. un 3. ceturksnī).

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

Eiropas Parlaments atbalsta ceļu satiksmes drošības regulējuma stiprināšanu, jo īpaši ieviešot instrumentu transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanas savstarpējai atzīšanai<sup>39</sup>.

- **Ekspertu atzinumu pieprasīšana un izmantošana**

Ietekmes novērtējuma posma gaitā notika ekspertu darbseminārs par ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumu sekām un medicīnisko atbilstību (2022. gada 2. ceturksnī).

Gan *ex post* izvērtējuma fāzēs, gan ietekmes novērtējuma sagatavošanas posmos tika pastāvīgi informēti atbilstīgi Direktīvas 2006/126/EK 9. pantam izveidotā vadītāju apliecību komiteja, kura aptvēra galvenokārt dalībvalstu ekspertus, kā arī notika apspriešanās ar šo komiteju.

- **Ietekmes novērtējums**

Ir veikts ietekmes novērtējums<sup>40</sup> par Direktīvas 2006/126/EK pārskatīšanu, iekļaujot tajā transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanas aspektus. Ietekmes novērtējums tika

<sup>38</sup> [https://commission.europa.eu/law/law-making-process/planning-and-proposing-law/better-regulation\\_lv](https://commission.europa.eu/law/law-making-process/planning-and-proposing-law/better-regulation_lv)

<sup>39</sup> Eiropas Parlamenta 2021. gada 6. oktobra rezolūcija par ES ceļu satiksmes drošības politikas satvaru 2021.–2030. gadam — ieteikumi turpmākiem pasākumiem virzībā uz ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo cilvēku skaitu tuvināšanu nullei (2021/2014(INI)).

apstiprināts, izmantojot rakstisku procedūru, kā arī 2022. gada 18. novembrī tika saņemts pozitīvs atzinums bez komentāriem no Regulējuma kontroles padomes<sup>41</sup>. Turklāt Direktīvas (ES) 2015/413 pārskatīšanas sagatavošanas darbā ir plaši risināts arī jautājums par transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanas sekām Savienības mērogā, izmantojot lēmumu savstarpējas atzīšanas līdzekļus. Izpētes darba rezultāts apstiprināja, ka transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšana būtu jāiekļauj Direktīvas 2006/126/EK pārskatīšanā, jo īpaši tāpēc, ka tā neietilpst Direktīvas (ES) 2015/413 darbības jomā. Tomēr, izstrādājot politikas risinājumus, Komisija ir izmantojusi informāciju, kas apkopota abu direktīvu izvērtēšanas un novērtēšanas posmā<sup>42</sup>.

Nobeiguma ziņojumā par atbalsta pētījumu Direktīvas 2006/126/EK pārskatīšanas iniciatīvas ietekmes novērtējumam, kas attiecas arī uz šo priekšlikumu, ir iekļauts visaptverošs apraksts un novērtējums par iniciatīvas pievienoto vērtību un tās saistību ar citām politikas iniciatīvām. Tie ir atrodami šī ziņojuma 3.3. un 1.3. un 1.5. iedaļā. Politikas risinājumu detalizēts apraksts ir iekļauts 5.2. un 8.1. iedaļā, savukārt visu risinājumu ietekmes visaptveroša analīze ir sniegta 6. iedaļā. Izskatīto politikas risinājumu kopsavilkumu var skatīt paskaidrojuma rakstā, kas pievienots priekšlikumam par Direktīvas 2006/126/EK pārskatīšanu<sup>43</sup>. ES regulējums transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanas vienotai pārrobežu piemērošanai tika ierosināts 1998. gada Konvencijā par autovadītāja tiesību atņemšanu (Padomes 1998. gada 17. jūnija akts)<sup>44</sup>, kas nestājās spēkā, jo dalībvalstis to nebija ratificējušas (to ratificēja tikai septiņas dalībvalstis<sup>45</sup>). Šī iemesla dēļ tas 2016. gadā tika atcelts<sup>46</sup>.

Šķiet, ka solis ceļā uz transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanas sekām Savienības mērogā ir sperts, pieņemot Direktīvu 2006/126/EK, kurā tika daļēji grozīti attiecīgie iepriekšējās direktīvas noteikumi par vadītāju apliecībām (Direktīvas 91/439/EEK 8. pants)<sup>47</sup>, lai mazinātu “ar vadītāja tiesībām saistītā tūrisma” parādību. Tomēr jaunā noteikuma, proti, Direktīvas 2006/126/EK 11. panta 4. punkta, formulējums nesniedza vajadzīgo skaidrību. EST ir interpretējusi attiecīgo noteikumu vairākkārt<sup>48</sup>, jo pastāv šaubas, kas izriet no šī noteikuma formulējuma un dažādām situācijām, kas attiecas uz rezidentiem un nerezidentiem

---

<sup>40</sup> SWD(2023) 128 final.

<sup>41</sup> RSB/RM/cdd – rsb(2022)7907617.

<sup>42</sup> Šajā nodaļā sniegtais novērtējums par ES mēroga režīma izveidi transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanas savstarpējai atzīšanai lielā mērā ir pamatots ar informāciju, kas iegūta saistībā ar Ietekmes novērtējuma atbalsta pētījumu Direktīvas (ES) 2015/413, ar ko veicina pārrobežu apmaiņu ar informāciju par ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumiem, pārskatīšanai — tā nobeiguma ziņojumu [vēl tiks publicēts].

<sup>43</sup> COM(2023) 127 final.

<sup>44</sup> Padomes Akts (1998. gada 17. jūnijs), ar ko izstrādā Konvenciju par autovadītāja tiesību atņemšanu (98/C 216/01).

<sup>45</sup> BG, CY, IE, RO, SK, ES un UK.

<sup>46</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EU) 2016/95 (2016. gada 20. janvāris), ar ko atceļ konkrētus tiesību aktus attiecībā uz policijas sadarbību un tiesu iestāžu sadarbību krimināllietās, OV L 26, 2.2.2016., 9. lpp.

<sup>47</sup> Padomes Direktīva 91/439/EEK (1991. gada 29. jūlijs) par vadītāju apliecībām (OV L 237, 24.8.1991., 1. lpp.).

<sup>48</sup> Jo īpaši sk. Tiesas spriedumu 2008. gada 20. novembrī lietā C-1/07 *Weber*, ECLI:EU:C:2008:640, Tiesas rīkojumu 2010. gada 2. decembrī lietā 334-09 *Scheffler*, ECLI:EU:C:2010:731, Tiesas 2012. gada 26. aprīļa spriedumu lietā C-419/10 *Hofmann*, ECLI:EU:C:2012:240, 71. punktu, Tiesas 2015. gada 23. aprīļa spriedumu lietā C-260/13 *Aykul*, ECLI:EU:C:2015:257, Tiesas 2014. gada 17. jūlija spriedumu lietā C-339/14 *Wittman*, ECLI:EU:C:2015:333.

piemēroto tiesību ierobežošanu. Turklāt, kā to arī ir uzsvērusi EST<sup>49</sup>, šāds pienākums nav efektīvs un izpildāms, kamēr nav ieviesta sistēma informācijas apmaiņai par tiesību ierobežošanu starp dalībvalstīm, kas ļauj visām dalībvalstīm faktiski pārbaudīt, vai ārvalstīs piemērotā tiesību ierobežošana ir izskatīšanas procesā, vai arī tikusi piemērota attiecībā uz vadītāja apliecības pretendentu.

Iepriekš aprakstīto problēmu rezultātā saskaņā ar pašreizējo regulējumu pārkāpējiem, kas nav rezidenti, vadītāja tiesības tiek atņemtas tikai tajā valstī, kurā viņi ir izdarījuši pārkāpumu, bet viņi joprojām var vadīt transportlīdzekli visās pārējās ES dalībvalstīs, izņemot gadījumus, kad šādu tiesību ierobežošanu piemēro izdevēja dalībvalsts. Tas ir būtisks jautājums, ja ņem vērā nopietno risku ceļu satiksmes drošībai, ko rada ES braucošie transportlīdzekļu vadītāji, kuriem kādā no dalībvalstīm ir apturēta, ierobežota vai atņemta vadītāja apliecība nopietnu un atkārtotu ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumu dēļ.

Turklāt, ja šādā nolūkā nav noteikts tiešs aizliegums (vai ja citas dalībvalstis nav pienācīgi informētas par gaidāmo aizliegumu), transportlīdzekļa vadītājs, kurš nav rezidents, varēs pieteikties jaunai apliecībai savā dzīvesvietas valstī, lai atgūtu tiesības vadīt transportlīdzekli visur, jo jaunā atļauja pēc būtības jāatzīst pat valstī, kurā tika izdarīts pārkāpums. Tāpat varētu rīkoties arī transportlīdzekļa vadītājs, kuram viņa dzīvesvietas valstī ir atņemtas transportlīdzekļa vadīšanas tiesības, mainot dzīvesvietu pirms jaunas atļaujas pieprasīšanas.

Juridiskais pamats ES mēroga informācijas apmaiņai par transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanu patiešām jau ir ietverts Direktīvā 2006/126/EK<sup>50</sup>, kurā dalībvalstīm skaidri pieprasīta savstarpēja palīdzība to pasākumu īstenošanā un informācijas apmaiņa par to izdotajām, apmainītajām, aizvietotajām, atjaunotajām vai anulētajām vadītāja apliecībām, izmantojot šiem nolūkiem izveidoto ES vadītāja apliecību tīklu (t. i., *RESPER*). Turklāt Direktīva (ES) 2015/413 varētu arī atvieglot izpildi, pieprasot dalībvalstij, kuras teritorijā izdarīts pārkāpums, informēt pārkāpēju par jebkādu tiesību ierobežošanu, kas saistīta ar iespējami izdarīto pārkāpumu.

### **Pasākumu un politikas risinājumu novērtējums**

Dažādos politikas risinājumos ietvertajiem pasākumiem ir veikts kvantitatīvs un kvalitatīvs novērtējums par to ekonomisko, sociālo ietekmi (uz ceļu satiksmes drošību) un ietekmi uz pamattiesībām. Ietekmes novērtēšanai ir izvēlēts laikposms no 2025. līdz 2050. gadam atbilstīgi bāzlīnijas prognozēm. Ietekme uz pamattiesībām joprojām tiks kontrolēta, stingri īstenojot noteikumus par datu aizsardzību, jo īpaši *RESPER* ietvaros.

Paredzams, ka vēlamā risinājuma ekonomiskā un sociālā ietekme saistībā ar mērķi nodrošināt transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanas sekas Savienības mērogā būs kopumā pozitīva, un šai iniciatīvai būtu jāpaaugstina ceļu satiksmes drošība dalībvalstīs. Palielinot pārrobežu kontekstā noteiktas transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanas efektīvas izpildes iespējamību, pieaug arī preventīvā ietekme attiecībā uz noziedzīgiem nodarījumiem ceļu satiksmes drošības jomā neatkarīgi no dalībvalstu robežām. Sociālā ietekme kopumā būtu ļoti pozitīva, jo negadījumos cietušajiem varēs nodrošināt, ka pasākumi saistībā ar ārvalstnieka izdarītiem ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumiem, nepaliks neizpildīti.

<sup>49</sup> Lieta C- 419/10, *Hofmann*, ECLI:EU:C:2012:240, 82. punkts.

<sup>50</sup> Direktīvas 15. pants, 7. panta 5. punkts un saskaņā ar judikatūru arī šīs Direktīvas 11. panta 4. punkts.

Iniciatīvas mērķi radīs ierobežotu *RESPER* darbības izmaksu pieaugumu. Tomēr to ar uzviju kompensēs ieguvumi, ko sniegs cilvēku dzīvību glābšana, pateicoties uzlabotai ceļu satiksmes drošībai.

Nav sagaidāms, ka šis tiesību akta priekšlikums tiešā veidā ietekmēs uzņēmumus, MVU un mikrouzņēmumus.

#### • **Pamattiesības**

Nodrošinot transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanas pasākumu sekas ES mērogā, var tikt pārkāptas pamattiesības, ko aizsargā ES Pamattiesību harta<sup>51</sup> (turpmāk “Harta”) un Eiropas Cilvēktiesību konvencija<sup>52</sup> (ECHK).

Izdevējas dalībvalsts lēmums nodrošināt transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanas sekas Savienības mērogā vēl vairāk ierobežos pārkāpēja iespējas vadīt motorizētu transportlīdzekli Savienības robežās. Atkarībā no transportlīdzekļa vadītāja personīgajiem apstākļiem tas var ietekmēt profesionālās darbības veikšanu, ģimenes dzīvi un iespējas izmantot piederošos mehāniskos transportlīdzekļus. Tādējādi priekšlikums var ietekmēt vairākas pamattiesības, piem., tiesības strādāt vai darījumdarbības brīvību, tiesības uz ģimenes dzīvi, tiesības uz īpašumu. Turklāt paredzētās procedūras var ietekmēt arī personas tiesības uz taisnīgu tiesu, tiesības uz aizstāvību un tiesības uz savu personas datu aizsardzību.

Pārkāpēja pamattiesības var ierobežot, ja tas ir nepieciešams un patiešām atbilst Savienības atzītiem vispārīgas nozīmes mērķiem. Tā tas ir šajā gadījumā, kurā Savienības atzītais vispārīgas nozīmes mērķis ir ceļu satiksmes drošības uzlabošana. Ierobežojumi nepārsniedz to, kas ir nepieciešams šā mērķa sasniegšanai — transportlīdzekļa vadītājam, kurš ir izdarījis minētos ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumus dalībvalstī, kas nav izdevusi viņa vai viņas vadītāja apliecību, un vienlaikus gūst labumu, izmantojot tiesības uz brīvu pārvietošanos, būtu jāsakaras ar tādām pašām vadītāja apliecības atņemšanas sekām kā transportlīdzekļa vadītājam no tās dalībvalsts, kurā pārkāpums tika izdarīts. Šādiem transportlīdzekļu vadītājiem būtu jāzaudē vadītāja apliecība vai tiesības vadīt transportlīdzekli visā Savienībā. Pretējā gadījumā ceļu satiksmes drošību varētu aizsargāt tikai dalībvalstī, kurā izdarīts pārkāpums, kas būtu tikai daļējs un neefektīvs rezultāts.

Turklāt ierosinātajā direktīvā ir iekļauti daži svarīgi aizsardzības pasākumi. Priekšlikumā ir noteikti izņēmuma iemesli, kuri, pamatojoties uz konkrētiem un objektīviem pierādījumiem, rada būtisku pamatu uzskatīt, ka transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšana konkrētajos lietās apstākļos veidotu Hartā paredzēto pamattiesību pārkāpumu. Pamatojums izņēmumam ir arī situācija, kad nav ievērotas *in absentia* procedūru procesuālās garantijas. Tas līdzinās izņēmumiem, kas tiek piemēroti attiecībā uz citiem savstarpējas atzīšanas instrumentiem, kopš stājies spēkā Pamatlēmums 2009/299/TI, ar ko stiprina personu procesuālās tiesības un veicina savstarpējas atzīšanas principa piemērošanu attiecībā uz aizmuguriskiem nolēmumiem<sup>53</sup>.

<sup>51</sup> OV C 326, 26.10.2012., 391. lpp.

<sup>52</sup> Eiropas Padome, Eiropas Cilvēktiesību un pamatbrīvību aizsardzības konvencija, kas grozīta ar Protokolliem Nr. 11, 14 un 15, 1950. gada 4. novembris, ETS 5.

<sup>53</sup> Padomes Pamatlēmums 2009/299/TI (2009. gada 26. februāris), ar ko groza Pamatlēmumus 2002/584/TI, 2005/214/TI, 2006/783/TI, 2008/909/TI un 2008/947/TI, tādējādi stiprinot

Turklāt dalībvalstis nodrošina, ka dalībvalstī, kurā pārkāpums izdarīts, ir pieejami tiesiskās aizsardzības līdzekļi, kuri ir līdzvērtīgi tiem, kas pieejami līdzīgā iekšzemes lietā, un pārkāpējs var arī pārsūdzēt lēmumu, kas nodrošina transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanas sekas Savienības mērogā, atceļot šādas sekas un ierobežojot minēto tiesību atņemšanu, attiecinot to tikai uz pārkāpuma izdarīšanas dalībvalsti, ja šāda pārsūdzēšana ir sekmīga. Tāpat arī iestādēm būs jāsniedz informācija par valsts tiesību aktos noteiktajām iespējām vērsties pēc šādiem tiesiskās aizsardzības līdzekļiem, kad tie kļūst piemērojami, un darīt to savlaicīgi, lai nodrošinātu, ka šos līdzekļus var efektīvi izmantot.

Šajā priekšlikumā ietvertie pasākumi atbilst pamattiesību prasībām, ja tos piemēro samērīgi, kā arī nodrošinot iedarbīgas procesuālās garantijas, kā aprakstīts iepriekš.

#### **4. IETEKME UZ BUDŽETU**

Nosūtīšanai un saziņai starp iestādēm ir paredzēti jau esošie tehniskie risinājumi (piem., *RESPER* — tīkls informācijas apmaiņai saistībā ar vadītāju apliecībām).

Būtu nepieciešami daži tehniski pārveidojumi, lai nodrošinātu spēju *RESPER* ietvaros apmainīties ar papildu elementiem, kas saistīti ar transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanu. Tomēr jāatzīmē, ka kopumā šādu izmaiņu radītās izmaksas, visticamāk, nebūs ievērojamas. Ir paredzēts, ka dalībvalstis segs savas izmaksas, kas izriet no ierosinātās direktīvas piemērošanas. Šīs saistītās izmaksas attiecas uz izmeklēšanas procesiem veltīto papildu laiku, un izmaksām, ko rada ziņošana par ārvalsts pārkāpēju.

Visbeidzot, ir vērts atzīmēt, ka, lai gan transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšana bieži tiek kombinēta ar naudas sodiem, šajā priekšlikumā šādi sodi ir ar nodomu norobežoti no tā darbības jomas, un tas attiecīgi neveicinās šādu sodu izpildi.

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

- **Īstenošanas plāni un pārraudzīšanas, izvērtēšanas un ziņošanas kārtība**

Priekšlikums uzliek Komisijai pienākumu ziņot Eiropas Parlamentam un Padomei par ierosinātās direktīvas īstenošanu, tai skaitā jo īpaši par tās ietekmi uz ceļu satiksmes drošību. Komisijas ziņojums jāiesniedz piecus gadus pēc tam, kad dalībvalstis ir transponējušas ierosināto direktīvu.

- **Detalizēts konkrētu priekšlikuma noteikumu skaidrojums**

*1. pants. Mērķis un priekšmets*

Priekšlikuma mērķis ir panākt augstu satiksmes dalībnieku aizsardzības līmeni Savienībā, pieņemot noteikumus, kuri nodrošina sekas Savienības mērogā transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanai, kad to piemēro par nopietniem ar ceļu satiksmes drošību saistītiem pārkāpumiem, kas izdarīti dalībvalstī, kura nav izdevusi pārkāpēja vadītāja apliecību.

*2. pants. Definīcijas*

---

personu procesuālās tiesības un veicinot savstarpējas atzīšanas principa piemērošanu attiecībā uz aizmuguriskiem nolēmumiem (OV L 81, 27.3.2009., 24. lpp.).

2. pantā ir dotas atsevišķu priekšlikumā izmantoto galveno jēdzienu definīcijas.

Tās ietver definīcijas tādiem jēdzieniem kā “transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšana”, “pārkāpuma izdarīšanas dalībvalsts” (kur izdarīts pārkāpums), “izdevēja dalībvalsts” (kas izdevusi vadītāja apliecību) un “attiecīgā persona”.

“Transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanas” definīcija ietver jebkuru galīgo lēmumu, saskaņā ar kuru tiek atņemtas transportlīdzekļa vadīšanas tiesības, jo ir izdarīts ceļu satiksmes noteikumu pārkāpums, kura rezultātā tiek anulēta, ierobežota vai apturēta vadītāja apliecība vai tiesības vadīt transportlīdzekli neatkarīgi no tā, vai attiecīgā darbība ir kvalificējama kā drošības pasākums vai sods, vai arī kā administratīva vai krimināltiesiska sankcija. Ir definēti arī anulēšanas, ierobežošanas un apturēšanas jēdzieni. Direktīva ir piemērojama attiecībā uz ierobežotu skaitu skaidri definētu “nopietnu, ar ceļu satiksmes drošību saistītu pārkāpumu”, proti, transportlīdzekļa vadīšanu alkohola reibumā, atļautā braukšanas ātruma pārsniegšanu, transportlīdzekļa vadīšanu narkotisko vielu ietekmē, ceļu satiksmes noteikumu pārkāpšanu un nāves vai smagu miesas bojājumu izraisīšanu tā rezultātā. Tajā arī definēts jēdziens “papildu nosacījumi” kā nosacījumi, kas jāizpilda personai, kurai ir atņemtas transportlīdzekļa vadīšanas tiesības, lai atgūtu vadītāja apliecību vai tiesības vadīt transportlīdzekli.

Attiecībā uz dažiem jēdzieniem, piem., “nopietni ceļu satiksmes drošības pārkāpumi”, “motorizēts transportlīdzeklis”, “vadītāja apliecība” un “pastāvīgā dzīvesvieta”, tiek iekļautas savstarpējas atsauces uz definīcijām citos Savienības instrumentos.

### *3. pants. Transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanas sekas Savienības mērogā*

Tā iedibina principu, ka transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanai, ko dalībvalsts noteikusi personai, kura pastāvīgi nedzīvo minētajā dalībvalstī un kurai ir citas dalībvalstī izdota vadītāja apliecība, vajadzētu radīt sekas Savienības mērogā.

### *4. pants. Pienākums paziņot par transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanu*

Pārkāpuma izdarīšanas dalībvalstij jāpaziņo izdevējai dalībvalstij par jebkādu transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanu uz vismaz vienu mēnesi. Paziņošana jāveic, izmantojot standarta sertifikātu, ko sūta starp abu attiecīgo dalībvalstu kontaktpunktiem.

### *5. pants. Standarta sertifikāts un nosūtīšanas līdzekļi*

Šis noteikums pilnvaro Komisiju pieņemt īstenošanas aktu, lai noteiktu standarta sertifikāta formātu un saturu pirms direktīvas transponēšanas dienas. Šajā noteikumā ir uzskaitīti svarīgākie elementi, kas būtu jāiekļauj sertifikātā.

Šis pants arī satur noteikumus par valodām, kurās var būt sertifikātu, un nosaka, ka sertifikāts jābūt, izmantojot *RESPER*.

### *6. pants. Transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanas seku Savienības mērogā nodrošināšana*

Izdevējai dalībvalstij būtu jāveic pienācīgi pasākumi, lai nodrošinātu, ka transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanai ir sekas Savienības mērogā, ja vien uz to neattiecas 8. pantā noteiktais izņēmuma pamatojums.

Ja transportlīdzekļa vadīšanas atņemšana ietver vadītāja apliecības anulēšanu vai transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanu, izdevējai dalībvalstij būtu jāanulē vadītāja

apliecība. Attiecīgajai personai būtu jāatgūst vadītāja apliecība vai tiesības vadīt transportlīdzekli saskaņā ar noteikumiem, kas minētajā dalībvalstī piemērojami līdzīgos apstākļos. Šī dalībvalsts pēc iespējas ņem vērā arī jebkuru nosacījumu daļu, ko attiecīgā persona jau ir izpildījusi pārkāpuma izdarīšanas dalībvalstī, lai atgūtu vadītāja apliecību vai tiesības vadīt transportlīdzekli.

Ja transportlīdzekļa vadīšanas diskvalifikācija ietver vadītāja apliecības vai transportlīdzekļa vadīšanas tiesību apturēšanu vai ierobežošanu, izdevējas dalībvalsts veiktajam pasākumam būtu jāaprobežojas tikai ar nodrošināšanu, ka Savienības mēroga tiesību ierobežojumam ir tāds pats ilgums, kādu noteikusi pārkāpuma izdarīšanas dalībvalsts, neatkarīgi no tā, vai šī dalībvalsts attiecīgajai personai ir noteikusi nosacījumus, kā atgūt vadītāja apliecību vai tiesības vadīt transportlīdzekli.

#### *7. pants. Vadīšanas tiesību atņemšanas sekas pārkāpuma izdarīšanas dalībvalstī*

Šajā pantā ir precizēts, ka direktīva un jo īpaši 8. pantā noteikto izņēmumu jebkāda pamatojuma piemērošana izdevējā dalībvalstī neliedz transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanas izpildi, ko pārkāpuma izdarīšanas dalībvalsts noteikusi savā teritorijā.

Turklāt tajā ir arī precizēts, ka gadījumos, kad pārkāpuma izdarīšanas dalībvalsts piemērotā transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšana ietver nosacījumus, kas attiecīgajai personai jāievēro, lai atgūtu vadītāja apliecību vai tiesības vadīt transportlīdzekli, šī dalībvalsts var turpināt piemērot tiesību atņemšanu tās teritorijā, līdz nosacījumi tiek izpildīti.

#### *8. pants. Izņēmuma pamatojumi*

8. pantā ir dots izsmeļošs izņēmuma pamatojumu uzskaitījums, pamatojoties uz kuriem izdevējai dalībvalstij jāatsakās piešķirt tiesību ierobežošanai sekas Savienības mērogā, un papildu izņēmuma pamatojumu uzskaitījums, pamatojoties uz kuriem tā var atteikties piešķirt minētās sekas Savienības mērogā.

Sarakstā ir iekļauti tādi izņēmuma pamatojumi kā sertifikāta nepilnīgums, attiecīgās personas vecuma ierobežojums, imunitāte vai privilēģija vai fakts, ka atlikušais transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanas periods ir īsāks nekā viens mēnesis.

Pirms atsaukties uz jebkādiem izņēmuma pamatojumiem, izdevējai dalībvalstij būtu jāapspriežas ar pārkāpuma izdarīšanas dalībvalsti.

#### *9. pants. Termiņi*

Šis pants nosaka, ka izdevējai dalībvalstij jāīsteno pasākums, ar kuru transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanai iestājas sekas Savienības mērogā ne vēlāk kā 15 dienu laikā pēc sertifikāta saņemšanas.

Specifiskos gadījumos, kad izdevējai dalībvalstij nav iespējams ievērot termiņu, kas noteikts atzīšanas fāzei, tai jāinformē pārkāpuma izdarīšanas dalībvalsts un jāapspriežas ar to, bet izdevējai dalībvalstij saglabājas pienākums nekavējoties piešķirt transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanai sekas Savienības mērogā.

#### *10. pants. Apspriešanās starp dalībvalstīm*

Šis pants paredz, ka dalībvalstīm, izmantojot piemērotus līdzekļus, nekavējoties savstarpēji jāapspriežas, lai nodrošinātu šīs direktīvas efektīvu piemērošanu.

#### *11. pants. Informācija, ko sniedz izdevēja dalībvalsts*

Šis pants paredz, ka izdevēja dalībvalsts obligāti sniedz pārkāpuma izdarīšanas dalībvalstij informāciju par dažādiem procedūras aspektiem un soļiem.

#### *12. pants. Informācija, ko sniedz pārkāpuma izdarīšanas dalībvalsts*

Saskaņā ar šo pantu pārkāpuma izdarīšanas dalībvalstij jāinformē izdevēja dalībvalsts par apstākļiem, kas varētu ietekmēt sākotnējo lēmumu par transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanu un par transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanas pabeigšanu tās teritorijā.

#### *13. pants. Pienākums informēt attiecīgo personu*

Izdevējai dalībvalstij jāpaziņo attiecīgajai personai par lēmumu vai pasākumu, kas pieņemts vai veikts saistībā ar transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanu. Ir dota īpaša atsauce uz informāciju, kura jākopīgo attiecībā uz tiesiskās aizsardzības līdzekļiem, kas pieejami saskaņā ar izdevējas dalībvalsts tiesību aktiem.

#### *14. pants. Tiesiskās aizsardzības līdzekļi*

Šajā pantā ir paredzēts, ka dalībvalstīm būtu jānodrošina, ka ir ieviesti piemēroti tiesiskās aizsardzības līdzekļi, lai varētu vērsties pret lēmumiem, kuri pieņemti saskaņā ar šo direktīvu. Tajā ir precizēts, ka transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšana, par kuru ir paziņojusi pārkāpuma izdarīšanas dalībvalsts, būtu jāapstrīd tikai ar prasību, kas celta pārkāpuma izdarīšanas dalībvalstī.

#### *15. pants. Valstu kontaktpunkti*

Dalībvalstīm jāizveido valstu kontaktpunkti. Saskaņā ar 4. pantu šie valstu kontaktpunkti sūta sertifikātus. Tiem arī jāsadarbojas ar iestādēm, kas ir iesaistītas transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanas piemērošanā.

#### *16. pants. Statistika*

Saskaņā ar šo pantu dalībvalstīm regulāri jāapkopo dati no attiecīgajām iestādēm un jāuztur visaptveroša statistika par transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanu. Apkopotie statistikas dati jānosūta Komisijai ik gadu. Visaptverošu datu apkopošana par transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanu ir nepieciešama, lai varētu rūpīgi novērtēt šajā direktīvā noteiktā mehānisma darbību.

#### *17. pants. Komiteju procedūra*

Šis pants nosaka 5. pantā minētā īstenošanas akta pieņemšanas procedūru.

#### *18. pants. Saistība ar citiem tiesību aktiem*

Šis pants nosaka, ka šī direktīva neietekmē tiesības un pienākumus, kas izriet no Savienības tiesību aktiem par tiesu iestāžu sadarbību un aizdomās turēto un apsūdzēto personu tiesībām.

#### *19. pants. Transponēšana*

Dalībvalstīm jātransponē direktīvas noteikumi noteiktā termiņā un jāpaziņo par šiem valsts pasākumiem Komisijai.

#### *20. pants. Ziņojums par piemērošanu*

Ir noteikts un Komisijai uzlikts ziņošanas pienākums attiecībā uz ierosinātās direktīvas īstenošanu.

*21. pants. Stāšanās spēkā un piemērošana*

Šis standarta noteikums prasa, lai direktīva stātos spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas *Oficiālajā Vēstnesī*.

*22. pants. Adresāti*

Tas ir standarta noteikums, kas paredz, ka direktīva tiek adresēta dalībvalstīm.

## Priekšlikums

**EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA****par konkrētu transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanas sekām Savienības mērogā**

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 91. panta 1. punkta c) apakšpunktu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

pēc leģislatīvā akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu<sup>1</sup>,ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu<sup>2</sup>,

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru,

tā kā:

- (1) Ceļu satiksmes drošības uzlabošana ir viens no galvenajiem Savienības transporta politikas mērķiem. ES ceļu satiksmes drošības politikas satvarā 2021.–2030. gadam<sup>3</sup> Komisija no jauna apņēmas īstenot savu vērienīgo mērķi, proti, līdz 2050. gadam panākt, lai uz Savienības ceļiem bojāgājušo skaits būtu tuvu nullei un smagu traumu skaits būtu nulle (“nulles vīzija”), un līdz 2030. gadam par 50 % samazināt nāves un smagu ievainojumu gadījumu skaitu.
- (2) Lai sasniegtu mērķi uzlabot ceļu satiksmes drošību, dalībvalstu transporta ministri 2017. gada 29. marta Valletas deklarācijā par ceļu satiksmes drošību aicināja stiprināt Savienības ceļu satiksmes drošības tiesisko regulējumu, īpašu uzmanību pievēršot nepieciešamībai pēc dalībvalstu sadarbības transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanā vadītājiem, kas nav rezidenti.
- (3) Personu brīvas pārvietošanās un pieaugošās starptautiskās ceļu satiksmes dēļ transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanu bieži piemēro dalībvalstis, kuras transportlīdzekļa vadītājs pastāvīgi neuzturas un kura nav izdevusi vadītāja apliecību.
- (4) Līdz šim dalībvalsts, kas nav tā, kurā transportlīdzekļa vadītājs parasti uzturas, var veikt pasākumus saskaņā ar tās valsts tiesību aktiem, kad citā dalībvalstī iegūtas vadītāja apliecības turētājs rīkojies prettiesiski tās teritorijā, kā rezultātā tiek atteikts atzīt citu dalībvalstu izdotu vadītāja apliecību derīgumu un līdz ar to tiek ierobežotas attiecīgās personas tiesības vadīt transportlīdzekli. Tomēr šo pasākumu piemērošanas tvērums aprobežojas ar tās dalībvalsts teritoriju, kurā ir notikusi prettiesiskā rīcība, kā

<sup>1</sup> OV C (...), (...), (...). lpp.<sup>2</sup> OV C (...), (...), (...). lpp.<sup>3</sup> SWD(2019) 283 final.

arī to sekas aprobežojas ar atteikumu atzīt attiecīgās vadītāja apliecības derīgumu šajā teritorijā. Attiecīgi, ja vadītāja apliecību izdevusi dalībvalsts nerīkojas, šādas vadītāja apliecības derīgums joprojām tiek atzīts visās pārējās dalībvalstīs. Tomēr šāds scenārijs neļauj uzlabot ceļu satiksmes drošības līmeni Savienībā. Vadītāji, kuriem ir atņemtas transportlīdzekļa vadīšanas tiesības dalībvalstī, kas nav izdevusi vadītāja apliecību, nedrīkstētu izvairīties no šāda pasākuma sekām, ja viņi atrodas dalībvalstī, kurā nav izdarīts pārkāpums.

- (5) Lai nodrošinātu augstu aizsardzības līmeni visiem satiksmes dalībniekiem Savienībā, nepieciešams ieviest specifiskus noteikumus par tādas transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanas piemērošanu Savienības mērogā, ko noteikusi dalībvalsts, kura nav izdevusi pārkāpēja vadītāja apliecību, un kas izriet no nopietniem ar ceļu satiksmes drošību saistītiem pārkāpumiem.
- (6) Tomēr šīs direktīvas īstenošanai nebūtu nepieciešama valstu noteikumu saskaņošana attiecībā uz ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumu definēšanu, to juridisko raksturu un par šādiem pārkāpumiem piemērojamajām sankcijām. Proti, būtu jācenšas panākt transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanas sekas Savienības mērogā neatkarīgi no tā, vai pārkāpuma izdarīšanas dalībvalsts valsts pasākumi ir kvalificēti kā administratīvi vai krimināltiesiski.
- (7) Šai direktīvai nevajadzētu skart noteikumus par policijas un tiesu iestāžu sadarbību krimināllietās un par saistītu tiesas lēmumu savstarpēju atzīšanu. Tam arī nevajadzētu ietekmēt dalībvalstu tiesu iestāžu iespējas izpildīt to pieņemtos lēmumus, jo īpaši krimināltiesiska rakstura lēmumus.
- (8) Šīs direktīvas precīzs mērķis ir ļaut Savienībai sasniegt mērķi uzlabot ceļu satiksmes drošību visā Savienībā. Kā ir atzinusi Eiropas Savienības Tiesa, pasākumi, kuru mērķis ir uzlabot ceļu satiksmes drošību, ir daļa no transporta politikas, un tos var pieņemt, pamatojoties uz Līguma 91. panta 1. punkta c) apakšpunktu<sup>4</sup>, ciktāl tie ir “pasākumi satiksmes drošības uzlabošanai” minētā noteikuma izpratnē<sup>5</sup>.
- (9) Transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšana, kas izriet no nopietniem, ar ceļu satiksmes drošību saistītiem pārkāpumiem, var nozīmēt pārkāpēja vadītāja apliecības anulēšanu, ierobežošanu vai apturēšanu. Ja pārkāpums izdarīts dalībvalstī, kas izdevusi vadītāja apliecību, šāda atņemšana var nozīmēt arī anulēšanu. Tāpēc vadītāja apliecību izdevušajai dalībvalstij piemērojot visus šos pasākumus, būtu jāpanāk transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanas sekas Savienības mērogā.
- (10) Tā kā transportlīdzekļa vadīšana alkohola reibumā (proti, transportlīdzekļa vadīšana, ja alkohola līmeni asinīs pārsniedz likumā noteikto maksimālo koncentrāciju), atļautā braukšanas ātruma pārsniegšana (tas ir, pārsniedzot spēkā esošos ātruma ierobežojumus konkrētajam ceļam vai attiecīgajam transportlīdzekļa veidam) un transportlīdzekļa vadīšana narkotisko vielu ietekmē ir galvenie ceļu satiksmes negadījumu un to izraisīto nāves gadījumu cēlonis Savienībā, jāizmanto lielākā iespējamā rūpība, izskatot lietas saistībā ar minētajiem pārkāpumiem, kuri tādējādi būtu jāuzskata par “nopietniem, ar ceļu satiksmes drošību saistītiem pārkāpumiem” šīs direktīvas izpratnē. Turklāt, ņemot vērā to nopietnību, ceļu satiksmes noteikumu

<sup>4</sup> OV C 202, 7.6.2016.

<sup>5</sup> Tiesas spriedums (virspalāta), 2014. gada 6. maijs, *Komisija pret Eiropas Parlamentu un Eiropas Savienības Padomi*, C-43/12, EU:C:2014:298, 43. punkts.

pārkāpumi, kas izraisa cietušā nāvi vai smagus miesas bojājumus, arī būtu jāuzskata par nopietniem pārkāpumiem.

- (11) Transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanas, ko dalībvalsts noteikusi personai, kura nav pastāvīgais iedzīvotājs [JAUNĀS DIREKTĪVAS PAR VADĪTĀJU APLIECĪBĀM] 17. panta nozīmē un kurai ir citas dalībvalsts izdota vadītāja apliecība, sekām būtu jāattiecas uz visu Savienības teritoriju, līdzīgi kā tas jau ir gadījumos, kad transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanu nosaka personām, kurām jau ir minētās dalībvalsts izdota vadītāja apliecība. Ņemot vērā arī procesuālās autonomijas principu, dalībvalstīm vajadzētu būt iespējai brīvi izlemt, kā vislabāk sasniegt šo rezultātu saskaņā ar valsts tiesību aktiem. Tomēr jāņem vērā fakts, ka gadījumā, ja dalībvalsts piemēro transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanu personai, kuras pastāvīgā dzīvesvieta ir šajā dalībvalstī, bet kurai ir citas dalībvalsts izdota vadītāja apliecība, pirmajai no minētajām ir tiesības apmainīt apliecību ar mērķi piemērot šo transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanu saskaņā ar [JAUNĀS DIREKTĪVAS PAR VADĪTĀJU APLIECĪBĀM] 11. panta 2. punktu.
- (12) Dalībvalstij, kas noteikusi transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanu ("pārkāpuma izdarīšanas dalībvalsts"), būtu jāinformē dalībvalsts, kas izdevusi vadītāja apliecību attiecīgajai personai, ("izdevēja dalībvalsts") par ikvienu transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanu personai uz vienu mēnesi vai ilgāk, lai uzsāktu nepieciešamās procedūras transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanas seku nodrošināšanai Savienības mērogā. Šāds paziņojums būtu jānosūta, izmantojot standarta sertifikātu, lai nodrošinātu netraucētu, uzticamu un efektīvu informācijas apmaiņu starp dalībvalstīm.
- (13) Standarta sertifikātā būtu jāietver datu kopuma minimums, kas ļautu pareizi īstenot šo direktīvu, proti, pārkāpuma izdarīšanas dalībvalsts iestāde, kas nosaka transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanu, izdarītais nopietnais, ar ceļu satiksmes drošību saistītais pārkāpums, no tā izrietošā transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšana, attiecīgā persona un procedūras, kas izpildītas diskvalifikācijas noteikšanai. Šāds sertifikāts būtu arī jātulko izdevējas dalībvalsts oficiālajā valodā vai jebkurā citā valodā, ko izdevēja dalībvalsts ir pieņēmusi, lai nodrošinātu, ka adresāts to var ātri apstrādāt. Nodrošinot tikai šo informāciju, ar standarta sertifikātu var garantēt efektivitāti, neuzliekot dalībvalstīm pienākumu kopīgot nesamērīgu vai pārmērīgu informācijas apjomu.
- (14) Transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšana prettiesiskas rīcības rezultātā palīdz garantēt augstu satiksmes drošības līmeni Savienībā. Pamatojoties uz dalībvalstu izdoto vadītāja apliecību savstarpējas atzīšanas principu, pasākumus, kas attiecas uz izdevējas dalībvalsts izdotas vadītāja apliecības anulēšanu, derīguma izbeigšanu, apturēšanu vai ierobežošanu, automātiski atzīst visas pārējās dalībvalstis. Attiecīgi izdevējai dalībvalstij tiktu prasīts nodrošināt to, ka citās dalībvalstīs pieņemto transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanu atzīst visas dalībvalstis. Tāpēc pēc paziņojuma par piemēroto transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanu un ja vien uz gadījumu neattiecas izņēmuma iemesls, vai uz to nav izdarīta atsauce, izdevējai dalībvalstij būtu jāveic pienācīgi pasākumi, lai paplašinātu transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanas sekas, aptverot visu Savienību.
- (15) Izdevējas dalībvalsts veiktajam pasākumam vajadzētu atšķirties atkarībā no transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanas specifikas. Ņemot vērā to, ka vadītāja apliecības vai transportlīdzekļa vadīšanas tiesību anulēšanai, apturēšanai vai ierobežošanai noteikti ir dažādas sekas, tām nepieciešamas dažādas procedūras

atbilstoši iesaistīto dalībvalstu kompetencēm. Proti, anulēšanas gadījumā attiecīgajai personai vajadzētu būt iespējai atgūt vadītāja apliecību vai tiesības vadīt transportlīdzekli saskaņā ar noteikumiem, kas piemērojami līdzīgos apstākļos izdevējā dalībvalstī. Attiecībā uz apturēšanu vai ierobežošanu būtu jānodrošina, ka sekas Savienības mērogā iestājas tikai šādu pasākumu ilgumam, pat ja uz transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanu attiecas papildu nosacījumi, jo šo pasākumu galvenais mērķis ir uz laiku vai daļēji neļaut attiecīgajai personai vadīt transportlīdzekli, nevis noteikt, kādā veidā šai personai būtu jāatgūst tiesības vadīt transportlīdzekli izdevējā dalībvalstī.

- (16) Būtībā ar šo direktīvu nebūtu jāierobežo dalībvalstu iespēja piemērot transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanu to teritorijā. Attiecīgi pārkāpuma izdarīšanas dalībvalstij vajadzētu būt iespējai turpināt piemērot transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanu un visus noteiktos papildu nosacījumus saskaņā ar valstu noteikumiem un ar ierobežotu ietekmi tikai šīs valsts teritorijā, līdz attiecīgā persona tos izpilda.
- (17) Tomēr ir arī svarīgi ņemt vērā, ka izvērtēšana, vai persona atbilst Savienības tiesību aktos noteiktajām prasībām, lai iegūtu vadītāja apliecību, ir izdevējas dalībvalsts kompetencē. Papildu nosacījumu piemērošanai izdevējā dalībvalstī nevajadzētu novest pie tā, ka dublējas prasības, kuras attiecīgajai personai jāizpilda, lai pierādītu, ka vadītāja apliecības vai transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atgūšana neapdraudēs ceļu satiksmes drošību Savienībā. Ņemot to vērā, gadījumos, kad izdevēja dalībvalsts ir pieņēmusi pasākumus, lai nodrošinātu transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanas sekas Savienības mērogā, un pēc tam ir atkārtoti novērtējusi, vai attiecīgā persona ir piemērota vadītāja apliecības vai transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atgūšanai, minētais novērtējums būtu jāatzīst visā Savienībā un līdz ar to arī pārkāpuma izdarīšanas dalībvalstī.
- (18) Izdevējas dalībvalsts piemērotajiem pasākumiem būtu jākalpo mērķim nodrošināt to, ka transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanai ir sekas Savienības mērogā, un tiem nevajadzētu prasīt no jauna novērtēt faktus, kuru rezultātā tika ierobežotas tiesības. Tomēr, lai garantētu, ka sekas Savienības mērogā nav pretrunā proporcionalitātes principam, pamattiesībām vai izņēmumiem, kas noteikti izdevējas dalībvalsts tiesību aktos, ir lietderīgi noteikt konkrētus pamatojumus, kas atbrīvo izdevēju dalībvalsti no pienākuma pieņemt pasākumus.
- (19) Ceļu satiksmes drošības interesēs un ar mērķi nodrošināt juridisko noteiktību attiecīgajai personai un pārkāpuma izdarīšanas dalībvalstij, izdevējai dalībvalstij būtu jānodrošina transportlīdzekļa transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanas sekas Savienības mērogā vai jāpiemēro izņēmuma pamatojums pēc iespējas īsākā laikā un jebkurā gadījumā ne vēlāk kā 15 dienas pēc tam, kad tai ir paziņots par diskvalifikāciju. Tam nevajadzētu attiekties uz situācijām, kad ārkārtas apstākļi neļauj ievērot minēto termiņu. Tomēr pat šādos izņēmuma gadījumos izdevējai dalībvalstij būtu jārīkojas bez nepamatotas kavēšanās un jāinformē pārkāpuma izdarīšanas dalībvalsts par aizkaves ilgumu un iemeslu.
- (20) Šīs direktīvas pareiza īstenošana jau sākotnēji paredz ciešu, ātru un efektīvu saziņu starp iesaistītajām kompetentajām valstu iestādēm. Tādēļ dalībvalstu kompetentajām iestādēm vajadzības gadījumā būtu savstarpēji jāapspriežas, izmantojot piemērotus līdzekļus. Turklāt konkrētos, skaidri definētos gadījumos gan izdevējai dalībvalstij, gan pārkāpuma izdarīšanas dalībvalstij nekavējoties jāsniedz viena otrai svarīga informācija saistībā ar šīs direktīvas piemērošanu. Tā būtu jānotiek, pieņemot pasākumus, kuru rezultātā sekas Savienības mērogā iestājas transportlīdzekļa

vadīšanas tiesību atņemšanai, lēmumiem, kas pieņemti, pamatojoties uz izņēmumu, transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanas izpildei un jebkuriem apstākļiem, kuri ietekmē sākotnēji noteikto transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanu.

- (21) Pēc tam, kad ir saņemts paziņojums par transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanu un tai iestājas sekas Savienības mērogā, izdevējai dalībvalstij būtu nekavējoties jāinformē attiecīgā persona, lai ļautu tai izmantot pamattiesības, piemēram, tiesības tikt uzklautātai un apstrīdēt lēmumus, vēršoties kompetentajās valstu tiesās un tribunālos.
- (22) Dalībvalstīm būtu jānodrošina, ka, lai vērstos pret pasākumiem, kas tiek veikti saskaņā ar šo direktīvu, ir ieviesti atbilstoši tiesiskās aizsardzības līdzekļi, kas ir līdzvērtīgi tiem, kuri pieejami līdzīgās iekšzemes lietās, un ka informācija par šādiem tiesiskās aizsardzības līdzekļiem tiek sniegta, kad tie kļūst piemērojami, kā arī savlaicīgi, lai nodrošinātu, ka šos līdzekļus var efektīvi izmantot. Tomēr jāprecizē, ka transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanu, par kuru paziņots saskaņā ar 4. panta 1. punktu, var apstrīdēt tikai ar prasību, kas celta pārkāpuma izdarīšanas dalībvalstī.
- (23) Fizisku personu aizsardzība saistībā ar to personas datu apstrādi ir pamattiesības. Saskaņā ar Eiropas Savienības Pamattiesību hartas 8. panta 1. punktu<sup>6</sup> un Līguma 16. panta 1. punktu ikvienai personai ir tiesības uz savu personas datu aizsardzību. Attiecībā uz personas datu apstrādi šīs direktīvas ietvaros būtu jāpiemēro saistītie Savienības tiesību akti, proti, Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2016/679<sup>7</sup> un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2016/680<sup>8</sup> saskaņā ar to piemērošanas jomām.
- (24) Šī direktīva nosaka juridisko pamatu apmaiņai ar personas datiem, lai piešķirtu sekas vadītāja tiesību atņemšanai, ko piemēro dalībvalsts, kura nav izdevēja dalībvalsts. Šis juridiskais pamats atbilst Regulas 2016/679 6. panta 1. punkta c) apakšpunktam un, attiecīgā gadījumā, 10. pantam, kā arī Direktīvas 2016/680 8. pantam. Personas datiem, kuri jākopīgo ar izdevēju dalībvalsti, jāaprobežojas ar to, kas nepieciešams šajā direktīvā noteikto saistību izpildei.
- (25) Lai nodrošinātu netraucētu, uzticamu un efektīvu informācijas apmaiņu, katrai dalībvalstij būtu jāizraugās valsts kontaktpunkts šīs direktīvas īstenošanas vajadzībām. Tām arī būtu jānodrošina, ka to attiecīgie valstu kontaktpunkti sadarbojas ar attiecīgajām iestādēm, kas ir iesaistītas šajā direktīvā paredzētās transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanas izpildē, jo īpaši, lai nodrošinātu visas nepieciešamās informācijas savlaicīgu kopīgošanu.
- (26) Dalībvalstīm būtu regulāri jāapkopo visaptveroša statistika par šīs direktīvas piemērošanu un ik gadu jānosūta tā Komisijai. Pamatojoties uz šo un citu informāciju, Komisijai būtu jāizvērtē šīs direktīvas īstenošanas ietekme uz ceļu satiksmes drošību un reizi piecos gados jāiesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei ziņojums par šāda

<sup>6</sup> OV C 202, 7.6.2016., 391. lpp.

<sup>7</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2016/679 (2016. gada 27. aprīlis) par fizisku personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi un šādu datu brīvu apriti un ar ko atceļ Direktīvu 95/46/EK (Vispārīgā datu aizsardzības regula) (OV L 119, 4.5.2016., 1. lpp.).

<sup>8</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2016/680 (2016. gada 27. aprīlis) par fizisku personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi, ko veic kompetentās iestādes, lai novērstu, izmeklētu, atklātu noziedzīgus nodarījumus vai sauktu pie atbildības par tiem vai izpildītu kriminālsodus, un par šādu datu brīvu apriti, ar ko atceļ Padomes Pamatlēmumu 2008/977/TI (OV L 119, 4.5.2016., 89. lpp.).

izvērtējuma rezultātiem, vajadzības gadījumā kopā ar tiesību aktu priekšlikumiem šīs direktīvas grozīšanai.

- (27) Šai direktīvai nevajadzētu ietekmēt tiesības un pienākumus, kas izriet no citiem piemērojamiem Savienības tiesību aktiem, jo īpaši Padomes Pamatlēmuma 2008/947/TI<sup>9</sup> un Padomes Pamatlēmuma 2005/214/TI<sup>10</sup>, vai aizdomās turēto un apsūdzēto personu tiesības, kā noteikts Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2010/64/ES<sup>11</sup>, Direktīvā 2012/13/ES<sup>12</sup>, Direktīvā 2013/48/ES<sup>13</sup>, Direktīvā (ES) 2016/343<sup>14</sup>, Direktīvā (ES) 2016/800<sup>15</sup> un Direktīvā (ES) 2016/1919<sup>16</sup>.
- (28) Dalībvalstīm vajadzētu būt iespējai noslēgt divpusējus vai daudzpusējus nolīgumus vai vienošanās ar citām dalībvalstīm, lai papildinātu un atvieglotu ar šo direktīvu izveidoto sistēmu. Tomēr dalībvalstīm šādi jārikojas tikai tiktāl, ciktāl šādi nolīgumi vai vienošanās ļauj paplašināt vai papildināt šīs direktīvas noteikumus un palīdz vienkāršot vai vēl vairāk sekmēt procedūras, ar kurām transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanai tiek radītas sekas Savienības mērogā, un tādējādi tiktāl, ciktāl ar šādu rīcību iespējams nodrošināt augstāku ceļu satiksmes drošības līmeni.
- (29) Lai nodrošinātu vienotus nosacījumus šīs direktīvas īstenošanai, īstenošanas pilnvaras būtu jāpiešķir Komisijai, lai noteiktu standarta sertifikāta formātu un saturu paziņošanai par transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanu. Minētās pilnvaras būtu jāizmanto saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 182/2011<sup>17</sup>.
- (30) Tā kā šīs direktīvas mērķus, proti, nodrošināt sekas Savienības mērogā lēmumiem, ar kuriem nosaka transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanu, kas izriet no nopietniem, ar ceļu satiksmes drošību saistītiem pārkāpumiem, ar mērķi uzlabot ceļu satiksmes drošības līmeni visā Savienībā, nevar pietiekami labi sasniegt dalībvalstu līmenī, bet šīs direktīvas mēroga un ietekmes dēļ to var labāk izdarīt Savienības līmenī, Savienība var pieņemt pasākumus saskaņā ar subsidiaritātes principu, kā noteikts Līguma par

<sup>9</sup> Padomes Pamatlēmums 2008/947/TI (2008. gada 27. novembris) par savstarpējas atzīšanas principa piemērošanu tādiem spriedumiem un probācijas lēmumiem, kuri paredzēti probācijas pasākumu un alternatīvu sankciju uzraudzībai (OV L 337, 16.12.2008, 102. lpp.).

<sup>10</sup> Padomes Pamatlēmums 2005/214/TI (2005. gada 24. februāris) par savstarpējas atzīšanas principa piemērošanu attiecībā uz finansiālām sankcijām (OV L 76, 22.3.2005., 16. lpp.).

<sup>11</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2010/64/ES (2010. gada 20. oktobris) par tiesībām uz mutisko un rakstisko tulkojumu kriminālprocesā (OV L 280, 26.10.2010., 1. lpp.).

<sup>12</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2012/13/ES (2012. gada 22. maijs) par tiesībām uz informāciju kriminālprocesā (OV L 142, 1.6.2012., 1. lpp.).

<sup>13</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2013/48/ES (2013. gada 22. oktobris) par tiesībām uz advokāta palīdzību kriminālprocesā un Eiropas apcietināšanas ordera procesā, par tiesībām uz to, ka pēc brīvības atņemšanas informē trešo personu, un par tiesībām, kamēr atņemta brīvība, sazināties ar trešām personām un konsulārajām iestādēm (OV L 294, 6.11.2013., 1. lpp.).

<sup>14</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2016/343 (2016. gada 9. marts) par to, lai nostiprinātu konkrētus nevainīguma prezumpcijas aspektus un tiesības piedalīties klātienē lietas izskatīšanā tiesā kriminālprocesā (OV L 65, 11.3.2016., 1. lpp.).

<sup>15</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2016/800 (2016. gada 11. maijs) par procesuālajām garantijām bērniem, kuri ir aizdomās turētie vai apsūdzētie kriminālprocesā (OV L 132, 21.5.2016., 1. lpp.).

<sup>16</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2016/1919 (2016. gada 26. oktobris) par juridisko palīdzību aizdomās turētajiem un apsūdzētajiem kriminālprocesā un pieprasītajām personām Eiropas apcietināšanas ordera procesā (OV L 297, 4.11.2016., 1. lpp.).

<sup>17</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 182/2011 (2011. gada 16. februāris), ar ko nosaka normas un vispārīgus principus par dalībvalstu kontroles mehānismiem, kuri attiecas uz Komisijas īstenošanas pilnvaru izmantošanu, OV L 55, 28.2.2011., 13. lpp.

Eiropas Savienību 5. pantā<sup>18</sup>. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šī direktīva nesniedzas tālāk nekā pasākumi, kuri ir nepieciešami minēto mērķu sasniegšanai.

- (31) Ir notikusi apspriešanās ar Eiropas Datu aizsardzības uzraudzītāju saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2018/1725<sup>19</sup> 42. panta 1. punktu, un tas ir sniedzis atzinumu [DD/MM/GGGG],

IR PIENĒMUŠI ŠO DIREKTĪVU.

### *1. pants*

#### **Mērķis un priekšmets**

Šīs direktīvas mērķis ir nodrošināt augstu aizsardzības līmeni visiem ceļu satiksmes dalībniekiem Savienībā. Šim nolūkam tajā ir noteikumi, kas nodrošina transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanas sekas Savienības mērogā par nopietniem, ar ceļu satiksmes drošību saistītiem pārkāpumiem, kas izdarīti dalībvalstī, kas nav izdevusi attiecīgās personas vadītāja apliecību.

### *2. pants*

#### **Definīcijas**

Šajā direktīvā piemēro šādas definīcijas:

- 1) “transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšana” ir jebkurš lēmums, kurš attiecas uz nopietna, ar ceļu satiksmes drošību saistīta pārkāpuma izdarīšanu, kā rezultātā tiek anulēta, ierobežota vai apturēta motorizēta transportlīdzekļa vadītāja apliecība vai transportlīdzekļa vadīšanas tiesības, ko vairs nav tiesību pārsūdzēt neatkarīgi no tā, vai tas ir primārais, sekundārais, vai papildu sods vai drošības līdzeklis, un no tā, vai tas ir kvalificēts kā administratīvs vai krimināltiesiska rakstura pasākums;
- 2) “anulēšana” ir vadītāja apliecības vai transportlīdzekļa vadīšanas tiesību vai to atzīšanas atsaukšana;
- 3) “apturēšana” ir vadītāja apliecības vai transportlīdzekļa vadīšanas tiesību vai to atzīšanas derīguma pagaidu ierobežojums uz noteiktu laiku vai arī uz noteiktu laiku apvienojumā ar papildu nosacījumu izpildi;
- 4) “ierobežošana” ir vadītāja apliecības vai transportlīdzekļa vadīšanas tiesību vai to atzīšanas derīguma daļēja ierobežošana vai nu uz noteiktu laiku, vai ar nosacījumu, ka ir izpildīti papildu nosacījumi, vai saskaņā ar abu apstākļu kombināciju;
- 5) “papildu nosacījumi” ir citi nosacījumi, izņemot fiksētu laikposmu, kas jāievēro personai, uz kuru attiecas transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšana, lai atgūtu tiesības vadīt transportlīdzekli vai vadītāja apliecību;

<sup>18</sup> OV C 202, 7.6.2016., 13. lpp.

<sup>19</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2018/1725 (2018. gada 23. oktobris) par fizisku personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi Savienības iestādēs, struktūrās, birojos un aģentūrās un par šādu datu brīvu apriti un ar ko atceļ Regulu (EK) Nr. 45/2001 un Lēmumu Nr. 1247/2002/EK, OV L 295, 21.11.2018., 39. lpp.

- 6) “pārkāpuma izdarīšanas dalībvalsts” ir dalībvalsts, kurā piemērota transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšana;
- 7) “izdevēja dalībvalsts” ir dalībvalsts, kura izdevusi attiecīgās personas vadītāja apliecību un kurai saskaņā ar šīs direktīvas noteikumiem tiek nodota izpildei transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšana;
- 8) “motorizēts transportlīdzeklis” ir motorizēts transportlīdzeklis, kā definēts [JAUNĀ DIREKTĪVA PAR VADĪTĀJU APLIECĪBĀM] 2. panta 4. punktā;
- 9) “vadītāja apliecība” ir vadītāja apliecība, kā definēts [JAUNĀS DIREKTĪVAS PAR VADĪTĀJU APLIECĪBĀM] 2. panta 1. punktā;
- 10) “attiecīgā persona” ir fiziska persona, kurai tiek piemērota transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšana;
- 11) “nopietns, ar ceļu satiksmes drošību saistīts pārkāpums” ir:
  - a) transportlīdzekļa vadīšana alkohola reibumā, kā noteikts Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas (ES) 2015/413 3. panta g) apakšpunktā<sup>20</sup>;
  - b) atļautā braukšanas ātruma pārsniegšana, kā noteikts Direktīvas (ES) 2015/413 3. panta d) apakšpunktā;
  - c) transportlīdzekļa vadīšana narkotisko vielu ietekmē, kā noteikts Direktīvas (ES) 2015/413 3. panta h) apakšpunktā;
  - d) rīcība, kas pārkāpj ceļu satiksmes noteikumus un ir izraisījusi nāvi vai smagus miesas bojājumus;
- 12) “pastāvīgā dzīvesvieta” ir pastāvīgā dzīvesvieta saskaņā ar [JAUNĀS DIREKTĪVAS PAR VADĪTĀJU APLIECĪBĀM] 17. pantu.

### *3. pants*

#### **Transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanas sekas Savienības mērogā**

Dalībvalstis nodrošina, ka transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšana, ko dalībvalsts piemēro personai, kuras pastāvīgā dzīvesvieta nav minētajā dalībvalstī un kurai ir citas dalībvalsts izdota vadītāja apliecība, ir spēkā visā Savienības teritorijā saskaņā ar šo direktīvu.

### *4. pants*

#### **Pienākums paziņot par transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanu**

1. Pārkāpuma izdarīšanas dalībvalsts paziņo izdevējai dalībvalstij par jebkādu transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanu uz vienu mēnesi vai ilgāku laiku personai, kuras pastāvīgā dzīvesvieta nav pārkāpuma izdarīšanas dalībvalstī un kurai vadītāja apliecību ir izsniegusi izdevēja dalībvalsts.
2. 1. punktā minēto paziņošanu veic, izmantojot standarta sertifikātu, kā noteikts 5. pantā, un saskaņā ar 3. punktā noteikto procedūru.

---

<sup>20</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2015/413 (2015. gada 11. marts), ar ko veicina pārrobežu apmaiņu ar informāciju par ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumiem (OV L 68, 13.3.2015., 9. lpp.).

3. Pārkāpuma izdarīšanas dalībvalsts kontaktpunkts aizpilda, paraksta un nosūta sertifikātu tieši izdevējas dalībvalsts kontaktpunktam, kas savukārt to nosūta iestādei, kuras kompetencē ir nodrošināt transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanas sekas Savienības mērogā. Pārkāpuma izdarīšanas dalībvalsts kontaktpunkts nosūta izdevējas dalībvalsts kontaktpunktam arī attiecīgās personas vadītāja apliecību, kad tā ir konfiscēta, un lēmuma oriģinālu, ar kuru tiek piemērota transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšana, vai arī tā apliecinātu kopiju. Pārkāpuma izdarīšanas dalībvalstij nav pienākuma tulkot lēmuma oriģinālu vai tā apliecināto kopiju.

## *5. pants*

### **Standarta sertifikāts un nosūtīšanas līdzekļi**

1. Līdz [19. pantā noteiktajam transponēšanas datumam] Komisija ar īstenošanas aktu nosaka standarta sertifikāta formātu un saturu, ar ko paziņo par transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanu. Minēto īstenošanas aktu pieņem saskaņā ar 17. panta 2. punktā minēto pārbaudes procedūru.
2. Sertifikātā ietver šādu informāciju:
  - a) informāciju par iestādi, kas pārkāpuma izdarīšanas dalībvalstī piemēroja transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanu;
  - b) nopietnā, ar ceļu satiksmes drošību saistītā pārkāpuma aprakstu un faktus, kuru dēļ piemērota transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšana;
  - c) attiecīgās personas vārdu, uzvārdu un adresi, kā arī vadītāja apliecības numuru un, ja nepieciešams, attiecīgās personas valsts identifikācijas dokumentu numuru, ja tādi ir;
  - d) pārkāpuma izdarīšanas dalībvalstī piemērojamās tiesību normas;
  - e) veiktās procedūras, piemērojot transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanu, un precīzu transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanas apjomu un saturu, tai skaitā datumu, kurā apturēšana vai ierobežojums zaudē spēku, un jebkādas papildu nosacījumus, ko noteikusi pārkāpuma izdarīšanas dalībvalsts;
  - f) attiecīgā gadījumā transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanas laikposmu (dienās), ko piemēro pārkāpuma izdarīšanas dalībvalsts un kas jau ir izpildīts šajā dalībvalstī.
3. Pārkāpuma izdarīšanas dalībvalsts nodrošina izdevējai dalībvalstij sertifikāta tulkojumu izdevējas dalībvalsts oficiālajā valodā vai jebkurā citā valodā, ko izdevēja dalībvalsts ir pieņēmusi saskaņā ar 4. punktu.
4. Ikviena dalībvalsts var jebkurā laikā paziņot Komisijai, ka tā pieņems sertifikāta tulkojumus vienā vai vairākās Savienības oficiālajās valodās, kas nav minētās dalībvalsts oficiālā valoda vai valodas. Šādu paziņojumu var atsaukt jebkurā laikā. Komisija deklarācijas un visus to atsaukumus dara pieejamus visām dalībvalstīm.
5. Pārkāpuma izdarīšanas dalībvalsts kontaktpunkts nosūta sertifikātu izdevējas dalībvalsts kontaktpunktam, izmantojot ES vadītāju apliecību tīklu, kas minēts [JAUNĀS DIREKTĪVAS PAR VADĪTĀJU APLIECĪBĀM] 19. panta 1. punktā (turpmāk “RESPER”).

## 6. pants

### **Transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanas seku Savienības mēroga nodrošināšana**

1. Pēc paziņošanas par transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanu saskaņā ar 4. panta 1. punktu, ja vien nav piemērojams kāds no 8. pantā noteiktajiem izņēmuma pamatojumiem, izdevēja dalībvalsts veic pienācīgus pasākumus, lai nodrošinātu, ka transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanai ir sekas Savienības mērogā.
2. Ja transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšana nozīmē to anulēšanu, izdevēja dalībvalsts veic pasākumus saskaņā ar šādiem nosacījumiem:
  - a) izdevēja dalībvalsts anulē attiecīgās personas vadītāja apliecību vai transportlīdzekļa vadīšanas tiesības;
  - b) attiecīgā persona var atgūt vadītāja apliecību vai transportlīdzekļa vadīšanas tiesības saskaņā ar izdevējas dalībvalsts noteikumiem;
  - c) izdevēja dalībvalsts pēc iespējas ņem vērā jebkādu daļu no papildu nosacījumiem, kas attiecīgajai personai jāievēro, lai atgūtu tiesības vadīt transportlīdzekli, un kas jau ir izpildīti pārkāpuma izdarīšanas dalībvalstī.
3. Ja transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšana nozīmē to apturēšanu vai ierobežošanu, izdevēja dalībvalsts veic pasākumus saskaņā ar šādiem nosacījumiem:
  - a) izdevēja dalībvalsts aptur vai ierobežo attiecīgās personas vadītāja apliecības vai transportlīdzekļa vadīšanas tiesību derīgumu līdz dienai, kad apturēšana vai ierobežojums, kuru piemērojusi un par kuru paziņojusi pārkāpuma izdarīšanas dalībvalsts, zaudē spēku;
  - b) ja uz apturēšanu vai ierobežošanu, ko piemērojusi un par kuru paziņojusi pārkāpuma izdarīšanas dalībvalsts, attiecas gan noteikts laikposms, gan papildu nosacījumu izpilde, izdevēja dalībvalsts ņem vērā tikai noteikto laikposmu;
  - c) ja tiesību ierobežošanu veic un par to paziņo pārkāpuma izdarīšanas dalībvalsts, to ņem vērā tiktāl, ciktāl šāda ierobežošana ir saderīga ar izdevējas dalībvalsts tiesību aktiem veida vai ilguma ziņā.
4. Neskarot 8. panta 1. punkta a) apakšpunktā noteikto izņēmuma gadījumu, pieņemot pasākumus saskaņā ar šo pantu, izdevējai dalībvalstij ir saistoša informācija un fakti, ko norāda pārkāpuma izdarīšanas dalībvalsts saskaņā ar 5. pantu, un tā paļaujas uz tiem.

## 7. pants

### **Transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanas sekas pārkāpuma izdarīšanas dalībvalstī**

1. Šī direktīva neliedz pārkāpuma izdarīšanas dalībvalstij tās teritorijā un saskaņā ar valsts noteikumiem izpildīt transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanu.
2. Ja par transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanu, kas ietver papildu nosacījumus, ir paziņots izdevējai dalībvalstij saskaņā ar 4. panta 1. punktu, pārkāpuma izdarīšanas dalībvalsts var turpināt piemērot šādu transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanu savā teritorijā, līdz attiecīgā persona izpilda minētos nosacījumus.

3. Tomēr papildu nosacījumus, kas saistīti ar transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanu, par kuru paziņots saskaņā ar 4. panta 1. punktu, pārkāpuma izdarīšanas dalībvalsts uzskata par izpildītiem, ja izdevēja dalībvalsts ir sniegusi pozitīvu novērtējumu par to, ka attiecīgā persona ir izpildījusi nosacījumus, kas piemērojami izdevējā dalībvalstī, lai atgūtu tiesības vadīt transportlīdzekli vai vadītāja apliecību vai arī varētu pieteikties jaunai apliecībai.

#### 8. pants

#### Izņēmuma pamatojumi

1. Izdevēja dalībvalsts neveic 6. panta 1. punktā minētos pasākumus, ja:
- a) 5. pantā minētais sertifikāts ir nepilnīgs vai acīmredzami nepareizs un nav sniegta trūkstošā vai pareizā informācija saskaņā ar šā panta 3. punktu;
  - b) transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšana jau ir pilnībā izpildīta pārkāpuma izdarīšanas dalībvalstī;
  - c) transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanai ir iestājies noilgums saskaņā ar izdevējas dalībvalsts tiesību aktiem;
  - d) saskaņā ar izdevējas dalībvalsts tiesību aktiem pastāv privilēģija vai imunitāte, kas neļauj izpildīt transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanu;
  - e) 6. panta 3. punktā minēto pasākumu pieņemšanas brīdī atlikušais apturēšanas vai ierobežošanas laikposms, kas piemērots saistībā ar transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanu, ir īsāks nekā viens mēnesis;
  - f) notika tiesvedība un saskaņā ar sertifikātu attiecīgā persona nepiedalījās klātienē tiesas procesā, kura rezultātā tika pieņemts lēmums par transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanu, ja vien sertifikātā nav norādīts, ka saskaņā ar turpmākām procesuālajām prasībām, kas noteiktas pārkāpuma izdarīšanas dalībvalsts tiesību aktos, ir iestājies kāds no šiem apstākļiem:
    - i) attiecīgā persona tika laikus uzaicināta ierasties personīgi un tādējādi bija informēta par to, kad un kur paredzēts rīkot tiesas sēdi, kuras rezultātā tika lemts par transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanu, vai ar citiem līdzekļiem faktiski saņēma oficiālu informāciju par paredzēto minētās tiesas sēdes datumu un norises vietu tādā veidā, kas ļāva nepārprotami konstatēt, ka attiecīgā persona zināja par paredzēto tiesas sēdi un bija laikus informēta par to, ka var tikt pieņemts šāds lēmums par transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanu, ja minētā persona neieradīsies uz tiesas sēdi;
    - ii) būdama informēta par paredzēto tiesas sēdi, attiecīgā persona bija pilnvarojusi pašas ieceltu vai valsts norīkotu advokātu aizstāvēt šo personu tiesā, un minētais advokāts faktiski veica minētās personas aizstāvību tiesā; vai
    - iii) pēc lēmuma par transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanu saņemšanas un būdama nepārprotami informēta par tiesībām uz lietas atkārtotu izskatīšanu vai pārsūdzēšanu, kurā attiecīgajai personai būtu tiesības piedalīties un kura dotu iespēju atkārtoti izskatīt lietu pēc būtības, tai skaitā pārbaudīt jaunus pierādījumus, un kuras rezultātā sākotnējais lēmums par transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanu varētu tikt atcelts, šī persona skaidri norādīja, ka tā neapstrīd vadītāja tiesību atņemšanu, vai arī attiecīgajā termiņā nelūdza lietas atkārtotu izskatīšanu vai neiesniedza pārsūdzību;

- g) izņēmuma situācijās, pamatojoties uz konkrētiem un objektīviem pierādījumiem, ir būtisks pamats uzskatīt, ka transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanas izpilde konkrētajos lietās apstākļos būtu saistīta ar Hartā noteikto pamattiesību pārkāpumu.
2. Izdevēja dalībvalsts var lemt piemērot arī šādus izņēmuma pamatojumus:
- a) transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšana ir saistīta ar tādu nopietnu, ar ceļu satiksmes drošību saistītu pārkāpumu, par kuru, pamatojoties uz informāciju, kas paziņota saskaņā ar 4. panta 1. punktu, atbilstīgi izdevējas dalībvalsts tiesību aktiem netiktu piemērota transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšana;
  - b) transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšana piemērota tikai par atļautā braukšanas ātruma pārsniegšanu, un pārkāpuma izdarīšanas dalībvalstī spēkā esošie atļautā braukšanas ātruma ierobežojumi pārsniegti par mazāk nekā 50 km/h;
  - c) saskaņā ar izdevējas dalībvalsts tiesību aktiem attiecīgo personu tās vecuma dēļ nevar saukt pie atbildības par nopietnu, ar ceļu satiksmes drošību saistītu pārkāpumu, attiecībā uz kuru tika noteikta transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšana.
3. Ikreiz, kad izdevēja dalībvalsts plāno konkrētā gadījumā piemērot izņēmumu saskaņā ar 1. vai 2. punktu, tā nekavējoties informē pārkāpuma izdarīšanas dalībvalsti un attiecīgā gadījumā pieprasa visu nepieciešamo informāciju, lai pārbaudītu, vai ir piemērojams kāds no minētajos punktos noteiktajiem izņēmumiem. Pārkāpuma izdarīšanas dalībvalsts nekavējoties sniedz pieprasīto informāciju, kā arī var sniegt jebkādu papildu informāciju vai komentārus, ko tā uzskata par būtiskiem.
- Saskaņā ar šo punktu sniegtā informācija neietver personas datus, izņemot tos, kas noteikti nepieciešami 1. un 2. punkta piemērošanai, un šādu informāciju izmanto vienīgi šo punktu piemērošanas nolūkā.

## 9. pants

### Termiņi

1. Izdevēja dalībvalsts veic 6. panta 1. punktā minētos pasākumus vai pieņem lēmumu, par izņēmuma piemērošanu atbilstīgi 8. pantam, nekavējoties un neskarot 3. punkta noteikumus, ne vēlāk kā 15 dienas pēc tam, kad tā ir saņēmusi sertifikātu saskaņā ar 5. panta 1. punktu.
  2. Izdevējas dalībvalsts kontaktpunkts ar *RESPER* palīdzību nekavējoties paziņo pārkāpuma izdarīšanas dalībvalsts kontaktpunktam par pasākumiem, kas veikti saskaņā ar 6. panta 1. punktu, vai lēmumu, ka saskaņā ar 8. pantu ir piemērojams izņēmums.
  3. Ja konkrētā gadījumā nav iespējams ievērot 1. punktā noteikto termiņu, izdevējas dalībvalsts kontaktpunkts nekavējoties informē pārkāpuma izdarīšanas dalībvalsts kontaktpunktu ar jebkādiem līdzekļiem, norādot iemeslus, kuru dēļ nebija iespējams ievērot šo termiņu.
- Šā panta 1. punktā noteiktā termiņa beigas neatbrīvo izdevēju dalībvalsti no tās pienākuma nekavējoties veikt 6. panta 1. punktā minētos pasākumus.

#### *10. pants*

##### **Apspriešanās starp dalībvalstīm**

Ja nepieciešams, dalībvalstīm, izmantojot piemērotus līdzekļus, nekavējoties savstarpēji jāapspriežas, lai nodrošinātu šīs direktīvas efektīvu piemērošanu.

#### *11. pants*

##### **Informācija, ko sniedz izdevēja dalībvalsts**

Izdevējas dalībvalsts kontaktpunkts nekavējoties informē pārkāpuma izdarīšanas dalībvalsts kontaktpunktu:

- a) par transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanas paziņojuma saņemšanu saskaņā ar 4. panta 1. punktu;
- b) par pasākumiem, kas veikti saskaņā ar 6. pantu, tiklīdz tie kļūva juridiski saistoši;
- c) par jebkuru lēmumu, ka ir piemērojams izņēmums saskaņā ar 8. pantu, kā arī šāda lēmuma pamatojumu;
- d) par visiem pasākumiem, ar ko aptur vai pārtrauc transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanas sekas Savienības mērogā, un par tam pamatā esošajiem iemesliem, tai skaitā saistībā ar attiecīgās personas veiktu sekmīgu apstrīdēšanu.

#### *12. pants*

##### **Informācija, ko sniedz pārkāpuma izdarīšanas dalībvalsts**

Pārkāpuma izdarīšanas dalībvalsts kontaktpunkts nekavējoties informē izdevējas dalībvalsts kontaktpunktu:

- a) par jebkuriem apstākļiem, kas ietekmē lēmumu, ar kuru tika piemērota transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšana;
- b) par transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanas izpildi pārkāpuma izdarīšanas dalībvalstī.

#### *13. pants*

##### **Pienākums informēt attiecīgo personu**

1. Gan pēc paziņojuma saņemšanas saskaņā ar 4. panta 1. punktu, gan attiecīgi pēc 6. panta 1. punktā paredzēto pasākumu pieņemšanas izdevēja dalībvalsts nekavējoties informē attiecīgo personu saskaņā ar valsts tiesību aktos noteiktajām procedūrām.
2. Saskaņā ar 1. punktu sniedzamajā informācijā norāda vismaz turpmāk minēto:

- a) ja informācija tiek sniegta pēc paziņojuma saņemšanas saskaņā ar 4. panta 1. punktu:
  - i) to iestāžu nosaukumus, kuras ir kompetentas piemērot transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanu gan izdevējā dalībvalstī, gan pārkāpuma izdarīšanas dalībvalstī, un
  - ii) tiesiskās aizsardzības līdzekļus, kas pieejami saskaņā ar izdevējas dalībvalsts tiesību aktiem, tai skaitā tiesības tikt uzklautam;
- b) ja informācija tiek sniegta pēc pasākumu pieņemšanas saskaņā ar 6. panta 1. punktu:
  - i) informāciju par izdevējas dalībvalsts veiktajiem pasākumiem;
  - ii) tiesiskās aizsardzības līdzekļus, kas saskaņā ar izdevējas dalībvalsts tiesību aktiem pieejami veikto pasākumu apstrīdēšanai.

#### *14. pants*

#### **Tiesiskās aizsardzības līdzekļi**

1. Dalībvalstis nodrošina pietiekamus tiesiskās aizsardzības līdzekļus, lai vērstos pret lēmumiem vai pasākumiem, kas pieņemti saskaņā ar šo direktīvu, un tie ir līdzvērtīgi līdzekļiem, kas ir pieejami līdzīgās iekšzemes lietās. Tās veic atbilstīgus pasākumus, lai nodrošinātu, ka informācija par šādiem tiesiskās aizsardzības līdzekļiem tiek sniegta savlaicīgi, tādējādi nodrošinot to efektīvu izmantošanu.
2. Transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanu, par kuru paziņots saskaņā ar 4. panta 1. punktu, var apstrīdēt tikai ar prasību, kas celta pārkāpuma izdarīšanas dalībvalstī.
3. Pārkāpuma izdarīšanas dalībvalsts un izdevēja dalībvalsts informē viena otru par tiesiskās aizsardzības līdzekļiem, ar kuriem var vērsties pret lēmumiem vai pasākumiem, kas pieņemti saskaņā ar šo direktīvu.

#### *15. pants*

#### **Valstu kontaktpunkti**

1. Līdz [šīs direktīvas transponēšanas datums] katra dalībvalsts izraugās valsts kontaktpunktu šīs direktīvas vajadzībām.
2. Dalībvalstis nodrošina, ka to attiecīgie valstu kontaktpunkti sadarbojas ar iestādēm, kuru kompetencē ir transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšana, kas tiek piemērota par nopietnu, ar ceļu satiksmes drošību saistītu pārkāpumu izdarīšanu, jo īpaši, lai nodrošinātu visas vajadzīgās informācijas savlaicīgu apmaiņu un 9. pantā noteikto termiņu ievērošanu.
3. Dalībvalstis informē Komisiju par valstu kontaktpunktiem, kas izraudzīti šīs direktīvas mērķiem. Komisija saskaņā ar šo pantu saņemto informāciju dara pieejamu visām dalībvalstīm tās tīmekļvietnē.

### *16. pants*

#### **Statistika**

Dalībvalstis regulāri apkopo visaptverošu statistiku par šīs direktīvas piemērošanu un ik gadu nosūta to Komisijai. Šī statistika ietver šādus datus:

- a) saskaņā ar 4. panta 1. punktu izdoto paziņojumu skaits sadalījumā pēc adresātu dalībvalstīm;
- b) to reižu skaits, kad tika izmantots izņēmuma pamatojums, tai skaitā piemērotie izņēmumi sadalījumā pēc paziņotājām dalībvalstīm.
- c) laiks, kas vajadzīgs, lai nosūtītu informāciju par lēmumu, kas pieņemts, pamatojoties uz izņēmumu;
- d) to tiesiskās aizsardzības līdzekļu skaits, kas izmantoti, vēršoties pret pasākumiem, kuri veikti saskaņā ar 6. panta 1. punktu.

### *17. pants*

#### **Komitejas procedūra**

1. Komisijai palīdz Vadītāju apliecību komiteja, kas izveidota saskaņā ar [JAUNĀS DIREKTĪVAS PAR VADĪTĀJU APLIECĪBĀM] 22. pantu. Minētā komiteja ir komiteja Regulas (ES) Nr. 182/2011 nozīmē.
2. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Regulas (ES) Nr. 182/2011 5. pantu.

Ja komitejas atzinums jāsaņem rakstiskā procedūrā, minēto procedūru izbeidz bez rezultāta, ja atzinuma sniegšanas termiņā tā nolemj komitejas priekšsēdētājs vai to pieprasa komitejas locekļu vienkāršs vairākums.

Ja komiteja atzinumu nesniedz, Komisija īstenošanas aktu nepieņem, un tiek piemērota Regulas (ES) Nr. 182/2011 5. panta 4. punkta trešā daļa.

### *18. pants*

#### **Saistība ar citiem tiesību aktiem**

1. Šī direktīva neskar tiesības un pienākumus, kas izriet no šādiem tiesību aktiem:
  - a) Padomes Pamatlēmums 2008/947/TI;
  - b) Padomes Pamatlēmums 2005/214/TI;
  - c) aizdomās turēto un apsūdzēto personu tiesības, kas noteiktas Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2010/64/ES, Direktīvā 2012/13/ES, Direktīvā 2013/48/ES, Direktīvā (ES) 2016/343, Direktīvā (ES) 2016/800 un Direktīvā (ES) 2016/1919.
2. Dalībvalstis pēc [DD/MM/GGGG] var noslēgt divpusējus vai daudzpusējus nolīgumus vai vienošanās ar citām dalībvalstīm, ciktāl šādi nolīgumi vai vienošanās ļauj paplašināt šīs direktīvas noteikumus un palīdz vienkāršot vai vēl vairāk sekmēt procedūras transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanai, kas tiek piemērota par pārkāpumu izdarīšanu dalībvalstī, kas nav izdevusi attiecīgās personas vadītāja apliecību.

## *19. pants*

### **Transponēšana**

1. Dalībvalstīs stājas spēkā normatīvie un administratīvie akti, kas vajadzīgi, lai izpildītu šīs direktīvas prasības līdz [DD/MM/GGGG]. Dalībvalstis tūlīt Komisijai dara zināmu minēto noteikumu tekstu.  
  
Kad dalībvalstis pieņem minētos noteikumus, tajos ietver atsauci uz šo direktīvu vai arī šādu atsauci pievieno to oficiālajai publikācijai. Dalībvalstis nosaka, kā šāda atsauce izdarāma.
2. Līdz [DD/MM/GGGG] dalībvalstis dara Komisijai zināmus to tiesību aktu galvenos noteikumus, kurus tās pieņem jomā, uz ko attiecas šī direktīva.

## *20. pants*

### **Ziņojums par piemērošanu**

Līdz [stāšanās spēkā datums + 5 gadi] un pēc tam reizi piecos gados Komisija iesniedz ziņojumu Eiropas Parlamentam un Padomei par šīs direktīvas īstenošanu, tai skaitā tās ietekmi uz ceļu satiksmes drošību. Šim ziņojumam vajadzības gadījumā pievieno priekšlikumus par šīs direktīvas grozījumiem.

## *21. pants*

### **Stāšanās spēkā un piemērošana**

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

## *22. pants*

### **Adresāti**

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

Briselē,

*Eiropas Parlamenta vārdā —  
priekšsēdētājs*

*Padomes vārdā —  
priekšsēdētājs*