



Eiropas Savienības
Padome

Briselē, 2023. gada 6. martā
(OR. en)

Starpiestāžu lieta:
2023/0052(COD)

6792/23
COR 1

TRANS 72
JAI 207
DAPIX 1
ENFOPOL 81
CODEC 250
IA 35

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) 126 final
Temats:	Priekšlikums EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA, ar kuru groza Direktīvu (ES) 2015/413, ar ko veicina pārrobežu apmaiņu ar informāciju par ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumiem

Pielikumā ir pievienots dokuments COM(2023) 126 *final*.

Pielikumā: COM(2023) 126 *final*



Briselē, 1.3.2023.
COM(2023) 126 final

2023/0052 (COD)

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA,

**ar kuru groza Direktīvu (ES) 2015/413, ar ko veicina pārrobežu apmaiņu ar informāciju
par ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumiem**

(Dokuments attiecas uz EEZ)

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

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

• Priekšlikuma pamatojums un mērķi

Šis paskaidrojuma raksts papildina priekšlikumu direktīvai, ar kuru groza Direktīvu (ES) 2015/413, ar ko veicina pārrobežu apmaiņu ar informāciju par ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumiem¹ (turpmāk "PA direktīva").

Ceļu satiksmes drošība ES pēdējos 20 gados ir diezgan ievērojami uzlabojusies. Ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo skaits ir samazinājies par 61,5 % no aptuveni 51 400 cilvēkiem 2001. gadā līdz aptuveni 19 800 cilvēkiem 2021. gadā. Tomēr ceļu satiksmes drošības uzlabojums nav bijis pietiekams, lai sasniegtu ES izvirzīto vērēnīgo politikas mērķi samazināt ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo skaitu par 50 % laikposmā no 2001. gada līdz 2010. gadam un vēl par 50 % no 2011. līdz 2020. gadam (t. i., par 75 % no 2001. līdz 2020. gadam), kas izvirzīts vairākos stratēģiskos dokumentos, ko Komisija izdevusi pēdējās divās desmitgadēs, piemēram, *Baltajā grāmatā "Eiropas transporta politika 2010. gadam"*² un Komisijas paziņojumā "*Virzoties uz Eiropas ceļu satiksmes drošības telpu: satiksmes drošības politikas ievirzes 2011.–2020. gadam*"³. Lai gan 2020. gadā paziņotie skaitļi par aptuveni 18 800 bojāgājušām personām ceļu satiksmes negadījumos liecina par ievērojamu kritumu par vairāk nekā 17 % salīdzinājumā ar 2019. gadu, ir jāņem vērā, ka šos skaitļus tomēr būtiski ietekmēja nepieredzēts ceļu satiksmes intensitātes samazinājums Covid-19 pandēmijas sākumā⁴ un tie joprojām ievērojami pārsniedza izvirzīto mērķvērtību.

Pirms 2020. gada ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo skaits tikpat kā nebija samazinājies. Šis palēninājums, kas sākās jau ap 2014. gadu, mudināja ES satiksmes ministrus izdot ministru deklarāciju par ceļu satiksmes drošību neformālajā Satiksmes padomē Valletā, 2017. gada martā⁵. Minētajā deklarācijā dalībvalstis aicināja Komisiju izvērtēt iespēju stiprināt Savienības ceļu satiksmes drošības tiesisko regulējumu, lai šo stagnācijas tendenci pavērstu pretējā virzienā.

Komisija 2019. gada jūnijā publicēja dokumentu *ES ceļu satiksmes drošības politikas satvars 2021.–2030. gadam. Turpmākie pasākumi ceļā uz "nulles vīziju"*⁶. Tajā Komisija ierosināja jaunus starpposma mērķrādītājus ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo un nopietni ievainoto skaita samazināšanai par 50 % laikposmā no 2020. līdz 2030. gadam, kā ieteikts Valletas deklarācijā. Minēto politikas satvaru Komisija balstīja uz tā dēvēto "drošas sistēmas pieeju", saskaņā ar kuru nāves gadījumi un nopietni ievainojumi transportlīdzekļu sadursmēs tiek uzskatīti par lielākoties novēršamiem, lai gan sadursmes joprojām notiks. Par ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumiem piemērojamo sodu pārrobežu izpilde ir viens no sistēmas galvenajiem pīlāriem, jo tā mazina vadītāju no citām valstīm nesodāmību. 2020. gada *Ilgspējīgas un viedas mobilitātes stratēģijā*⁷ bija noteikts starpposma mērķis

¹ OV L 68, 13.3.2015., 9. lpp.

² COM(2001) 370 final.

³ COM(2010) 389 final.

⁴ Pirmās mājāsēdes laikā 2020. gada aprīlī the Eiropas Satiksmes drošības padome (ETSC) ziņoja par satiksmes intensitātes samazinājumu lielākajās Eiropas pilsētās par 70–85 % (<https://etsc.eu/covid-19-huge-drop-in-traffic-in-europe-but-impact-on-road-deaths-unclear/>).

⁵ Sk. https://eumos.eu/wp-content/uploads/2017/07/Valletta_Declaration_on_Improving_Road_Safety.pdf; Padome 2017. gada jūnijā pieņēma secinājumus par ceļu satiksmes drošību, kuros apstiprināja Valletas deklarāciju (sk. dokumentu 9994/17).

⁶ SWD(2019) 283 final.

⁷ COM(2020) 789 final.

samazināt ar visiem transporta veidiem saistīto nāves gadījumu skaitu ES līdz gandrīz nullei līdz 2050. gadam un tika paziņots par PA direktīvas pārskatīšanu saskaņā ar 10. pamatiniciatīvu “*Transporta drošības un drošuma uzlabošana*”. Vēlāk šī iniciatīva tika iekļauta Komisijas darba programmas 2022. gadam II pielikumā (*REFIT* iniciatīvas) sadaļā “*Jauns impulss Eiropas demokrātijai*”⁸.

Svarīgi ir tas, ka Eiropas Parlaments 2021. gada oktobrī pieņēma rezolūciju par ES ceļu satiksmes drošības politikas satvaru 2021.–2030. gadam⁹. Lai gan Parlaments atzīst gūto progresu, tas aicināja Komisiju pārskatīt PA direktīvu, jo esošais satvars “(..) *nenodrošina arī izmeklēšanu, lai piemērotu sankcijas* (..)”.

Šīs iniciatīvas pamatā ir pašreizējā PA direktīva, 1) ar kuru izveidota elektroniska transportlīdzekļu reģistrācijas datu apmaiņa starp dalībvalstīm ar norīkotu valsts kontaktpunktu starpniecību, lai palīdzētu identificēt tāda citā valstī reģistrēta transportlīdzekļa īpašnieku/turētāju, ar kuru izdarīts pārkāpums; 2) kurā Eiropas Transportlīdzekļu un vadītāja apliecību informācijas sistēma (*Eucaris*) norādīta kā ieteicamā IT platforma transportlīdzekļu reģistrācijas datu elektroniskai apmaiņai; 3) kura praksē ir tikusi galvenokārt piemērota pārrobežu gadījumiem, kad pārkāpumi tiek fiksēti attālināti ar automātiskām vai manuālām detektēšanas iekārtām, galvenokārt kamerām (t. i., bez transportlīdzekļa apturēšanas un/vai vadītāja identificēšanas uz vietas); 4) kura attiecās uz astoņiem ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumiem: atļautā braukšanas ātruma pārsniegšana, drošības jostas nelietošana, luksofora aizliedzošā gaismas signāla neievērošana, transportlīdzekļa vadīšana alkohola reibumā, transportlīdzekļa vadīšana narkotisko vielu ietekmē, aizsargķiveres nelietošana, ceļa braucamās joslas neatļauta izmantošana, mobilā tālruņa vai citas sakaru ierīces neatļauta izmantošana, vadot transportlīdzekli; 5) kurā ir noteikta kārtība, kādā par pārkāpumu paziņo attiecīgajai personai, tai skaitā valodas režīms — tā arī paredzēja (neobligāti izmantojamu) veidni informatīvās vēstules nosūtīšanai; 6) ar kuru tika veicināta iedzīvotāju informētība, paredzot, ka dalībvalstīm jāinformē Komisija par spēkā esošajiem ceļu satiksmes drošības noteikumiem un tie jādara pieejami tīmekļa vietnē visās oficiālajās valodās¹⁰.

Ietekmes novērtējumā¹¹, kas pievienots 2008. gada pirmajam priekšlikumam par PA direktīvu, bija aplēsts, ka vadītāji nerezidenti veidoja aptuveni 5 % no ceļu satiksmes ES (transportlīdzekļa nobraukto kilometru skaita izteiksmē), bet bija izdarījuši aptuveni 15 % no atļautā braukšanas ātruma pārsniegšanas pārkāpumiem. Tas nozīmē, ka viņi salīdzinoši biežāk izdara atļautā braukšanas ātruma pārsniegšanas pārkāpumus nekā vietējie vadītāji. Viens no identificētajiem iemesliem bija tas, ka vadītāji nerezidenti uzskatīja, ka ir mazāka iespējamība, ka viņiem tiks piemērots sods, ja viņi brauc dalībvalstī, kurā viņi nedzīvo, un ka ir mazāka iespējamība, ka pret viņiem tiks vērsta tiesiska darbība gadījumā, ja viņi nesamaksās naudas sodu, ko piemērojušas ārvalstu iestādes. Lai gan pašreizējā PA direktīva ir veicinājusi pārkāpēju no citām valstīm *anonimitātes* mazināšanu, ievērojami palielinot izmeklēto pārrobežu gadījumu skaitu, tai ir bijuši arī savi ierobežojumi, jo tās atturošā ietekme nav bijusi pietiekama, lai izbeigtu pārkāpēju *nesodāmību*.

Šīs iniciatīvas mērķis ir vēl vairāk uzlabot ceļu satiksmes drošību, paplašinot PA direktīvas darbības jomu, lai to attiecinātu arī uz citiem ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumiem, un racionalizējot (t. i., vienkāršojot, digitalizējot un pilnveidojot) citās valstīs izdarītu ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumu izmeklēšanu, tādējādi veicinot sankciju pārrobežu

⁸ Iniciatīva Nr. 26 COM(2021) 645 final II pielikumā.

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

¹⁰ Komisijas tīmekļa vietne “Dodieties uz ārzemēm”:
https://ec.europa.eu/transport/road_safety/going_abroad/index_lv.htm.

¹¹ SEC(2008) 351.

izpildi. Tās mērķis ir arī uzlabot vadītāju nerezidentu pamattiesību aizsardzību. Mērķi, kas paredzēti, lai maksimāli atraisītu direktīvas potenciālu, ir šādi.

1. Veicināt to, ka vadītāji nerezidenti ievēro papildu ceļu satiksmes drošības noteikumus. Bīstama uzvedība ir viens no faktoriem, ar kuriem var izskaidrot lielo ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo un smagi ievainoto skaitu. Svarīgi ir novērst šādu bīstamu uzvedību, paplašinot PA direktīvas darbības jomu, lai tajā iekļautu arī citus ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumus, un tādējādi mazinot nesodāmību. Ja dalībvalstis nevar efektīvi sodīt pārkāpējus no citām dalībvalstīm, lai nodrošinātu vienlīdzīgu attieksmi pret vietējiem vadītājiem un vadītājiem nerezidentiem, tas ievērojami mazina izpildes centienu ticamību.
2. Racionalizēt dalībvalstu savstarpējās palīdzības procedūras ceļu satiksmes drošības noteikumu pārobežu izmeklēšanā. PA direktīvas izvērtējumā, kas veikts 2016. gadā¹², tika identificēti šādi galvenie iemesli, kas liedz piemērot taisnīgu sodu pārkāpējiem nerezidentiem: 1) aptuveni puse no fiksētajiem vadītāju nerezidentu izdarītajiem ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumiem netika izmeklēti; 2) aptuveni puse naudas sodu par šādiem ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumiem, kas izmeklēti, netika veiksmīgi izpildīti; 3) gandrīz visos pārkāpumos, kur pārkāpēji atteicās maksāt naudas sodus, netika panākta soda izpilde — veiksmīgi izpildītie sodi galvenokārt bija brīvprātīgu maksājumu rezultāts. Apzināto trūkumu galvenie iemesli bija apgrūtināšana, laukietilpīga un tādējādi iztrūkstoša savstarpējā palīdzība un sadarbība starp dalībvalstīm ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumu izmeklēšanā un trūkumi sankciju izpildē pēc apmaiņas ar transportlīdzekļu reģistrācijas datiem, it īpaši, ja ir piemērojami atšķirīgi tiesiskās atbildības režīmi.
3. Stiprināt pārkāpēju nerezidentu pamattiesību aizsardzību, tai skaitā saskaņošanu ar jaunajiem ES noteikumiem par personas datu aizsardzību. Komisija saņēma vairākas iedzīvotāju sūdzības par pamattiesību (ne-)ievērošanu, it īpaši attiecībā uz pārsūdzībām par iespējami izdarītajiem ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumiem citās valstīs (īpaši tika norādīts uz to, ka trūkst informācijas par pārsūdzības procedūrām, vai arī tā ir neskaidra), trūkstošiem pierādījumiem, atšķirīgiem termiņiem paziņojumu par sodu / informatīvo vēstulju nosūtīšanai vietējiem vadītājiem un vadītājiem nerezidentiem, dokumentu neatbilstošu izsniegšanu, tai skaitā tulkojumu neesību un problēmām piekļūt konkrētai informācijai par izdarītiem pārkāpumiem un veidiem, kā samaksāt naudas sodus. Visbeidzot, vienlīdz svarīgi ir arī tas, ka priekšlikums nodrošina saskaņošanu ar jaunajām Savienības tiesībām par personas datu aizsardzību¹³, kuras pieņemtas pa šo laiku.

Sīkāka informācija par to, kā minētie mērķi un saistītās problēmas ir ņemtas vērā ar šo iniciatīvu, ir izklāstīta šā paskaidrojuma raksta 3. nodaļā.

Lai nodrošinātu konsekventu pieeju ceļu satiksmes noteikumu pārobežu izpildē, ir izveidota sarunu pakete, kas sastāv no trīs iniciatīvām, — papildus šim priekšlikumam direktīvai, ar ko groza PA direktīvu, tā ietver arī priekšlikumu jaunai direktīvai par vadītāja apliecību (ar kuru aizstāj Direktīvu 2006/126/EK par vadītāju apliecībām¹⁴ (turpmāk “Vadītāja apliecību

¹² SWD(2016) 355 final.

¹³ Regula (ES) 2016/679 par fizisku personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi un šādu datu brīvu apriti (Vispārīgā datu aizsardzības regula) (OV L 119, 4.5.2016., 1. lpp.) un Direktīva (ES) 2016/680 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.).

¹⁴ OV L 403, 30.12.2006., 18. lpp.

direktīva”) un priekšlikumu jaunai Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai par noteiktu vadītāja tiesību atņemšanas ietekmi visā Savienībā.

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

Ierosinātā PA direktīvas pārskatīšana ir saskaņā ar citiem Savienības tiesību aktiem par ceļu satiksmes drošību. Tajā 1) ir atsauce uz Padomes Direktīvu 1999/37/EK par transportlīdzekļu reģistrācijas dokumentiem¹⁵, ciktāl runa ir par transportlīdzekļu reģistrācijas datu elementu klasifikāciju; 2) ar to tiek paplašināta PA direktīvas darbības joma, to attiecinot arī uz pārslogota transportlīdzekļa izmantošanas pārkāpumu, tādējādi izveidojot ciešu saikni ar Padomes Direktīvas 96/53/EK par noteiktu transportlīdzekļu maksimālo pieļaujamo svaru un gabarītiem¹⁶ piemērošanu; 3) tā papildina Vadītāja apliecību direktīvu, ļaujot izmantot personas datus no vadītāja apliecību reģistriem ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumu izmeklēšanai, informējot pārkāpējus par piemērotajām sankcijām, kas skar viņu tiesības vadīt transportlīdzekli, un nosakot personu, kura ir atbildīga par ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumiem.

- **Saskanība ar citām Savienības politikas jomām**

Jau pastāv plašāks spēkā esošu tiesību instrumentu kopums un tiek īstenotas iniciatīvas Savienības līmenī, it īpaši policijas un tiesu iestāžu sadarbības jomā, kuras jāņem vērā attiecībā uz šo iniciatīvu, piemēram, esošās pārrobežu izmeklēšanas procedūras saskaņā ar Konvenciju par Eiropas Savienības dalībvalstu savstarpēju palīdzību krimināllietās¹⁷, Eiropas izmeklēšanas rīkojumu¹⁸ un Prīmes lēmumiem, kas patlaban tiek pārskatīti¹⁹. Tomēr šis priekšlikums paredz īpašas vienkāršotas un digitalizētas procedūras, kas vērstas uz tās personas noteikšanu, kura ir atbildīga par ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumu, un uz dokumentu izsniegšanas procedūrām, un kas paredz atkāpes no iepriekš minētajiem tiesību aktiem, lai atvieglotu miljoniem tādu ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumu automātisku fiksēšanu, kuri bieži tiek kvalificēti par administratīviem. Priekšlikums tāpat kā pašreizējā PA direktīvas versija saglabā ciešu saikni ar Pamatlēmumu 2005/214/TI²⁰, proti, naudas soda nesamaksāšanas gadījumā. Tas veicina minētā pamatlēmuma efektīvu piemērošanu, uzlabojot par ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumiem atbildīgo personu noteikšanu un vadītāju nerezidentu pamattiesību aizsardzību.

Šis priekšlikums arī attiecas uz 1) Regulu (ES) 910/2014 par elektronisko identifikāciju un uzticamības pakalpojumiem elektronisko darījumu veikšanai²¹, lai nodrošinātu informatīvās vēstules un to turpmāko dokumentu juridisko spēku un pieņemamību, kurus nosūta un saņem, izmantojot elektroniski reģistrētu piegādes pakalpojumu; 2) Direktīvu 2010/64/ES par

¹⁵ OV L 138, 1.6.1999., 57. lpp.

¹⁶ Padomes Direktīva 96/53/EK, ar kuru paredz noteiktu Kopienā izmantotu transportlīdzekļu maksimālos pieļaujamās gabarītus iekšzemes un starptautiskajos autopārvadājumos, kā arī šo transportlīdzekļu maksimālo pieļaujamo masu starptautiskajos autopārvadājumos (OV L 235, 17.9.1996., 59. lpp.).

¹⁷ Padomes Akts (2000. gada 29. maijs), ar ko pieņem Konvenciju par Eiropas Savienības dalībvalstu savstarpēju palīdzību krimināllietās saskaņā ar 34. pantu Līgumā par Eiropas Savienību (OV C 197, 12.7.2000., 1. lpp.).

¹⁸ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2014/41/ES (2014. gada 3. aprīlis) par Eiropas izmeklēšanas rīkojumu krimināllietās (OV L 130, 1.5.2014., 1. lpp.).

¹⁹ COM(2021) 784 final.

²⁰ 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.).

²¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 910/2014 (2014. gada 23. jūlijs) par elektronisko identifikāciju un uzticamības pakalpojumiem elektronisko darījumu veikšanai iekšējā tirgū un ar ko atceļ Direktīvu 1999/93/EK (OV L 257, 28.8.2014., 73. lpp.).

tiesībām uz mutisko un rakstisko tulkojumu kriminālprocesā²², lai nodrošinātu informatīvās vēstules un turpmāko dokumentu tulkojuma standarta kvalitāti un to, ka kriminālprocesus, kuros vajadzīgas īpašas garantijas attiecīgajām personām un procesuālie aizsardzības pasākumi aizdomās turētajiem un apsūdzētajiem, neietekmē pārskatītās PA direktīvas īstenošana; 3) Direktīvu (ES) 2022/2555 par pasākumiem nolūkā panākt vienādi augsta līmeņa kiberdrošību visā Savienībā²³, lai nodrošinātu apmaiņu ar informāciju par paziņotiem kiberdrošības incidentiem, kur apstrādātos personas datus glabā, izmantojot mākoņus vai mākoņmitināšanas pakalpojumus; 4) Regulu (ES) 2018/1724 par vienotu digitālo vārteju²⁴, lai nodrošinātu šā paskaidrojuma raksta 4. nodaļā minētā speciālā digitālā portāla un Komisijas portāla “Your Europe” saderību; 5) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvām 2012/13/ES²⁵, 2013/48/ES²⁶, (ES) 2016/343²⁷, (ES) 2016/800²⁸, (ES) 2016/1919²⁹, lai nodrošinātu, ka kriminālprocesus, kuros vajadzīgas īpašas garantijas attiecīgajām personām un — attiecībā uz Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2018/1725 par fizisku personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi Savienības iestādēs³⁰ — procesuālas garantijas aizdomās turētajiem un apsūdzētajiem, neietekmē pārskatītās PA regulas īstenošana.

Kā minēts šīs iniciatīvas mērķos, Savienības tiesības par personas datu aizsardzību ir reformētas. It īpaši tika pieņemta Direktīva (ES) 2016/680 (Direktīva par datu aizsardzību tiesībaizsardzības jomā — DAT), kas stājās spēkā 2016. gada maijā. DAT 62. panta 6. punktā noteikts, ka Komisijai līdz 2019. gada 6. maijam jāpārskata citi ES tiesību akti, ar kuriem reglamentē kompetento iestāžu veikto personas datu apstrādi tiesībaizsardzības nolūkos, lai izvērtētu nepieciešamību tos pielāgot DAT, un, ja nepieciešams, jāiesniedz priekšlikumi to grozīšanai, lai nodrošinātu konsekventu pieeju to personas datu aizsardzībai, uz kuriem attiecas DAT darbības joma. Komisija 2020. gadā savas veiktās pārskatīšanas rezultātus publicēja paziņojumā³¹, kurā noteikti 10 tiesību akti, tai skaitā PA direktīva, kas būtu jāpielāgo DAT, un termiņš, lai to izdarītu. Tādējādi ar šo iniciatīvu tiek nodrošināta

²² 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.*).

²³ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2022/2555 (2022. gada 14. decembris), ar ko paredz pasākumus nolūkā panākt vienādi augstu kiberdrošības līmeni visā Savienībā un ar ko groza Regulu (ES) Nr. 910/2014 un Direktīvu (ES) 2018/1972 un atceļ Direktīvu (ES) 2016/1148 (*OV L 333, 27.12.2022., 80. lpp.*).

²⁴ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2018/1724 (2018. gada 2. oktobris), ar ko izveido vienotu digitālo vārteju, lai sniegtu piekļuvi informācijai, procedūrām un palīdzības un problēmu risināšanas pakalpojumiem, un ar ko groza Regulu (ES) Nr. 1024/2012 (*OV L 295, 21.11.2018., 1. lpp.*).

²⁵ 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.*).

²⁶ 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.*).

²⁷ 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.*).

²⁸ 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.*).

²⁹ 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.*).

³⁰ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2018/1724 (2018. gada 2. oktobris), ar ko izveido vienotu digitālo vārteju, lai sniegtu piekļuvi informācijai, procedūrām un palīdzības un problēmu risināšanas pakalpojumiem, un ar ko groza Regulu (ES) Nr. 1024/2012 (*OV L 295, 21.11.2018., 1. lpp.*).

³¹ COM(2020) 262 final.

saskaņošana ar DAT, it īpaši precizējot, ka DAT ir piemērojama personas datu apstrādei PA direktīvas kontekstā.

Turklāt esošo pārrobežu izmeklēšanas procedūru un IT risinājumu digitalizācija, kura paredzēta priekšlikumā regulai, ar ko paredz noteikumus par tiesu iestāžu sadarbības digitalizāciju un tiesu iestāžu pieejamību pārrobežu civillietās, komercietās un krimināllietās³², ar mērķi atvieglot procedūru veikšanu un mazināt praktiskās grūtības saistībā ar fizisku un juridisku personu efektīvu un pārredzamu piekļuvi tiesiskumam, ir jāņem vērā turpmāko procedūru digitalizācijā saskaņā ar šo priekšlikumu, izmantojot īstenošanas aktus, lai nodrošinātu piemērojamo sistēmu saderību. Digitālie risinājumi, kas jāievieš ar īstenošanas aktiem saskaņā ar šo priekšlikumu, būtu arī jāaskaņo ar pārrobežu sadarbības prasībām digitālajiem publiskajiem pakalpojumiem, kuras noteiktas priekšlikumā par Sadarbības Eiropas aktu³³, ar ko uzlabo pārrobežu sadarbību publiskajā sektorā.

2. JURIDISKAIS PAMATS, SUBSIDIARITĀTE UN PROPORCIONALITĀTE

• Juridiskais pamats

PA direktīvas pieņemšanas sākotnējais juridiskais pamats bija LESD 87. panta 2. punkts³⁴ — policijas sadarbības juridiskais pamats, kas ļāva Apvienotajai Karalistei, Dānijai un Īrijai atteikties no direktīvas piemērošanas. Ar Tiesas 2014. gada 6. maija spriedumu lietā C-43/12³⁵ šī direktīva tika atcelta, uzskatot, ka to nevarēja pieņemt, par juridisko pamatu izmantojot policijas sadarbību, un ka direktīva bija jāpieņem, pamatojoties uz LESD 91. panta 1. punkta c) apakšpunktu, kas ir transporta juridiskais pamats, kā to sākotnēji bija ieteikusi Komisija. Jaunā pašreizējā direktīva tika pieņemta 2015. gada 11. martā, pamatojoties uz pārveidoto juridisko pamatu un bez būtiskiem atceltās direktīvas satura grozījumiem, kā arī aptverot visas dalībvalstis.

Šajā priekšlikumā tiek saglabāts PA direktīvas pamatmērķis uzlabot ceļu satiksmes drošību. Priekšlikuma saturs nav pretrunā minētajam mērķim un nepārsniedz to, kas nepieciešams, lai veicinātu pārrobežu informācijas apmaiņu par ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumiem, ja tie izdarīti ar transportlīdzekli, kurš reģistrēts dalībvalstī, kas nav dalībvalsts, kurā izdarīts pārkāpums. Tādējādi priekšlikuma juridiskais pamats joprojām ir LESD 91. panta 1. punkta c) apakšpunkts, saskaņā ar kuru “*Eiropas Parlaments un Padome saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru (..) nosaka: (..) pasākumus, kas pastiprina transporta drošību.*”

• Subsidiaritāte

Pārkāpēju nerezidentu nesodāmības izbeigšana un vienlīdzīgas attieksmes pret visiem ceļu lietotājiem nodrošināšana visā Savienībā nevar būt tik efektīva, ja tai pievēršas dažādos veidos, īstenojot valsts vai reģionālas pieejas (daudzpusējus vai divpusējus nolīgumus). PA direktīvas darbības izvērtējumā tika secināts, ka, lai sasniegtu tādus pašus rezultātus kā ar direktīvu, būtu jāpieņem vairāk nekā 300 divpusēju nolīgumu, kā rezultātā rastos nepārredzama, sarežģīta, potenciāli nesaskaņota un izmaksu ziņā neefektīva tiesiskā vide, galu galā radot ievērojamas izmaksas valstu pārvaldes iestādēm. Bez iejaukšanās ES līmenī būtu daudz dažādu noteikumu, kas nebūtu tik efektīvi pārkāpēju nerezidentu nesodāmības

³² COM(2021) 759 final.

³³ COM(2022) 720 final.

³⁴ Direktīva 2011/82/ES, ar ko veicina pārrobežu informācijas apmaiņu par ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumiem (OV L 288, 5.11.2011., 1. lpp.).

³⁵ Lieta C-43/12, ECLI:EU:C:2014:298.

izbeigšanā un tādas uzvedības maiņas veicināšanā, kuras rezultātā uzlabojas ceļu satiksmes drošība. Ceļu satiksmes drošības noteikumu pārrobežu izpilde būtu teju nesasniedzama, jo dalībvalstis nespētu nodrošināt savstarpēju palīdzību pārrobežu izmeklēšanas procedūrās.

Saskaņā ar subsidiaritātes principu uzskata, ka izpildes prakses piemērošana, ko dalībvalstis veic to teritorijā, ir galvenokārt dalībvalstu kompetencē. Ar šo iniciatīvu nav paredzēts piemērot prasības attiecībā uz ceļu satiksmes drošības noteikumu izpildi kā tādu. Tā ir vērsta tikai uz pārrobežu izmeklēšanas procedūru veicināšanu, ko dalībvalstis nevar sasniegt vienas pašas saskanīgā veidā, lai nodrošinātu vienlīdzīgu attieksmi pret vietējiem vadītājiem un vadītājiem nerezidentiem.

- **Proporcionalitāte**

Saskaņā ar proporcionalitātes principu, kas noteikts Līguma par Eiropas Savienību 5. panta 4. punktā, šajā priekšlikumā paredzētie pasākumi nepārsniedz to, kas ir nepieciešams, lai sasniegtu Līgumu mērķus, proti, uzlabot ceļu satiksmes drošību (nodrošinot ceļu satiksmes drošības noteikumu labāku pārrobežu izpildi).

Šajā priekšlikumā ir aplūkoti esošie šķēršļi ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumu efektīvai pārrobežu izmeklēšanai un vadītāju nerezidentu pamattiesību aizsardzībai izmeklēšanas posmā. Priekšlikumā ir noteikts tiesiskais un tehniskais regulējums dalībvalstu sadarbībai, lai identificētu personu, kura atbildīga par citā valstī izdarītu ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumu, nolūkā nodrošināt vienlīdzīgu attieksmi pret vadītājiem. Šajā nolūkā šīs iniciatīvas darbības joma tiek paplašināta, aptverot vēl septiņus ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumus, kurus var fiksēt attālināti bez transportlīdzekļa apturēšanas un vadītāja identificēšanas uz vietas un kuru novēršanu ieinteresētās personas uzskata par būtiskāko, lai vēl vairāk uzlabotu ceļu satiksmes drošību ES.

Tā kā ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumus var klasificēt kā administratīvus pārkāpumus vai kriminālpārkāpumus, un līdz ar to atšķiras iestādes, kas ir kompetentas saukt pie atbildības par šiem pārkāpumiem, kā arī izvirzītais mērķis, personas datu apstrādei būtu jāatbilst VDAR vai DAT. Īstermiņā Komisijai un dalībvalstīm radīsies izmaksas saistībā ar tādu IT risinājumu izstrādi un ieviešanu, kas nepieciešami ne tikai informācijas apmaiņai/kopīgošanai starp tiesībaizsardzības iestādēm, bet arī informācijas apmaiņai/kopīgošanai starp šīm iestādēm un ceļu lietotājiem. Tomēr ilgtermiņā šīs izmaksas kompensēs ieguvumi, ko radīs uzlabota sadarbība un saziņa. Lai mazinātu regulatīvās ziņošanas slogu, pārskatītās PA direktīvas piemērošanas uzraudzība pēc iespējas balstīsies uz esošajiem datu ziņošanas kanāliem un infrastruktūru, kā arī automatizētu datu izgūšanu. Attiecībā uz ceļu lietotājiem, kas ir gan uzņēmumi, gan iedzīvotāji, paredzams, ka priekšlikums samazinās izmaksas, kas saistītas ar mijiedarbību ar publiskās pārvaldes iestādēm.

- **Juridiskā instrumenta izvēle**

Ar šo priekšlikumu tiek vēl vairāk racionalizēti pienākumi, kas noteikti dalībvalstu iestādēm saistībā ar pārrobežu informācijas apmaiņu par ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumiem, un tiek nodrošināts augstāks to saskaņošanas līmenis. Tajā pašā laikā priekšlikuma mērķis ir nodrošināt dalībvalstīm elastīgumu, kas vajadzīgs, lai ņemtu vērā valstu specifiku (piemēram, iespēju noteikt būtiskas vai svarīgas papildu struktūras vai procedūras, kas pārsniedz ierosinātos pasākumus). Tāpēc, ņemot vērā iepriekš minēto un faktu, ka tas sastāv no vairākiem grozījumiem esošajā PA direktīvā, turpmākajam tiesību instrumentam vajadzētu būt direktīvai, jo tā nodrošina mērķtiecīgu saskaņošanu, kā arī noteiktu elastīguma pakāpi kompetentajām iestādēm. Tā kā grozītajā direktīvā tiek saglabāta

tās pašreizējā struktūra un tās saturs pēc būtības netiek ietekmēts, pārstrādāta redakcija nav vajadzīga.

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

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

Komisija 2016. gadā veica izvērtējumu par to, kā PA direktīvas piemērošana notiek dalībvalstīs³⁶, novērtējot tās atbilstību, ES pievienoto vērtību, saskaņotību, efektivitāti un lietderīgumu. Vēlāk Komisija iesniedza īstenošanas ziņojumu Eiropas Parlamentam un Padomei³⁷.

Izvērtējumā tika secināts turpmāk izklāstītais.

1. PA direktīvas darbības joma tika uzskatīta par piemērotu, jo tā aptver visbūtiskākos ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumus, t. i., gadījumus, kad transportlīdzeklis nav jāaptur, lai pārkāpumu fiksētu. Izvērtējumā tika arī secināts, ka varētu būt lietderīgi apsvērt iespēju direktīvas darbības jomā iekļaut papildu ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumus, kuri apdraud ceļu satiksmes drošību un attiecībā uz kuriem arvien biežāk tiek izmantots automātiskais pārbaudes aprīkojums, piemēram, nepietiekama distance no priekšā esošā transportlīdzekļa, bīstama apdzīšana un transportlīdzekļa bīstama novietošana stāvēšanai.
2. Elektroniskā informācijas sistēma, ko izmanto transportlīdzekļa reģistrācijas datu apmaiņai (*Eucaris*), paredz efektīvu, ātru, drošu un konfidenciālu transportlīdzekļu reģistrācijas datu apmaiņu un nerada nevajadzīgu administratīvo slogu. Tomēr sistēmas potenciāls vēl nav pilnībā īstenots. Aptuveni 50 % no fiksētajiem autovadītāju nerezidentu izdarītajiem ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumiem 2015. gadā netika izmeklēti.
3. Nebija iespējams noteikt skaidru korelāciju starp PA direktīvu un to, kā ceļu lietotāji nerezidenti ievēro spēkā esošos ceļu satiksmes noteikumus, vai sniegt skaidrus pierādījumus par direktīvas pozitīvo ietekmi uz ceļu satiksmes drošību.
4. Attiecībā uz ārējo saskaņību izvērtējumā tika secināts, ka PA direktīva ir veicinājusi saskaņotāku ES tiesisko regulējumu ceļu satiksmes drošības jomā, papildinot citus instrumentus, piemēram, Vadītāja apliecību direktīvu. Iekšējās saskaņības analīzē tika konstatēts, ka abi PA direktīvas konkrētie mērķi, proti, veicināt ceļu satiksmes noteikumu pārrobežu izpildi, veicot transportlīdzekļu reģistrācijas datu pārrobežu apmaiņu, un palielināt iedzīvotāju informētību par spēkā esošajiem ceļu satiksmes noteikumiem, pilnībā papildina viens otru.
5. PA direktīvas potenciālu uzlabot ceļu satiksmes drošību var izmantot vēl vairāk. Aptuveni 50 % gadījumu izmeklēšana par vadītāju nerezidentu izdarītajiem ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumiem netika īstenota veiksmīgi. Iemesls bija vai nu dalībvalstu savstarpējās palīdzības un sadarbības trūkums ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumu izmeklēšanā pēc transportlīdzekļu reģistrācijas datu apmaiņas, vai arī tas, ka uz dalībvalstu lēmumiem, ko pieņem gadījumos, kad netiek samaksāts naudas sods par šiem pārkāpumiem, bieži vien neattiecas Padomes

³⁶ SWD(2016) 355 final; izvērtējums tika papildināts ar pētījumu, ko veica ārēji konsultanti — *Grimaldi Studio Legale* (2016), ISBN 978-92-79-59136-5.

³⁷ COM(2016) 744 final.

Pamatlēmums 2005/214/TI. Procedūras, ko piemēro pārrobežu gadījumos, kad netiek samaksāts naudas sods, šķiet, nebija pielāgotas situācijai, kurā katru gadu bija vajadzējis fiksēt miljoniem ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumu, uz kuriem attiecas PA direktīva.

- **Ekspertu atzinumu pieprasīšana un izmantošana**

Komisija ir nolīgusi konsorciju, ko veido uzņēmumi *Ecorys*, *Wavestone* un *Grimaldi*, lai atbalstītu PA direktīvas pārskatīšanas ietekmes novērtējumu³⁸. Līgumslēdzējs ir sazinājies ar direktīvas tieši skartajām ieinteresētajām personām, rīkojot mērķtiecīgas aptaujas un darbseminārus. Notika apspriešanās ar plašu ekspertu loku ne tikai transporta jomā, bet arī citās politikas jomās, piemēram, policijas un tiesu iestāžu sadarbības jomā. Līgumslēdzējs arī veica juridisko analīzi par 1) savstarpējās palīdzības un atzīšanas procedūrām ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumu pārrobežu izmeklēšanā; 2) *Eucaris* izmantošanu; 3) vadītāja tiesību atņemšanas pārrobežu izpildi; 3) atbilstošo juridisko pamatu, ņemot vērā iespējamu pārskatītās direktīvas darbības jomas paplašināšanu, lai aptvertu citus ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumus, tai skaitā noteikumu par autotransporta piekļuves ierobežojumiem pilsētās (*UVAR*) pārkāpumus; 4) personas datu aizsardzības noteikumiem; 5) īpašām sankcijām, piemēram, transportlīdzekļu konfiskāciju/aizturēšanu un nodrošinājuma garantiju piemērošanu, t. i., praksi, kad iemaksā nodrošinājumu kā drošības naudu par tāda nauda soda atmaksu, kas piemērots par ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumu. Tika veikta arī tehniskā analīze par ES tiesu sistēmu digitalizāciju un par pienācīgiem digitālajiem/IT risinājumiem attiecībā uz pārskatīto direktīvu.

- **Apspriešanās ar ieinteresētajām personām**

Apspriešanās mērķis bija pārliecināties, vai ieinteresētās personas piekrīt Komisijas izpratnei par attiecīgajiem jautājumiem, un jo īpaši apkopot viedokļus par politikas pasākumu projektiem. Apspriešanās tika apkopoti arī pierādījumi par politikas pasākumu projektu paredzamajām izmaksām un ieguvumiem. Tas palīdzēja apzināt nepilnības intervences loģikā vai jomās, kurām arī turpmāk jāpievērš uzmanība. Sabiedriskā apspriešana par sākotnējo ietekmes novērtējumu, mērķtiecīgās apspriedes un atklātā sabiedriskā apspriešana tika rīkotas ar mērķi apkopot informāciju un viedokļus par šādiem ietekmes novērtējuma elementiem: 1) problēmas definīcija, tai skaitā attiecīgie problēmu veicinošie faktori un politikas mērķi; 2) pārskatīšanas tvērums; 3) iespējamie politikas pasākumi un variantu un to iespējamā ietekme, arī ietekme uz subsidiaritāti un ES dimensiju; 4) efektivitātes aiztaupījuma (it īpaši regulatīvo izmaksu samazinājuma) un vienkāršošanas pasākumu tvērums.

Notika apspriešanās ar plašu ieinteresēto personu loku, piemēram, 1) centrālās valdības iestādēm (satiksmes ministrijām, iekšlietu un tieslietu ministrijām, decentralizētām valsts aģentūrām); 2) vietējās valdības iestādēm (pašvaldībām un to apvienībām, piemēram, *POLIS* un *Eurocities*); 3) pētniecības organizācijām un ceļu satiksmes drošības jomas NVO (piemēram, *VIAS* institūtu, *ETSC*, *FERSI/SWOV*); 4) policijas tīkla organizācijām (piemēram, *ROADPOL*); 5) ceļu lietotāju organizācijām, uzņēmumiem un autotransporta apvienībām (piemēram, *ADAC*, *FIA*, *IRU*, *UICR*, *TLN*, *CORTE*, *Leaseurope*).

³⁸ Ietekmes novērtējuma atbalsta pētījums, kas veikts, lai pārskatītu Direktīvu (ES) 2015/413, ar ko veicina pārrobežu apmaiņu ar informāciju par ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumiem, *ECORYS* konsorcijs (2023), MOVE/C2/SER/2019-425/SI2.819667.

• Ietekmes novērtējums

Kā izklāstīts sākotnējā ietekmes novērtējumā³⁹, tika analizēta šāda šīs iniciatīvas ietekme: 1) ekonomiskā ietekme — *ietekme uz publiskās pārvaldes iestādēm, privāto sektoru (piemēram, līzinga sabiedrībām), MVU, ceļu lietotājiem, iekšējā tirgus darbību un konkurenci*; 2) sociālā ietekme — *ietekme uz ceļu satiksmes drošību un pamattiesību aizsardzību*; 3) vidiskā ietekme — *ietekme uz spēkā esošo ceļu satiksmes noteikumu, it īpaši piemērojamo ātruma ierobežojumu, ievērošanu*. Pamatscenārijs (“nedarīt neko”), attiecībā pret kuru tika novērtēta katra identificētā politikas risinājuma ietekme, ir balstīts uz 2020. gada ES atsauces scenāriju (*REF2020*) kā novērtējuma sākumpunktu, kurā ņemta vērā Covid-19 pandēmijas ietekme uz transporta nozari.

Šim priekšlikumam par PA direktīvas grozīšanu ir pievienots ietekmes novērtējuma ziņojums, kura projekts tika iesniegts Regulējuma kontroles padomei (RKP) 2022. gada 22. jūnijā. Regulējuma kontroles padome 2022. gada 22. jūlijā sniedza pozitīvu atzinumu ar atrunām⁴⁰. Ietekmes novērtējuma ziņojums tika attiecīgi koriģēts, lai ņemtu vērā ne tikai RKP atrunas, bet arī sīkāk formulētās piezīmes. Ietekmes novērtējuma ziņojumā ir sniegts politikas risinājumu sīks apraksts, kas ietverts 5. iedaļā, savukārt visu risinājumu ietekmes visaptveroša analīze ir sniegta 6. iedaļā. Analizētie politikas risinājumi ir apkopoti šādi.

1. Politikas risinājums Nr. 1. Šis ir politikas pamatrisinājums, kas ietver 11 (no 16) saglabātus politikas pasākumus, kuri ir kopīgi visiem politikas risinājumiem. PA direktīvas darbības joma tiktu paplašināta, lai tajā ietvertu citus ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumus, kurus var fiksēt attālināti ar automātisku pārbaudes aprīkojumu, piemēram, *nepietiekama distance no priekšā esošā transportlīdzekļa, bīstama apdzīšana, transportlīdzekļa bīstama novietošana stāvēšanai, balto līniju pārkāpšana, braukšana pa aizliegtu joslu vai noteikumu par ārkārtas koridoru izveidi un izmantošanu neievērošana, kā arī pārslogota transportlīdzekļa izmantošana*. Tas palielinātu esošās direktīvas efektivitāti, uzlabojot esošo informācijas apmaiņu un risinot problēmas, kas saistītas ar vadītāju nerezidentu pamattiesību aizsardzību izmeklēšanas posmā, tai skaitā personas datu aizsardzību, ko atbalsta visas ieinteresēto personu grupas. Saskaņā ar šo risinājumu informācija valsts transportlīdzekļu reģistros par iepriekšējo transportlīdzekļa turētāju/lietotāju būtu jā saglabā noteiktu laikposmu, un ar to būtu jāapmainās, ja tā ir pieejama. Ja transportlīdzeklis būtu lietots līzingā (vai tiktu lietots ilgtermiņa nomā), notiktu apmaiņa ar informāciju par transportlīdzekļa faktisko lietotāju, ja tā būtu pieejama valsts transportlīdzekļu reģistrā. Tiesībaizsardzības iestādēm būtu atļauts izmantot ne tikai transportlīdzekļu reģistrus, bet arī citus reģistrus, piemēram, valstu vadītāja apliecību reģistrus, vēlams, izmantojot vienotu elektronisku sistēmu, ja tas nepieciešams, lai identificētu par ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumu atbildīgo personu.
2. Politikas risinājumi Nr. 2 un 2.A. Šie risinājumi ietver visus politikas risinājuma Nr. 1 elementus un papildus paredz izveidot pielāgotas turpmākas pārrobežu izmeklēšanas procedūras, tai skaitā speciālu IT portālu⁴¹ saziņai starp valdības iestādēm/organizācijām, uzņēmumiem un iedzīvotājiem, un, vēlams, decentralizētu(-

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

⁴⁰ RSB/RM/cdd — rsb(2022)5013941.

⁴¹ Portāls ir paredzēts, lai tas darbotos kā vienots kontaktpunkts (VKP) vai vienots Eiropas elektroniskās piekļuves punkts ceļu satiksmes drošības noteikumu pārrobežu izpildei.

as)⁴² platformu(-as), lai savstarpēji savienotu valsts reģistrus/IT aizmugurpakalpojumus informācijas pārrobežu apmaiņā, izmantojot norīkotos kontaktpunktus. Politikas risinājumā Nr.2.A ieviestā iespēja piemērot transportlīdzekļa īpašniekam/turētājam pienākumu sadarboties ar iestādēm atbildīgās personas noteikšanā saskaņā ar attiecīgās dalībvalsts tiesību aktiem vienkāršotu pārrobežu izmeklēšanas procedūras, un ir paredzams, ka tā palielinātu veiksmīgas izmeklēšanas rādītāju dalībvalstīs, kas piemēro vadītāju tiesiskās atbildības režīmus. Dažas dalībvalstis jau izmanto šo pieeju, piemēram, saskaņā ar Zalcburgas foruma CBE nolīgumu⁴³.

3. Politikas risinājumi Nr. 3 un 3.A. Šie risinājumi balstās uz politikas risinājumu 2.A un papildus paredz ieviest pielāgotas turpmākas procedūras to (galīgo) lēmumu par naudas sodiem savstarpējai atzīšanai, kas izdoti saistībā ar pārkāpumiem, uz kuriem attiecas PA direktīvas darbības joma. Politikas risinājums Nr. 3 arī paredz īpašus procesuālos standartus un garantijas, kas jāievēro, kad naudas sodu izpilde notiek ārvalstīs. Politikas risinājums Nr. 3A ir politikas risinājuma Nr. 3 papildināta versija, ar kuru tiktu ierobežoti iemesli, lai atteiktos atzīt un izpildīt citas dalībvalsts lēmumu par naudas sodu, kā noteikts Pamatlēmuma 2015/214/TI 7. pantā.

Kopumā ierosināto pasākumu efektivitātes analīze liecina, ka kopējie ieguvumi, kas atkarībā no politikas risinājuma svārstās no 1259,2 miljoniem EUR līdz 3850,6 miljoniem EUR, ievērojami pārsniedz kopējās izmaksas, kas ir no 72,8 miljoniem EUR līdz 150 miljoniem EUR 2020. gada cenās. Lai gan vislielākās izmaksas ir saistītas ar uzlabotu izmeklēšanu, ko veiktu dalībvalstu iestādes, proti, ar informatīvo vēstuli / sodu paziņojumu izsūtīšanu ierakstītā vēstulē, kam ir arī cieša saistība ar pamattiesību aizsardzību, galvenais ieguvums ir izglābto dzīvību vērtība, t. i., (kvantificētā) sociālā ietekme pozitīvā veidā dominē pār ekonomisko ietekmi.

Ietekmes novērtējumā ir secināts, ka vēlamais risinājums ir politikas risinājums Nr. 2A, kas tiek uzskatīts par efektīvu iecerēto politikas mērķu sasniegšanā, sniedz augstu neto ieguvumu, ir iekšēji saskaņots, samērīgs attiecībā uz iniciatīvas mērķiem, ņemot vērā dalībvalstu noteikumus un procedūras, un kopumā ir vislabākais politiskās un juridiskās realizējamības ziņā. Politikas risinājums Nr. 2.A var arī ievērojami veicināt pārrobežu izmeklēšanas procedūras (un attiecīgi arī naudas sodu pārrobežu izpildi), kas kompensētu iespējamās problēmas saistībā ar ārējo saskanību. Šis politikas risinājums pārbīdīs uz priekšu ES likumdošanas pilnvaras ar mērenu ieceru vērienu, iezīmējot ceļu uz vispārpieņemamu un ļoti efektīvu tiesiskās atbildības režīmu, kas piemērojams par ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumiem.

⁴² Sistēmas decentralizētais raksturs nozīmē, ka vienība, kurai būtu uzticēta sistēmas komponentu darbības pārvaldība, nenodrošinātu datu glabāšanu vai apstrādi. Atkarībā no tā, vai sistēmas piekļuves punktu uztur ES iestāde, aģentūra vai struktūra un vai tas notiek valsts/starptautiskā līmenī, un no tā, kuras valsts iestādes apstrādā personas datus, un kādiem nolūkiem, būtu piemērojama vai nu Regula (ES) 2018/1725 par fizisku personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi Savienības iestādēs, struktūrās, birojos un aģentūrās un par šādu datu brīvu apriti (OV L 295, 21.11.2018., 39. lpp.), Regula (ES) 2016/679 par fizisku personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi un šādu datu brīvu apriti (Vispārīgā datu aizsardzības regula) (OV L 119, 4.5.2016., 1. lpp.), vai arī Direktīva (ES) 2016/680 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.).

⁴³ Daudzpusējo Zalcburgas foruma CBE nolīgumu parakstīja Bulgārija, Horvātija, Ungārija un Austrija 2012. gada 11. oktobrī. Tajā izmantots ar PA direktīvu izveidotais satvars, un tas arī paredz sadarbību ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumu izmeklēšanā (http://www.salzburgforum.org/Treaties_and_Agreement/CBE_Agreement.html).

Vēlamā politikas risinājuma Nr. 2A galvenā sociālā ietekme izriet no PA direktīvas atturošās ietekmes, ko rada labāka ceļu satiksmes drošības noteikumu izpilde, un tā tika novērtēta ietekmes uz ceļu satiksmes drošību izteiksmē (konkrētāk, glābto dzīvību un novērsto ievainojumi izteiksmē). Aplēsts, ka saskaņā ar politikas risinājumu Nr. 2.A, salīdzinot ar pamatscenāriju, laikposmā no 2025. līdz 2050. gadam tiks izglābtas 384 dzīvības un novērsti 21 789 ievainojumu gadījumi. Naudas izteiksmē tiek lēsts, ka, salīdzinot ar pamatscenāriju, negadījumu ārējo izmaksu samazinājums 2025.–2050. gada laikposmā būs aptuveni 2,8 miljardi EUR, izsakot pašreizējā vērtībā. Turklāt līzinga sabiedrības var gaidīt, ka, salīdzinot ar pamatscenāriju, tās 2025.–2050. gada laikposmā ietaupīs aptuveni 7 miljonus EUR gadā, izsakot pašreizējā vērtībā, jo tām būs mazāks administratīvais slogs, ja transportlīdzekļa turētāja (līzinga ņēmēja) identitāti varēs tieši izgūt no transportlīdzekļu reģistrācijas datiem.

Sagaidāms, ka politikas risinājums Nr. 2A efektīvi palielinās veiksmīgi izmeklētu pārkāpumu īpatsvaru, un tam būtu jārada augstākas izpildes izmaksas, jo būs lielāks izsniegto soda paziņojumu skaits. Tiek lēsts, ka salīdzinājumā ar pamatscenāriju papildu izpildes izmaksas dalībvalstīm 2025.–2050. gada laikposmā sasniegs 136,8 miljonus EUR, izsakot pašreizējā vērtībā. Šīs izmaksas ietver vienreizējas pielāgošanas izmaksas, kas radīsies dalībvalstu pārvaldes iestādēm un sasniegs 4,6 miljonus EUR (piemēram, lai pielāgotu IT sistēmas). Sagaidāms, ka šīs samērā zemās papildu izmaksas kompensēs papildu ieņēmumi no sodu samaksas, lai gan šādu ietekmi nevarēja novērtēt. Turklāt tiek lēsts, ka salīdzinājumā ar pamatscenāriju pielāgošanas izmaksas Eiropas Komisijai (galvenokārt lai atjauninātu informācijas portālu) 2025.–2050. gada laikposmā būs 1,5 miljoni EUR, izsakot pašreizējā vērtībā.

Vēlamā politikas risinājuma ietekmei uz vidi vajadzētu būt nedaudz pozitīvai. Paredzams, ka vadītāju nerezidentu nesodāmības izbeigšana veicinās to, ka vadītāji nerezidenti rūpīgāk ievēros likumu, un attiecībā uz ātruma pārsniegšanu (kas veido lielāko daļu no visiem pārkāpumiem, kurus izdara ar citu valstu transportlīdzekļiem) tas izpaužas kā mazāks vidējais ātrums, kas, savukārt, nozīmē mazāku degvielas patēriņu un attiecīgi arī mazāk piesārņotāju un CO₂ emisiju. Paredzams, ka laika gaitā, transportlīdzekļu klāstā palielinoties nulles emisiju vai mazemisiju transportlīdzekļu īpatsvaram, vidiskais uzlabojums, ko rada mazāks vidējais ātrums, nozīmes ziņā samazināsies. Kopumā nav paredzams, ka pozitīvā ietekme uz vidi būs ievērojama, taču tajā pašā laikā nav sagaidāms, ka tiks nodarīts kaitējums videi.

Šī iniciatīva tieši palīdz sasniegt Apvienoto Nāciju Organizācijas ilgtspējīgas attīstības mērķi Nr. 11 *“Padarīt pilsētas un apdzīvotas vietas iekļaujošas, drošas, noturīgas un ilgtspējīgas”* un jo īpaši mērķrādītāju Nr. 11.2. *“Līdz 2030. gadam nodrošināt visiem piekļuvi drošām, cenas ziņā izdevīgām, pieejamām un ilgtspējīgām transporta sistēmām, uzlabot ceļu satiksmes drošību, jo īpaši paplašinot sabiedrisko transportu, īpašu uzmanību pievēršot vismazāk aizsargāto iedzīvotāju, sievietes, bērnu, cilvēku ar invaliditāti un vecu cilvēku vajadzībām”*⁴⁴. Uzlabojot to ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumu izmeklēšanu, kuri izdarīti ar citās valstīs reģistrētiem transportlīdzekļiem, tiks pastiprināta PA direktīvas atturošā ietekme. Attiecīgi ir paredzams, ka ES ceļi kļūs drošāki visiem ceļu lietotājiem. Tiesību aktu izpilde uzvedības risku jomā ir viens no “drošas sistēmas pieejas” pamatelementiem un viens no Apvienoto Nāciju Organizācijas 2020. gada Stokholmas Deklarācijas par ceļu satiksmes drošību⁴⁵ pamatprincipiem.

⁴⁴ <https://sdgs.un.org/goals/goal11>

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

- **Normatīvā atbilstība un vienkāršošana**

Normatīvās atbilstības un izpildes programmas (*REFIT*)⁴⁶ ietvaros ir paredzēts, ka šis priekšlikums samazinās izpildes izmaksas, kas dalībvalstu iestādēm rodas saistībā ar ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumu izmeklēšanu. Ierosinātajiem pasākumiem būtu jāsaīsina izmeklēšanas ilgums un jāsamazina izmaksas uz katru pārkāpumu, un tas ir panākams, 1) uzlabojot informācijas apmaiņu starp iestādēm, tai skaitā piekļuvi reģistriem un to saturu; 2) izveidojot pielāgotu pārrobežu izmeklēšanas mehānismu, lai efektīvāk noteiktu, kurš ir personīgi atbildīgs par pārkāpumu, ieskaitot pienākumu sadarboties ar tiesībsardzības iestādēm faktiskā pārkāpēja identificēšanā, ja tas ir iespējams. Šim priekšlikumam būtu jāsamazina apgrūtinājuma izmaksas ceļu lietotājiem, jo uzlabosies informatīvo vēstuļu / soda paziņojumu un turpmākās saziņas ar pārkāpējiem saturs (labāka pamattiesību aizsardzība). Turklāt ir paredzams, ka samazināsies administratīvās izmaksas automobiļu līzīngā un nomas sabiedrībām, jo būs atļauta informācijas pārrobežu apmaiņa par transportlīdzekļa faktisko lietotāju (līzīngā ņēmēju).

Šī iniciatīva iemieso principu “digitalitāte pēc noklusējuma”⁴⁷, jo tā sekmē digitālo pārveidi, kad tas ir iespējams. Piemēram, tajā ir ierosinātas digitalizētas turpmākās procedūras saistībā ar sankciju pārrobežu izpildi par pārkāpumiem, uz kuriem attiecas PA direktīva, kā arī ar to tiek ieviestas standartizētas digitālas veidlapas, kas pārtulkotas visās ES valodās, tādējādi vienkāršojot to apmaiņu.

- **Pieejas “viens pieņemts — viens atcelts” piemērošana**

Pieeja “viens pieņemts — viens atcelts” nozīmē kompensēt jebkuru jaunu slogu iedzīvotājiem un uzņēmumiem, kas izriet no Komisijas priekšlikumiem, atceļot līdzvērtīgu esošu slogu tajā pašā politikas jomā. Kā paskaidrots iepriekšējā punktā, šā priekšlikuma rezultātā būtu jāsamazinās administratīvajām izmaksām privātajam sektoram — automobiļu līzīngā un automobiļu nomas sabiedrībām; aplēstais šo izmaksu samazinājums ir 0,435 miljoni EUR 2030. gadā un 0,275 miljoni 2050. gadā attiecībā pret pamatscenāriju. Aprēķinātie administratīvo izmaksu ietaupījumi vienai sabiedrībai ir aptuveni 202 EUR 2030. gadā un 128 EUR 2050. gadā. Izsakot pašreizējā vērtībā, tiek lēsts, ka laikposmā no 2025. līdz 2050. gadam administratīvo izmaksu ietaupījumi būs kopumā aptuveni 7 miljoni EUR.

- **Pamattiesības**

Viens no šā priekšlikuma konkrētajiem mērķiem ir uzlabot vadītāju nerezidentu pamattiesību aizsardzību. Uzlabota izpilde, ko nodrošinās pārrobežu apmaiņa ar informāciju par ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumiem, nodrošinās vienlīdzīgu attieksmi pret vietējiem vadītājiem un vadītājiem nerezidenti un to, ka tiks efektīvi īstenotas viņu tiesības uz efektīviem tiesiskās aizsardzības līdzekļiem un taisnīgu tiesu, nevainīguma prezumpcija un tiesības uz aizstāvību. Tas būtu jāpanāk, 1) nodrošinot informatīvo vēstuļu un turpmāko dokumentu autentiskuma pārbaudi; 2) nosakot saskaņotus terminus informatīvo vēstuļu un turpmāko dokumentu nosūtīšanai; 3) nosakot obligātās minimālās prasības informācijas kopīgošanai ar domājamajām atbildīgajām personām; 4) nodrošinot konsekventu valodas režīmu līdz posmam, kad tiek iesniegta pārsūdzība tiesā, un 5) nodrošinot, ka iedzīvotāji saņem vairāk informācijas informatīvajās vēstulēs / sodu paziņojumos, piemēram, par piemērojām pārsūdzības procedūrām un sodu samaksas metodēm.

⁴⁶ Komisijas darba programma 2022. gadam, II pielikums (*REFIT* iniciatīvas), sadaļa “*Jauns impulss Eiropas demokrātijai*”.

⁴⁷ COM(2021) 118

Priekšlikums arī paredz saskaņot PA direktīvu ar jaunajiem noteikumiem par personas datu aizsardzību. Tādējādi tiek ieviesti atbilstoši aizsardzības pasākumi, lai nodrošinātu, ka direktīvā tiek pilnībā ievērots Eiropas Savienības Pamattiesību hartas 7. un 8. pants, kā arī piemērojama tiesiskais regulējums par personas datu aizsardzību. Notiks apspriešanās ar Eiropas Datu aizsardzības uzraudzītāju (EDAU).

4. IETEKME UZ BUDŽETU

Lai īstenotu priekšlikumu, ir jāizveido un jāuztur jauna IT sistēma. Šai sistēmai būtu jāsavieno esošie valstu IT sistēmu tīkli un sadarbspējīgi piekļuves punkti, kas darbojas katras dalībvalsts individuālā atbildībā un pārvaldībā, lai nodrošinātu drošu un uzticamu pārrobežu apmaiņu ar informāciju par ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumiem. Komisija definēs atbilstošus IT risinājumus īstenošanas aktos, tai skaitā projektēšanas/arhitektūras un tehniskās specifikācijas speciālam digitālajam portālam un elektroniskajām sistēmām (saskarnes platforma(-as) valstu informācijas apmaiņas sistēmu savstarpējai savienošanai, ko dalībvalstis var izvēlēties izmantot). Tas nodrošinās, ka visiem ierosinātajiem risinājumiem tiks veikts sadarbības novērtējums, pamatojoties uz prasībām, kas izklāstītas priekšlikuma par Sadarbības Eiropas aktu 3. pantā. Īstenošanas aktos būtu jāpievēršas šādiem jautājumiem:

1. tehniskās specifikācijas, kas nosaka elektroniskās saziņas metodes, ieskaitot saziņas protokolus;
2. informācijas drošības mērķrādītāji un attiecīgie pasākumi, kas nodrošina minimālos informācijas drošības standartus un augstu kiberdrošības līmeni informācijas apstrādei un paziņošanai;
3. minimālie pieejamības mērķrādītāji un saistītās tehniskās prasības sniegtajiem pakalpojumiem.

Tiek lēsts, ka Komisijas vienreizējās izmaksas 2025. gadā un pastāvīgās pielāgošanas izmaksas līdz 2050. gadam, kas galvenokārt saistītas ar IT sistēmas izveidi, lai atbalstītu mijiedarbību starp valdības iestādēm/organizācijām, fiziskām un juridiskām personām pārrobežu administratīvajos procesos un kriminālprocesos, būs 1,531 miljoni EUR. Izmaksas dalībvalstīm tiek uzskatītas par samērā ierobežotām. Paredzams, ka dalībvalstis segs šīs izmaksas no saviem valsts budžetiem; tās var arī pieteikties ES finansiālajam atbalstam saskaņā ar attiecīgajām finansējuma programmām, piemēram, programmu “Tiesiskums”⁴⁸, un kohēzijas politikas instrumentiem.

5. CITI ELEMENTI

- **Īstenošanas plāni un uzraudzība, izvērtēšana, uzraudzības programma un mērķtiecīga pārskatīšana**

Turpina piemērot izveidotos uzraudzības instrumentus, lai sekotu līdzī veiktī izmeklēto ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumu īpatsvaram laika gaitā. Ziņošana ietver to automatizēto izejošo/ieejošo pieprasījumu skaitu, ko veikusi dalībvalsts, kurā pārkāpums izdarīts, un kas adresēti dalībvalstij, kurā transportlīdzeklis reģistrēts, kopā ar to pārkāpumu veidiem, par kuriem tiks sniegti pieprasījumi, un noraidīto pieprasījumu skaitu. Turklāt dalībvalstīm jāsniedz papildu kvantitatīvie rādītāji, piemēram par reģistrētajiem ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumiem, kas tiek fiksēti automātiski vai bez atbildīgās personas identificēšanas uz vietas un tiek izdarīti ar transportlīdzekļiem, kuri reģistrēti

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

dalībvalstī, kas nav dalībvalsts, kurā izdarīts pārkāpums, vai par vadītāju nerezidentu brīvpātīgi samaksāto naudas sodu skaitu.

Jaunais ziņošanas periods dalībvalstīm tiek pagarināts no pašreizējiem diviem gadiem līdz četriem gadiem, to saskaņojot ar Komisijas izvērtēšanas kalendāru un tādējādi samazinot administratīvo slogu valstu iestādēm. Komisija informēs dalībvalstis par iesniegto ziņojumu saturu, tiklīdz tie būs novērtēti. IT platforma(-as) ir paredzēta(-as), lai atvieglotu datu automatisku apkopošanu pēc īpašām ziņošanas iezīmēm. Komisija uzraudzīs šīs iniciatīvas īstenošanu un piemērošanas efektivitāti, veicot vairākas darbības un izmantojot virkni galveno snieguma rādītāju (GSR), ar kuriem novērtē progresu operacionālo mērķu sasniegšanā. Piecus gadus pēc tiesību akta spēkā stāšanās dienas Komisijas dienesti veiks izvērtējumu, lai pārbaudītu, ciktāl iniciatīvas mērķi ir sasniegti.

- **Detalizēts konkrētu priekšlikuma noteikumu skaidrojums**

Priekšlikums par pārskatīto PA direktīvu ir strukturēts, pamatojoties uz trim galvenajiem politikas mērķiem, kas minēti šā paskaidrojuma raksta 1. nodaļā, ir savstarpēji saistīti un kalpo mērķim uzlabot ceļu satiksmes drošību Savienībā. Galvenie noteikumi, ar kuriem tiek būtiski groza direktīvu vai pievieno jaunus elementus, ir aprakstīti turpmāk.

Ar 1. panta 1. punktu tiek grozīts PA direktīvas 2. pants, paplašinot direktīvas darbības jomu, lai aptvertu citus ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumus, proti, šādus: 1) nepietiekamas distances ieturēšana līdz priekšā braucošajam transportlīdzeklī; 2) bīstama apdzīšana; 3) bīstama novietošana stāvēšanai; 4) vienas vai vairāku baltu, nepārtrauktu līniju šķērsošana; 5) braukšana nepareizā virzienā; 6) noteikumu neievērošana par ārkārtas koridoru izveidi un izmantošanu un 7) pārslogota transportlīdzekļa izmantošana. Ar minēto tiesību normu arī tiek precizēta saistība starp PA direktīvu un jau pastāvošo ES tiesisko regulējumu par konkrētām dalībvalstu tiesībām un pienākumiem, piemēram, Direktīvu 2014/41/ES, Konvenciju par Eiropas Savienības dalībvalstu savstarpēju palīdzību krimināllietās, Padomes Pamatlēmumu 2005/214/TI un tiesību aktiem par aizdomās turēto un apsūdzēto tiesībām.

Ar 1. panta 2. punktu tiek grozīts PA direktīvas 3. pants, sīkāk precizējot esošās definīcijas un pievienojot jaunieklauto ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumu definīcijas.

Ar 1. panta 3. punktu tiek iekļauts jauns 3.a pants par valsts kontaktpunktu pienākumiem un kompetenci. Dalībvalstu valsts kontaktpunktiem ir jāsadarbojas ar citām iestādēm, kas iesaistītas to ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumu izmeklēšanā, uz kuriem attiecas PA direktīvas darbības joma, neatkarīgi no pārkāpuma veida vai iestādes juridiskā statusa. Tādējādi dalībvalstis tiek mudinātas apmainīties ar informāciju saskaņā ar direktīvu, izmantojot vienotu sistēmu.

Ar 1. panta 4. punktu tiek aizstāts PA direktīvas 4. pants. Tas nosaka, ka transportlīdzekļu reģistrācijas datu (turpmāk "TRD") apmaiņa būtu jāveic, izmantojot vienotu elektronisku sistēmu — Eiropas Transportlīdzekļu un vadītāja apliecību informācijas sistēmu (*Eucaris*) —, lai nodrošinātu konkrētu TRD ātru, rentablu, drošu un uzticamu apmaiņu starp dalībvalstīm. Tas arī nosaka, ka dalībvalstīm ir atļauts veikt automatizētu meklēšanu transportlīdzekļu reģistros saskaņā ar esošajām procedūrām, tai skaitā izmantot lietojumprogrammu, līdz Komisija pieņem īstenošanas aktu, ar ko nosaka procedūras šādas meklēšanas veikšanai. Dalībvalstīm ir arī pienākums nodrošināt konkrētu TRD pieejamību un atjaunināšanu. Gadījumos, kad transportlīdzeklis tiek lietots līzingā (vai saskaņā ar ilgtermiņa nomas kārtību), dalībvalstīm ir atļauts veikt automatizētu meklēšanu transportlīdzekļu reģistros, lai izgūtu datus par transportlīdzekļu tiešajiem lietotājiem, ja šādi dati ir pieejami. Tiek noteikts datu glabāšanas periods attiecībā uz transportlīdzekļu iepriekšējo īpašnieku, turētāju un tiešo

lietotāju identitāti, lai sniegtu iestādēm atbilstošu informāciju, kas tām vajadzīga pārkāpumu izmeklēšanai.

Ar 1. panta 5. punktu tiek iekļauts:

- jauns 4.a pants par savstarpējās palīdzības procedūrām starp dalībvalstīm ceļu satiksmes drošības noteikumu pārrobežu izmeklēšanā. Tas nosaka, ka dalībvalstis cita citai sniedz savstarpēju palīdzību gadījumos, kad, pamatojoties uz veiktās automatizētās meklēšanas rezultātiem, dalībvalsts, kurā izdarīts pārkāpums, nevar pienācīgi identificēt par ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumu atbildīgo personu. Savstarpējās palīdzības procedūras tiks digitalizētas saskaņā ar īstenošanas aktu. Tiek noteikti arī iemesli, uz kuru pamata reģistrācijas dalībvalsts vai dzīvesvietas dalībvalsts var atteikt savstarpējas palīdzības sniegšanu atbildīgās personas identificēšanā, it īpaši lai izvairītos no aizsargātu personu identitātes atklāšanas;
- jauns 4.b pants par tādu valsts pasākumu piemērošanu, kuri veicina atbildīgās personas identificēšanu. Minētajā pantā ir noteikts, ka dalībvalstīm ir atļauts piemērot to valsts pasākumus vadītājiem nerezidentiem, it īpaši domājamo atbildīgo personu pienākumu sadarboties ar to iestādēm atbildīgās personas identificēšanā, un
- jauns 4.c pants par citu datubāzu izmantošanu ceļu satiksmes drošības noteikumu izmeklēšanā. Tajā ir noteikts, ka dalībvalstu tiesībaizsardzības iestādēm ir atļauts izmantot ne tikai transportlīdzekļu reģistrus, bet arī citus reģistrus, piemēram, valsts vadītāja apliecību reģistrus vai iedzīvotāju reģistrus, ciktāl šāda izmantošana ir skaidri atļauta saskaņā ar Savienības tiesību aktiem.

Ar 1. panta 6. punktu tiek aizstāts PA direktīvas 5. pants. Tajā ir noteikts informatīvās vēstules minimālais saturs, kurā it īpaši jāiekļauj informācija par izdarīto pārkāpumu, piemērotajām sankcijām, pārsūdzības procedūrām, naudas sodu samaksu (arī to samazināšanas pasākumiem), piemērojamiem datu aizsardzības noteikumiem un, ja piemērojams, informācija par struktūru, kuru dalībvalsts ir pilnvarojusi iekasēt naudas sodus un kura nosūtījusi informatīvo vēstuli.

Ar 1. panta 7. punktu tiek iekļauts:

- jauns 5.a pants par informatīvās vēstules un turpmāko dokumentu izsniegšanu. Tajā ir noteikts valodas režīms saziņai starp domājamajām atbildīgajām personām un dalībvalstu iestādēm, kurš jāpiemēro līdz posmam, kad notiek pārsūdzēšana tiesā, kā arī saskaņoti termiņi šo dokumentu nosūtīšanai. Gadījumiem, ja nav iespējams dokumentus piegādāt ierakstītā vēstulē vai izmantojot pielīdzināmas vērtības elektroniskos līdzekļus, ir noteiktas īpašas savstarpējās palīdzības procedūras dokumentu pārrobežu izsniegšanai. Procedūras tiks digitalizētas saskaņā ar īstenošanas aktu;
- jauns 5.b pants par to privāto vai publisko struktūru finansiālajiem prasījumiem, ko dalībvalstis ir pilnvarojušas pārvaldīt turpmākās procedūras. Minētajā tiesību normā ir noteikts, ka domājamajām atbildīgajām personām nav jāsedz tiesāšanās un administratīvie izdevumi saistībā ar sodu pārvaldību, ja šāda pārvaldība ir nodota parādu piedzinējiem. Tomēr dalībvalstu iestādēm ir atļauts iekasēt samērīgu administratīvo maksu.

Ar 1. panta 8. punktu tiek aizstāts:

- PA direktīvas 6. pants. Ar to ziņošanas periods dalībvalstīm tiek pagarināts līdz četriem gadiem, to saskaņojot ar Komisijas izvērtēšanas kalendāru. Dalībvalstīm ir

jāsniedz papildu kvantitatīvie rādītāji, piemēram, par reģistrētajiem ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumiem, kas izdarīti ar transportlīdzekļiem, kuri reģistrēti dalībvalstī, kas nav dalībvalsts, kurā izdarīts pārkāpums, vai par vadītāju nerezidentu brīvprātīgi samaksāto naudas sodu skaitu. Komisijai ir jāinformē dalībvalstis par iesniegto ziņojumu saturu, tiklīdz tie ir novērtēti;

PA direktīvas 7. pants. Dalībvalstīm ir jāinformē citai citu par kibernetikas drošības incidentiem, kas saistīti ar mākoņos glabātajiem datiem;

- PA direktīvas 8. pants. Minētā tiesību norma nosaka Komisijai pienākumu izveidot speciālu IT portālu, lai veicinātu informācijas apmaiņu starp valsts kontaktpunktiem, citām attiecīgām dalībvalstu iestādēm un ceļu lietotājiem, piemēram, par dalībvalstīs spēkā esošajiem ceļu satiksmes drošības noteikumiem, pārsūdzības procedūrām un piemērotajām sankcijām. Portāls arī atvieglos informatīvo vēstuļu un turpmāko dokumentu autentiskuma pārbaudi. Informācija, ar kuru apmainās, var ietvert transportlīdzekļu reģistrācijas datus un datus par domājamajām par ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumiem atbildīgajām personām.

Ar 1. panta 9. punktu tiek iekļauts jauns 8.a pants par finansiālu atbalstu pārrobežu sadarbības veicināšanai ceļu satiksmes drošības noteikumu izpildē ES. Tiek izveidots juridiskais pamats to darbību ES finansējumam, kuras vērstas uz izpildes paraugprakses kopīgošanu, viedo izpildes metožu un paņēmieni piemērošanu dalībvalstīs, tiesībaizsardzības iestāžu spēju veidošanas palielināšanu un izpratnes veicināšanas kampaņām.

Ar 1. panta 10. punktu tiek aizstāts PA direktīvas 9. pants, pilnvarojot Komisiju pieņemt deleģētus aktus, lai atjauninātu jauno pielikumu, ņemot vērā tehnikas progresu.

Ar 1. panta 11. punktu tiek iekļauts jauns 10.a pants attiecībā uz komiteju, kas jāizveido saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 182/2011.

Ar 1. panta 12. punktu tiek aizstāts PA direktīvas 11. pants. Tas nosaka, ka Komisijai jāziņo Eiropas Parlamentam un Padomei par direktīvas piemērošanu.

Ar 1. panta 13. punktu Direktīvas (ES) 2015/413 I pielikums tiek aizstāts ar grozītās direktīvas pielikumu.

Ar 1. panta 14. punktu tiek atcelts Direktīvas (ES) 2015/413 II pielikums.

Priekšlikuma 2. pantā noteikts termiņš grozītās direktīvas transponēšanai dalībvalstīs.

Priekšlikuma 3. pantā ir noteikts datums, kad grozītā direktīva stājas spēkā, proti, divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

Ar 4. pantu direktīva tiek adresēta dalībvalstīm.

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA,

ar kuru groza Direktīvu (ES) 2015/413, ar ko veicina pārrobežu apmaiņu ar informāciju par ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumiem

(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 atzinumu¹,

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu²,

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru,

tā kā:

- (1) Direktīva (ES) 2015/413 atvieglo pārrobežu apmaiņu ar informāciju par ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumiem un tādējādi mazina ārvalstu pārkāpēju nesodāmību. Ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumu efektīva izmeklēšana un ar tiem saistīto sankciju izpilde pāri robežām uzlabo ceļu satiksmes drošību, jo tas mudina ārvalstu autovadītājus izdarīt mazāk pārkāpumu un braukt drošāk.
- (2) Ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumu izmeklēšanā iesaistīto tiesībsardzības iestāžu prakse liecina, ka pašreizējais Direktīvas (ES) 2015/413 formulējums neveicina efektīvu izmeklēšanu par ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumiem, ko izdarījuši ārvalstu autovadītāji, un vēlamā apmērā nespēj panākt finansiālu sankciju izpildi. Tas rada nerezidentu autovadītāju relatīvu nesodāmību un negatīvi ietekmē ceļu satiksmes drošību Savienībā. Turklāt pārrobežu izmeklēšanas kontekstā ne vienmēr tiek ievērotas transportlīdzekļu vadītāju, kas nav rezidenti, procesuālās tiesības un pamattiesības, jo īpaši tāpēc, ka trūkst pārrēķināšanas naudas sodu apmēra noteikšanu un pārsūdzības procedūras. Lai palīdzētu sasniegt Savienības mērķi līdz 2050. gadam gandrīz līdz nullei samazināt bojāgājušo skaitu visos transporta veidos un stiprināt nerezidentu transportlīdzekļu vadītāju pamattiesību un procesuālo tiesību aizsardzību, ar šo direktīvu plānots uzlabot izmeklēšanas efektivitāti attiecībā uz ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumiem, kas izdarīti ar citā dalībvalstī reģistrētiem transportlīdzekļiem.

¹ OV C, , . lpp.

² OV C, , . lpp.

- (3) ES ceļu satiksmes drošības politikas satvarā 2021.–2030. gadam³ Komisija atkārtoti apņēmas īstenot vērienīgo mērķi, proti, līdz 2050. gadam panākt, lai uz Savienības ceļiem bojāgājušo skaits būtu tuvu nullei un tiktu novērsti smagi ievainojumi (“nulle vīzija”), un vidējā termiņā līdz 2030. gadam par 50 % samazināt nāves gadījumu un smagus ievainojumu skaitu; šo mērķi Savienības transporta ministri sākotnēji noteica 2017. gadā Valletas deklarācijā par ceļu satiksmes drošību. Lai sasniegtu šos mērķus, Komisija paziņojumā “Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģija — Eiropas transporta virzība uz nākotni”⁴ paziņoja par nodomu pārskatīt Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2015/413⁵.
- (4) Lai nodrošinātu vienlīdzīgu attieksmi pret transportlīdzekļu vadītājiem, direktīvas darbības joma būtu jāpaplašina, attiecinot to arī uz citiem ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumiem. Ņemot vērā juridisko pamatu, uz kura tika pieņemta Direktīva (ES) 2015/413, proti, Līguma par Eiropas Savienības darbību 91. panta 1. punkta c) apakšpunktu, papildu pārkāpumiem būtu jāparāda cieša saikne ar ceļu satiksmes drošību, vēršoties pret bīstamu un neapdomīgu uzvedību, kas rada nopietnu risku ceļu satiksmes dalībniekiem. Darbības jomas paplašināšanai būtu jāatspoguļo arī tehnikas progress ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumu automātiskā atklāšanā.
- (5) Ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumus saskaņā ar dalībvalstu tiesību aktiem klasificē kā administratīvus pārkāpumus vai noziedzīgus nodarījumus, par kuriem administratīvās vai tiesu iestādes var ierosināt tiesvedību tiesās, kurām ir jurisdikcija administratīvajās lietās vai krimināllietās, atkarībā no piemērojamām valsts procedūrām. Tiesu iestāžu sadarbību krimināllietās reglamentē īpašs Savienības tiesiskais regulējums, kuras pamatā ir tiesas spriedumu un lēmumu savstarpējas atzīšanas princips. Tāpēc ir nepieciešams, lai šīs direktīvas piemērošana neapdraudētu dalībvalstu tiesības un pienākumus, kas izriet no citiem piemērojamiem Savienības tiesību aktiem krimināllietās, un jo īpaši tiem, kas noteikti Padomes Pamatlēmumā 2005/214/TI⁶, Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2014/41/ES⁷ attiecībā uz pierādījumu apmaiņas procedūrām un dokumentu izsniegšanas procedūrām, kas noteiktas 5. pantā Konvencijā par Eiropas Savienības dalībvalstu savstarpēju palīdzību krimināllietās⁸, kuru Padome izstrādājusi saskaņā ar 34. pantu Līgumā par Eiropas Savienību. Šīs direktīvas īstenošanai nevajadzētu ietekmēt arī turpmākos kriminālprocesus, kuros vajadzīgas konkrētas garantijas iesaistītajiem indivīdiem, procesuālās garantijas aizdomās turamajiem un apsūdzētajiem, kā īpaši izcelts Eiropas Parlamenta un Padomes⁹ Direktīvās 2010/64/ES¹⁰, 2012/13/ES¹¹, 2013/48/ES¹², (ES) 2016/343¹³, (ES) 2016/800¹⁴ un (ES) 2016/1919.

³ SWD(2019) 283 final.

⁴ Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai “Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģija — Eiropas transporta virzība uz nākotni”, COM(2020) 789 final.

⁵ 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.).

⁶ 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.).

⁷ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2014/41/ES (2014. gada 3. aprīlis) par Eiropas izmeklēšanas rīkojumu krimināllietās (OV L 130, 1.5.2014., 1. lpp.).

⁸ OV C 197, 12.7.2000., 3. lpp.

⁹ 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.).

- (6) Būtu jānosaka valstu kontaktpunktu pienākumi un kompetence, lai nodrošinātu, ka tie netraucēti sadarbojas ar citām iestādēm, kas iesaistītas šīs direktīvas darbības jomā ietilpstošo ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumu izmeklēšanā. Valstu kontaktpunktiem vajadzētu būt pastāvīgi pieejamiem šādām iestādēm un atbildēt uz to pieprasījumiem saprātīgā termiņā. Tam būtu jānotiek neatkarīgi no nodarījuma būtības vai iestādes juridiskā statusa un jo īpaši neatkarīgi no tā, vai iestādei ir valsts vai reģionāla vai vietēja kompetence.
- (7) Ar Direktīvu (ES) 2015/413 izveidotās pārrobežu informācijas apmaiņas sistēmas pamatprincipi ir izrādījušies efektīvi. Tomēr, lai novērstu sarežģījumus, kas izriet no trūkstošiem, kļūdainiem vai neprecīziem datiem, ir vajadzīgi turpmāki uzlabojumi un korekcijas. Tādēļ dalībvalstīm būtu jāuzliek papildu pienākumi uzturēt pieejamus un atjauninātus konkrētus datus attiecīgajās datubāzēs, lai palielinātu informācijas apmaiņas efektivitāti.
- (8) Pārkāpuma izdarīšanas dalībvalstij būtu arī jāļauj veikt automatizētu meklēšanu transportlīdzekļu reģistros, lai izgūtu datus par transportlīdzekļu tiešajiem lietotājiem, ja šāda informācija jau ir pieejama. Turklāt būtu jānosaka datu glabāšanas periods attiecībā uz transportlīdzekļu iepriekšējo īpašnieku, turētāju un tiešo lietotāju identitāti, lai sniegtu iestādēm atbilstīgu informāciju, kas tām vajadzīga izmeklēšanai.
- (9) Pieprasījums atklāt transportlīdzekļu reģistrācijas datus un datu elementu apmaiņa pārrobežu lietās būtu jāveic, izmantojot vienotu elektronisku sistēmu. Tāpēc, pamatojoties arī uz jau esošo tehnisko sistēmu, transportlīdzekļu reģistrācijas datu automatizēta meklēšana saskaņā ar Direktīvu (ES) 2015/413 būtu jāveic tikai, izmantojot Eiropas Transportlīdzekļu un vadītāju apliecību informācijas sistēmas (*Eucaris*) lietojumprogrammu un minētās programmatūras grozītās versijas. Šai lietojumprogrammai būtu jānodrošina ātra, rentabla, droša un uzticama konkrētu transportlīdzekļu reģistrācijas datu apmaiņa starp dalībvalstīm un tādējādi jāpalielina izmeklēšanas efektivitāte. Dalībvalstīm būtu jānovērš informācijas apmaiņas, izmantojot citus līdzekļus, kas būtu mazāk rentabli un nevarētu nodrošināt nosūtīto datu aizsardzību.
- (10) Lai nodrošinātu vienādus nosacījumus meklēšanai, kas jāveic dalībvalstīm, Komisija būtu jāpilnvaro pieņemt īstenošanas aktus, ar kuriem nosaka procedūras šādi meklēšanai. Tomēr, lai garantētu netraucētu datu apmaiņu līdz brīdim, kad šādi noteikumi kļūst piemērojami, būtu jāievieš pārejas pasākumi transportlīdzekļu reģistrācijas datu automatizētai apmaiņai, pamatojoties uz esošo elektronisko sistēmu.
- (11) Gadījumos, kad atbildīgo personu nevar precīzi identificēt saskaņā ar pārkāpuma izdarīšanas dalībvalsts tiesību aktiem, pamatojoties uz informāciju, kas iegūta no

¹⁰ 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.).

¹¹ 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.).

¹² 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.).

¹³ 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.).

¹⁴ 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.).

transportlīdzekļu reģistra, dalībvalstīm būtu jāsadarbojas, lai noskaidrotu atbildīgās personas identitāti. Šajā nolūkā būtu jāievieš savstarpējas palīdzības procedūra, kuras mērķis ir identificēt atbildīgo personu vai nu ar apstiprinājuma pieprasījumu, pamatojoties uz informāciju, kas jau ir pārkāpuma izdarīšanas dalībvalsts rīcībā, vai ar lūgumu veikt mērķtiecīgu izmeklēšanu, ko veic reģistrācijas dalībvalsts vai dzīvesvietas dalībvalsts attiecīgās iestādes.

- (12) Reģistrācijas dalībvalstij vai dzīvesvietas dalībvalstij būtu saprātīgā termiņā jāsniedz pārkāpuma izdarīšanas dalībvalsts pieprasītā papildu informācija, kas vajadzīga atbildīgās personas identificēšanai. Ja informāciju nav iespējams vākt vai sniegt vai nav iespējams to izdarīt bez liekas kavēšanās, būtu jāsniedz skaidrs paskaidrojums par iemesliem un pēc iespējas jāsamazina kavēšanās.
- (13) Būtu īpaši jānorāda iemesli, uz kuru pamata reģistrācijas dalībvalsts vai dzīvesvietas dalībvalsts var atteikties sniegt savstarpēju palīdzību atbildīgās personas identificēšanai. Jo īpaši būtu jāievieš aizsardzības pasākumi, lai novērstu to, ka, izmantojot minētās procedūras, tiek atklāta aizsargāto personu, piemēram, aizsargāto liecinieku, identitāte.
- (14) Dalībvalstīm būtu jāļauj izmantot valsts procedūras, ko tās piemērotu, ja ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumu būtu izdarījis rezidents. Būtu jāpastiprina juridiskā noteiktība attiecībā uz tādu konkrētu pasākumu piemērojamību, kas veikti šādu procedūru ietvaros, proti, attiecībā uz dokumentiem, kas prasa apstiprināt vai noraidīt nodarījuma izdarīšanas faktu vai uzliet attiecīgajām personām pienākumu sadarboties atbildīgās personas identificēšanā. Tā kā šiem pasākumiem vajadzētu būt tādām pašām juridiskām sekām uz attiecīgajām personām kā iekšzemes lietās, šīm personām būtu jāpiemēro tādi paši pamattiesību un procesuālo tiesību standarti.
- (15) Ja Savienības tiesību aktos vai dalībvalstu tiesību aktos ir skaidri paredzēta piekļuve informācijai vai iespēja apmainīties ar informāciju no citām valsts vai Savienības datubāzēm Direktīvas (ES) 2015/413 vajadzībām, dalībvalstīm vajadzētu būt iespējai apmainīties ar informāciju, iesaistot šādas datubāzes, vienlaikus ievērojot nerezidentu transportlīdzekļu vadītāju pamattiesības.
- (16) Informācijas vēstules par ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumiem definīcija un tās saturs dalībvalstīs pašlaik atšķiras tādā mērā, ka var tikt nelabvēlīgi ietekmētas to personu pamattiesības un procesuālās tiesības, kuras iesaistītas pārkāpuma izdarīšanas dalībvalsts uzsāktajās turpmākajās procedūrās. Tas jo īpaši attiecas uz gadījumiem, kad tiek nosūtītas tā dēvētās “informatīvās vēstules”, kas neatbilst Direktīvā (ES) 2015/413 prasītajiem valodas un informācijas standartiem. Personas, kuras skar šāda prakse, parasti nepārzina pārkāpuma izdarīšanas dalībvalsts tiesību sistēmu un nerunā tās oficiālajā valodā vai valodās, un tādēļ būtu labāk jāaizsargā viņu procesuālās tiesības un pamattiesības. Lai sasniegtu minēto mērķi, būtu jānosaka obligātās minimālās prasības attiecībā uz informatīvās vēstules saturu un vairs nebūtu jāizmanto Direktīvas (ES) 2015/413 II pielikumā sniegtais informatīvās vēstules paraugs, kas satur tikai pamatinformāciju.
- (17) Informatīvajā vēstulē būtu jāiekļauj vismaz sīka informācija par nodarījuma juridisko klasifikāciju un juridiskajām sekām, jo īpaši tāpēc, ka sankcijām par nodarījumiem, uz kuriem attiecas Direktīvas (ES) 2015/413 darbības joma, var būt nefinansiāls raksturs, piemēram, ierobežojumi attiecībā uz likumpārkāpēja tiesībām vadīt transportlīdzekli. Pārsūdzības tiesības būtu jāatbalsta arī, attiecīgajai personai saprotamā valodā sniedzot detalizētu informāciju par to, kur un kā izmantot tiesības uz aizstāvību vai iesniegt pārsūdzību pārkāpuma izdarīšanas dalībvalstī. Attiecīgā gadījumā būtu jāsniedz arī *in absentia* procedūru apraksts, jo domājamā atbildīgā persona var neplānot atgriezties

pārkāpuma izdarīšanas dalībvalstī, lai piedalītos tiesvedībā. Arī maksāšanas iespējām un veidiem, kā mazināt sankciju apjomu, vajadzētu būt viegli saprotamiem, lai stimulētu brīvprātīgu sadarbību. Visbeidzot, tā kā informatīvajai vēstulei vajadzētu būt pirmajam dokumentam, ko saņem transportlīdzekļa īpašnieks, turētājs vai tiešais lietotājs vai jebkura cita domājamā atbildīgā persona, tajā būtu jāiekļauj informācija saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas (ES) 2016/680¹⁵ 13. pantu, kurā saskaņā ar 13. panta 2. punkta d) apakšpunktu būtu jāiekļauj informācija par to, no kura avota iegūti personas dati, un saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2016/679¹⁶ 13. un 14. pantu. Šī informācija informatīvajā vēstulē būtu jāsniedz vai nu tieši, vai atsauces veidā, proti, norādot, kur tā ir darīta pieejama.

- (18) Ja personas, kas nav rezidenti, tiek pārbaudītas uz vietas ceļu satiksmes kontrolē un šādas darbības rezultātā tiek uzsāktas turpmākas procedūras attiecībā uz ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpuma izdarīšanu, informatīvajā vēstulē būtu jāiekļauj tikai daži būtiski elementi, un tā būtu jāizsniedz attiecīgajai personai tieši ceļu satiksmes kontroles procedūru ietvaros.
- (19) Lai nodrošinātu, ka domājamā atbildīgā persona ir tā, kas faktiski saņem informatīvo vēstuli un turpmākos dokumentus, un lai izvairītos no tā, ka tiek kļūdaini iesaistītas trešās personas, uz kurām tas neattiecas, būtu jāparedz noteikumi par dokumentu izsniegšanu.
- (20) Ja dokumentus nav iespējams piegādāt, izmantojot reģistrētu piegādi vai līdzvērtīgas vērtības elektroniskos līdzekļus, pārkāpuma izdarīšanas dalībvalstij būtu jāļauj palauties uz to, ka reģistrācijas vai dzīvesvietas dalībvalsts izsniegs dokumentus un paziņojumus attiecīgajai personai saskaņā ar savas valsts tiesību aktiem, kas reglamentē dokumentu izsniegšanu.
- (21) Gan informatīvā vēstule, gan visi papildu dokumenti būtu jānosūta transportlīdzekļa reģistrācijas dokumenta valodā vai, ja šāda informācija nav pieejama vai ja tas nepieciešams pamattiesību aizsardzībai, attiecīgajā reģistrācijas vai dzīvesvietas dalībvalsts oficiālajā valodā vai valodās. Tomēr, tā kā dažās dalībvalstīs ir vairāk nekā viena oficiālā valoda, šis pienākums var novest pie tā, ka informācijas vēstules un citi papildu paziņojumi tiek nosūtīti valodā, kuru saņēmējs nesaprot. Lai varētu noteikt informācijas vēstules atbilstošo valodu, dalībvalstīm nepieciešamības gadījumā būtu jānorāda Komisijai vēlamā valoda pa teritoriālajiem apakšiedalījumiem. Komisijai būtu jāpublicē norādītās valodu izvēles. Tam nebūtu jāskar Direktīvas 2010/64/ES piemērošana saskaņā ar tās 1. panta 3. punktu.
- (22) Lai atvieglotu personu procesuālo tiesību īstenošanu, pārkāpuma izdarīšanas dalībvalstij būtu jāļauj domājamajai par ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumu atbildīgajai personai līdz pārsūdzības stadijai tiesā sazināties jebkurā no valodām, ko reģistrācijas dalībvalsts, dzīvesvietas dalībvalsts vai pārkāpuma izdarīšanas dalībvalsts paziņojusi Komisijai, vai, ja attiecīgajai personai nav pietiekamas šo valodu zināšanas, valodā, kurā persona runā vai kuru tā saprot.

¹⁵ 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.).

¹⁶ 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.).

- (23) Būtu jānodrošina efektīva juridiskā pārskatīšana gadījumā, ja pārkāpuma izdarīšanas dalībvalsts iestādes neievēro valodu standartus un noteikumus par dokumentu izsniegšanu un attiecīgos valsts tiesību aktus.
- (24) Lai nodrošinātu pārredzamu un samērīgu finansiālo sankciju piemērošanu par ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumiem, uz kuriem attiecas publiskās tiesības, domājamās atbildīgās personas nebūtu jāspiež segt juridiskos un administratīvos izdevumus, kas saistīti ar sodu administrēšanu, ja šāda administrēšana ir uzticēta privātām vai publiskām struktūrām. Tomēr dalībvalstu iestādēm būtu jāļauj iekasēt samērīgas administratīvās maksas.
- (25) Tās informācijas tvērums, ko dalībvalstis sniedz Komisijai, būtu jāpaplašina, iekļaujot elementus, kas ir cieši saistīti ar mērķi uzlabot ceļu satiksmes drošību; tas ļautu Komisijai labāk analizēt pašreizējo stāvokli dalībvalstīs un ierosināt iniciatīvas, pamatojoties uz faktiem. Lai kompensētu papildu administratīvo slogu dalībvalstu iestādēm un saskaņotu ziņošanu ar Komisijas izvērtēšanas grafiku, pārskata periods būtu jāpagarina. Būtu jāpiešķir pārejas periods, lai varētu netraucēti beigties pašreizējais divu gadu pārskata periods.
- (26) Tā kā dati, kas attiecas uz likumpārkāpēja identifikāciju, ir personas dati Regulas (ES) 2016/679 un Direktīvas (ES) 2016/680 nozīmē un Savienības tiesiskais regulējums par personas datu apstrādi ir būtiski grozīts kopš Direktīvas (ES) 2015/413 pieņemšanas, noteikumi par personas datu apstrādi būtu jāaskaņo ar jauno tiesisko regulējumu.
- (27) Saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/680 62. panta 6. punktu Komisijai ir jāpārskata citi Savienības tiesību akti, kas reglamentē personas datu apstrādi, ko veic kompetentās iestādes minētās direktīvas 1. panta 1. punktā izklāstītajos nolūkos, lai novērtētu nepieciešamību tos pielāgot šai direktīvai, un, ja nepieciešams, jāiesniedz vajadzīgie priekšlikumi minēto aktu grozīšanai, lai nodrošinātu konsekventu pieeju to personas datu aizsardzībai, uz kuriem attiecas šīs direktīvas darbības joma. Minētās pārskatīšanas¹⁷ rezultātā tika konstatēts, ka Direktīva (ES) 2015/413 ir viens no minētajiem citiem grozāmajiem tiesību aktiem. Tādēļ būtu jāprecizē, ka personas datu apstrādei būtu jāatbilst arī Direktīvai (ES) 2016/680, ja apstrāde ietilpst tās materiālajā darbības jomā un darbības jomā attiecībā uz personām.
- (28) Jebkurai personas datu apstrādei saskaņā ar Direktīvu (ES) 2015/413 būtu jāatbilst Regulai (ES) 2016/679, Direktīvai (ES) 2016/680 un Regulai (ES) 2018/1725¹⁸ to attiecīgajā piemērošanas jomā.
- (29) Juridiskais pamats apstrādes darbībām, kas vajadzīgas, lai noteiktu atbildīgās personas identitāti un nosūtītu informatīvo vēstuli un papildu dokumentus domājamām atbildīgajām personām, ir noteikts Direktīvā (ES) 2015/413 saskaņā ar Regulas (ES) 2016/679 6. panta 1. punkta e) apakšpunktu un attiecīgā gadījumā 10. pantu un Direktīvas 2016/680 8. pantu. Saskaņā ar tiem pašiem noteikumiem šajā direktīvā ir noteikts juridiskais pamats dalībvalstu pienākumam apstrādāt personas datus, lai sniegtu savstarpēju palīdzību, identificējot personas, kas ir atbildīgas par šajā direktīvā uzskaitītajiem ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumiem.

¹⁷ COM(2020) 262 final.

¹⁸ 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.).

- (30) Dažās dalībvalstīs to nerezidentu personas dati, kurus pieņem par atbildīgiem vai kuri ir atbildīgi par ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumu, tiek glabāti serveru tīklā (“mākonis”). Neskarot noteikumus par personas datu aizsardzības pārkāpumiem, kas paredzēti Regulā (ES) 2016/679 un Direktīvā (ES) 2016/680, un par personas datu aizsardzības pārkāpumiem un drošības incidentiem, kas noteikti Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā (ES) 2022/2555¹⁹, dalībvalstīm būtu jānodrošina, ka tās cita citu informē par kiberdrošības incidentiem, kas saistīti ar minētajiem datiem.
- (31) Būtu jāizveido tiešsaistes portāls (“*CBE* portāls”), lai ceļu satiksmes dalībniekiem Savienībā sniegtu visaptverošu informāciju par dalībvalstīs spēkā esošajiem ceļu satiksmes drošības noteikumiem un ļautu ceļu lietotājiem efektīvi un droši sazināties ar dalībvalstu iestādēm. Portālam būtu arī jāatvieglo saziņa starp dalībvalstu iestādēm par dažādiem jautājumiem, kas saistīti ar ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumu pārrobežu izmeklēšanu, piemēram, attiecībā uz informācijas vēstuļu un turpmāku dokumentu autentiskuma pārbaudi, lai novērstu krāpšanas iespējamību. Personas datiem, ar kuriem apmainās, būtu jāaprobežojas tikai ar to, kas ir nepieciešams pārrobežu izmeklēšanai un sankciju izpildei, jo īpaši attiecībā uz finansiālu sankciju samaksu. *CBE* portālam vajadzētu būt iespējai pieslēgties citiem attiecīgiem portāliem, tīkliem, tīmekļa vietnēm vai platformām, lai atvieglotu informācijas apmaiņu saistībā ar ceļu satiksmes drošības noteikumu izpildi. Komisijai vajadzētu būt *CBE* portāla pārzinim saskaņā ar Regulu 2018/1725.
- (32) Komisijai būtu jāsniedz samērīgs finansiāls atbalsts iniciatīvām, kas uzlabo pārrobežu sadarbību ceļu satiksmes drošības noteikumu izpildē Savienībā.
- (33) Lai ņemtu vērā attiecīgo tehnikas attīstību vai izmaiņas attiecīgajos Savienības tiesību aktos, būtu jādeleģē Komisijai pilnvaras pieņemt aktus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 290. pantu, lai atjauninātu šīs direktīvas pielikumu, grozot to. Ir īpaši būtiski, lai Komisija, veicot sagatavošanas darbus, rīkotu pienācīgas apspriešanās, tostarp ekspertu līmenī, un lai minētās apspriešanās tiktu rīkotas saskaņā ar principiem, kas noteikti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu²⁰. Jo īpaši, lai deleģēto aktu sagatavošanā nodrošinātu vienādu dalību, Eiropas Parlaments un Padome visus dokumentus saņem vienlaicīgi ar dalībvalstu ekspertiem, un minēto iestāžu ekspertiem ir sistemātiska piekļuve Komisijas ekspertu grupu sanāksmēm, kurās notiek deleģēto aktu sagatavošana.
- (34) Lai nodrošinātu vienādus nosacījumus Direktīvas (ES) 2015/413 īstenošanai, būtu jāpiešķir īstenošanas pilnvaras Komisijai precizēt procedūras un tehniskās specifikācijas, tostarp kiberdrošības pasākumus, automatizētai meklēšanai, kas jāveic saistībā ar ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumu izmeklēšanu, pieprasījumam paredzētās standarta elektroniskās veidlapas saturu un ar savstarpējās palīdzības pieprasījumu saistītās informācijas pārsūtīšanas līdzekļus atbildīgās personas identificēšanai, elektronisko veidlapu saturu savstarpējās palīdzības pieprasījumam informatīvās vēstules un papildu dokumentu un attiecīgā sertifikāta izsniegšanai, kā arī *CBE* portāla izmantošanu un uzturēšanu. Tehniskie risinājumi būtu jāaskaņo ar Eiropas sadarbības satvaru un attiecīgajiem sadarbīgajiem Eiropas risinājumiem, kas minēti priekšlikumā Eiropas Parlamenta un Padomes regulai, ar ko nosaka

¹⁹ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2022/2555 (2022. gada 14. decembris) par pasākumiem nolūkā panākt vienādi augsta līmeņa kiberdrošību visā Savienībā un ar ko groza Regulu (ES) Nr. 910/2014 un Direktīvu (ES) 2018/1972 un atceļ Direktīvu (ES) 2016/1148 (TID 2 direktīva) (OV L 333, 27.12.2022.).

²⁰ OV L 123, 12.5.2016., 1. lpp.

pasākumus augsta līmeņa publiskā sektora sadarbībai visā Savienībā (Akts par sadarbību Eiropā)²¹. Īstenošanas pilnvaras būtu jāizmanto saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 182/2011²².

- (35) Tādēļ būtu attiecīgi jāgroza Direktīva (ES) 2015/413.
- (36) Ņemot vērā to, ka šīs direktīvas mērķi, proti, nodrošināt augstu aizsardzības līmeni visiem ceļu satiksmes dalībniekiem Savienībā un vienādu attieksmi pret transportlīdzekļu vadītājiem, pilnveidojot dalībvalstu savstarpējās palīdzības procedūras ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumu pārrobežu izmeklēšanā un stiprinot nerezidentu pamattiesību aizsardzību, ja šie pārkāpumi izdarīti ar transportlīdzekli, kas reģistrēts dalībvalstī, kura nav pārkāpuma izdarīšanas dalībvalsts, nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs, bet rīcības mēroga un iedarbības dēļ minēto mērķi var labāk sasniegt Savienības līmenī, Savienība var ieviest pasākumus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šajā direktīvā paredz vienīgi tos pasākumus, kuri ir vajadzīgi minēto mērķu sasniegšanai.
- (37) Ir notikusi apspriešanās ar Eiropas Datu aizsardzības uzraudzītāju saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2018/1725²³ 42. panta 1. punktu, un tas ir sniedzis atzinumu [DD.MM.YYYY].
- (38) Saskaņā ar Dalībvalstu un Komisijas 2011. gada 28. septembra kopīgo politisko deklarāciju par skaidrojošiem dokumentiem²⁴ dalībvalstis ir apņēmušās, paziņojot savus transponēšanas pasākumus, pamatos gadījumos pievienot vienu vai vairākus dokumentus, kuros paskaidrota saikne starp direktīvas sastāvdaļām un atbilstīgajām daļām valsts transponēšanas instrumentos. Attiecībā uz šo direktīvu likumdevējs uzskata, ka šādu dokumentu nosūtīšana ir pamatota,

IR PIENĒMUŠI ŠO DIREKTĪVU.

1. pants

Direktīvu (ES) 2015/413 groza šādi:

- (1) direktīvas 2. pantu groza šādi:
- a) pirmajā daļā pievieno šādus punktus:
- “i) nepietiekamas distances ieturēšana līdz priekšā braucošajam transportlīdzeklim;
 - j) bīstama apdzīšana;
 - k) bīstama novietošana stāvēšanai;

²¹ COM(2022) 720 final.

²² 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.).

²³ 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.).

²⁴ OV C 369, 17.12.2011., 14. lpp.

- l) vienas vai vairāku baltu, nepārtrauktu līniju šķērsošana;
 - m) braukšana nepareizā virzienā;
 - n) noteikumu neievērošana par ārkārtas koridoru izveidi un lietošanu;
 - p) pārslogota transportlīdzekļa izmantošana.”;
- b) pievieno šādu daļu:
- “Šī direktīva neietekmē tiesības un pienākumus, kas izriet no šādiem Savienības tiesību aktu noteikumiem:
- a) Padomes Pamatlēmums 2005/214/TI;
 - b) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2014/41/ES*;
 - c) dokumentu izsniegšanas procedūras, kas noteiktas 5. pantā Konvencijā par Eiropas Savienības dalībvalstu savstarpēju palīdzību krimināllietās**, ko Padome izstrādājusi saskaņā ar 34. pantu Līgumā par Eiropas Savienību;
 - d) noteikumi par aizdomās turamo un apsūdzēto personu tiesībām, kas paredzēti Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvās 2010/64/ES***, 2012/13/ES****, 2013/48/ES*****, (ES) 2016/343*****, (ES) 2016/800***** un (ES) 2016/1919*****.

* Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2014/41/ES (2014. gada 3. aprīlis) par Eiropas izmeklēšanas rīkojumu krimināllietās (OV L 130, 1.5.2014., 1. lpp.).

** OV C 197, 12.7.2000., 3. lpp.

*** 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.).

**** 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.).

***** 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.).

***** 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.).

***** 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.).

***** 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.).”;

(2) direktīvas 3. pantu groza šādi:

- (a) panta j) apakšpunktu aizstāj ar šādu:
“j) “ceļa braucamās joslas neatļauta izmantošana” nozīmē, ka tiek neatļauti izmantota tāda jau esoša pastāvīga vai pagaidu ceļa posma daļa kā sabiedriskā transporta josla vai josla, kas sastrēguma vai ceļa remontdarbu dēļ uz laiku slēgta, kā definēts pārkāpuma izdarīšanas dalībvalsts tiesību aktos;”;
- (b) panta l) apakšpunktu aizstāj ar šādu:
“l) “valsts kontaktpunkts” ir kompetenta iestāde, kas norīkota šīs direktīvas vajadzībām;”;
- (c) pievieno šādu o) līdz z) apakšpunktu:
“o) “nepietiekamas distances ieturēšana līdz priekšā braucošajam transportlīdzeklim” nozīmē, ka netiek ieturēta tāda distance, kāda nepieciešama, lai izvairītos no sadursmes ar transportlīdzekli, kas atrodas vadītāja vadītā transportlīdzekļa priekšā, ja priekšā braucošais transportlīdzeklis pēkšņi palēninātu gaitu vai apstātos, kā noteikts pārkāpuma izdarīšanas dalībvalsts tiesību aktos;
- p) “bīstama apdzīšana” ir cita transportlīdzekļa vai cita ceļu satiksmes dalībnieka apdzīšana, pārkāpjot piemērojamos noteikumus par bīstamu apdzīšanu pārkāpuma izdarīšanas dalībvalstī;
- q) “bīstama novietošana stāvēšanai” ir transportlīdzekļa novietošana stāvēšanai tādā veidā, ka ir pārkāpti piemērojamie noteikumi par bīstamu novietošanu stāvēšanai pārkāpuma izdarīšanas dalībvalstī. Maksas par stāvvietu nesamaksāšanu un citus līdzīgus pārkāpumus neuzskata par bīstamu novietošanu stāvēšanai;
- r) “vienas vai vairāku baltu, nepārtrauktu līniju šķērsošana” ir joslu maiņa ar transportlīdzekli, prettiesiski šķērsojot vismaz vienu baltu, nepārtrauktu līniju, kā definēts pārkāpuma izdarīšanas dalībvalsts tiesību aktos;
- s) “braukšana nepareizā virzienā” ir transportlīdzekļa vadīšana noteiktajam satiksmes virzienam pretējā virzienā, kā definēts pārkāpuma izdarīšanas dalībvalsts tiesību aktos;
- t) “noteikumu neievērošana par ārkārtas koridoru izveidi un lietošanu” ir tādu noteikumu neievērošana, kas attiecas tikai uz tādas pagaidu joslas izveidi un izmantošanu ārkārtas situācijās, kura izveidota starp transportlīdzekļiem un kura ir jāizveido vadītājiem, lai tādu operatīvo dienestu kā policijas, glābēju vai ugunsdzēsēju transportlīdzekļi varētu pārvietoties un nonākt ārkārtas situācijas vietā, kā definēts pārkāpuma izdarīšanas dalībvalsts tiesību aktos;
- u) “pārslogota transportlīdzekļa izmantošana” ir tāda transportlīdzekļa izmantošana, kas neatbilst prasībām, kuras noteiktas attiecībā uz tā maksimālo atļauto masu, kā noteikts valsts likumos, noteikumos vai administratīvajos aktos, ar kuriem transponē Padomes Direktīvu 96/53/EK*, vai pārkāpuma izdarīšanas dalībvalsts tiesību aktos attiecībā uz transportlīdzekļiem vai darbībām, attiecībā uz kuriem minētajā direktīvā nav noteiktas šādas prasības;
- v) “informatīva vēstule” ir pirmais paziņojums, ko saņēmušas 5. panta 1. punkta otrajā daļā minētās personas, neatkarīgi no tā, vai tas ir administratīvs vai tiesas lēmums, vai jebkurš cits dokuments, ko nosūtījusi pārkāpuma izdarīšanas dalībvalsts vai jebkura cita struktūra, kas saskaņā ar tās tiesību

aktiem pilnvarota to darīt, un kas ir izdots līdz pārsūdzības stadijai kompetentā tiesā un kas satur vismaz 5. panta 2. punktā minēto informāciju;

w) “turpmāki dokumenti” ir administratīvi vai tiesas lēmumi vai jebkādi citi dokumenti, ko pārkāpuma izdarīšanas dalībvalsts vai jebkura struktūra, kas saskaņā ar tās tiesību aktiem pilnvarota to darīt, izdod pēc informatīvās vēstules saistībā ar minēto vēstuli vai attiecīgo ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumu līdz pārsūdzības stadijai kompetentā tiesā;

x) “atbildīgā persona” ir persona, kas ir atbildīga par kādu no 2. panta 1. punktā uzskaitītajiem ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumiem saskaņā ar pārkāpuma izdarīšanas dalībvalsts tiesību aktiem;

y) “tiešais lietotājs” ir jebkura fiziska persona, kas nav tā transportlīdzekļa īpašnieks vai turētājs, ar kuru ir izdarīts kāds no 2. panta 1. punktā uzskaitītajiem pārkāpumiem, bet kurš likumīgi izmantoja minēto transportlīdzekli, jo īpaši saskaņā ar ilgtermiņa līzingu vai nomas līgumu vai kā daļu no transportlīdzekļu parka, kas pieejams darbiniekiem;

z) “dzīvesvietas dalībvalsts” ir jebkura dalībvalsts, kuru ar pietiekamu ticamības pakāpi var pieņemt par 5. panta 1. punkta otrajā daļā minēto personu pastāvīgo dzīvesvietu.

* Padomes Direktīva 96/53/EK (1996. gada 25. jūlijs), ar kuru paredz noteiktu Kopienā izmantotu transportlīdzekļu maksimālos pieļaujamos gabarītus iekšzemes un starptautiskajos autopārvadājumos, kā arī šo transportlīdzekļu maksimālo pieļaujamo masu starptautiskajos autopārvadājumos (OV L 235, 17.9.1996., 59. lpp.).”;

(3) iekļauj šādu 3.a pantu:

“3.a pants

Valstu kontaktpunkti

1. Katra dalībvalsts norīko valsts kontaktpunktu informācijas apmaiņai saskaņā ar šo direktīvu. Valstu kontaktpunktu pilnvaras reglamentē attiecīgajā dalībvalstī piemērojamie tiesību akti.

2. Dalībvalstis nodrošina, ka to attiecīgie valsts kontaktpunkti sadarbojas ar iestādēm, kas iesaistītas 2. panta 1. punktā uzskaitīto ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumu izmeklēšanā, jo īpaši, lai nodrošinātu, ka laikus tiek kopīgota visa nepieciešamā informācija un ka tiek ievēroti 4.a panta 5. punktā un 5.a panta 2. punktā noteiktie termiņi.”;

(4) direktīvas 4. pantu aizstāj ar šādu:

“4. pants

Procedūra informācijas apmaiņai starp dalībvalstīm

1. Lai izmeklētu 2. panta 1. punktā uzskaitītos ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumus, dalībvalstis piešķir citu dalībvalstu valsts kontaktpunktiem piekļuvi šādiem valsts transportlīdzekļu reģistrācijas datiem ar tiesībām veikt automatizētu meklēšanu attiecībā uz:

(a) datiem par transportlīdzekļiem;

- (b) datiem par transportlīdzekļu īpašniekiem, turētājiem vai tiešajiem lietotājiem, ja tādi ir pieejami.

Šā punkta a) un b) apakšpunktā minētie datu elementi, kas nepieciešami meklēšanas veikšanai, ir noteikti pielikumā.

Veicot meklēšanu izejoša pieprasījuma veidā, pārkāpuma izdarīšanas dalībvalsts valsts kontaktpunkts izmanto pilnu reģistrācijas numuru.

2. Dalībvalstis nodrošina, ka pielikuma 2. iedaļas I, II un IV daļā uzskaitītie datu elementi ir pieejami un atjaunināti to valsts transportlīdzekļu reģistros.

3. Dalībvalstis saglabā pielikuma 2. iedaļas IV daļā un, ja pieejami, 2. iedaļas V daļā minētos datu elementus valsts transportlīdzekļu reģistros vismaz sešus mēnešus pēc jebkādam izmaiņām konkrētā transportlīdzekļa īpašumtiesībās vai izmantošanā.

4. Dalībvalstis nosūta atbildes ziņojumu "Neizpaužama informācija" pieprasīto datu elementu vietā šādos gadījumos:

- (a) transportlīdzeklis ir nodots metāllūžņos;
- (b) meklēšanā, kas veikta izejoša pieprasījuma formā saskaņā ar 1. punktu, nav norādīts transportlīdzekļa pilns reģistrācijas numurs;
- (c) meklēšanā, kas veikta izejoša pieprasījuma formā saskaņā ar 1. punktu, norādītais transportlīdzekļa pilns reģistrācijas numurs ir novecojis vai nepareizs.

Dalībvalstis nosūta atbildes ziņojumu "Nozagts transportlīdzeklis vai reģistrācijas numura zīme" pieprasīto datu elementu vietā, ja transportlīdzeklis vai transportlīdzekļa reģistrācijas numura zīme valsts transportlīdzekļu reģistros ir reģistrēta kā nozagta.

5. Transportlīdzekļu reģistrācijas datu automatizētai meklēšanai dalībvalstis izmanto šim nolūkam izstrādāto Eiropas Transportlīdzekļu un vadītāju apliecību informācijas sistēmas (*Eucaris*) lietojumprogrammu un šīs programmatūras grozītās versijas.

Dalībvalstis nodrošina, ka transportlīdzekļu reģistrācijas datu automatizēta meklēšana ir droša, rentabla, ātra un uzticama un ka tā tiek veikta ar sadarbspējīgiem līdzekļiem decentralizētā struktūrā.

Programmatūrai jādarbojas gan tiešsaistes apmaiņas režīmā reāllaikā, gan pakešapmaiņas režīmā, kas ļauj apmainīties ar vairākiem pieprasījumiem vai atbildēm vienā ziņojumā. Informāciju, ar ko apmainās, izmantojot *Eucaris*, pārsūta šifrētā veidā.

6. Komisija pieņem īstenošanas aktus, lai noteiktu procedūras un tehniskās specifikācijas, tostarp kiberdrošības pasākumus, automatizētajai meklēšanai, ko veic saskaņā ar šo pantu. Šos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 10.a panta 2. punktā.

7. Līdz tam, kad kļūst piemērojami šā panta 6. punktā minētie īstenošanas akti, šā panta 1. punktā minētās meklēšanas veic saskaņā ar procedūrām, kas aprakstītas Lēmuma 2008/616/TI* pielikuma 3. nodaļas 2. un 3. punktā, ko piemēro kopā ar šīs direktīvas pielikumu.

8. Katra dalībvalsts sedz savas izmaksas par 5. punktā minētās lietojumprogrammas administrēšanu, izmantošanu un uzturēšanu.

* Padomes Lēmums 2008/616/TI (2008. gada 23. jūnijs) par to, kā īstenot Lēmumu 2008/615/TI par pārrobežu sadarbības pastiprināšanu, jo īpaši – apkarojot terorismu un pārrobežu noziedzību (OV L 210, 6.8.2008., 12. lpp.).”;

(5) direktīvā iekļauj šādu 4.a, 4.b, un 4.c pantu:

“4.a pants

Savstarpēja palīdzība atbildīgās personas identificēšanā

1. Dalībvalstis cita citai sniedz savstarpēju palīdzību gadījumos, kad, pamatojoties uz saskaņā ar 4. panta 1. punktu veiktās automatizētās meklēšanas rezultātiem, pārkāpuma izdarīšanas dalībvalsts nespēj identificēt atbildīgo personu ar tādu nepieciešamo ticamības pakāpi, kāda prasīta tās tiesību aktos, lai sāktu vai veiktu 5. panta 1. punktā minēto turpmāko tiesvedību.

2. Pārkāpuma izdarīšanas dalībvalsts izlemj, vai prasīt savstarpēju palīdzību, lai iegūtu 3. punkta otrajā daļā minēto papildu informāciju. Pieprasījumu var izdot tikai administratīva vai tiesu iestāde, vai policijas iestāde, kas ir kompetenta attiecīgajā lietā, saskaņā ar konkrētās dalībvalsts tiesību aktiem.

3. Ja pārkāpuma izdarīšanas dalībvalsts ir nolēmusi prasīt savstarpēju palīdzību saskaņā ar 1. punktu, tās valsts kontaktpunkts elektroniski strukturētu un parakstītu pieprasījumu nosūta reģistrācijas dalībvalsts vai dzīvesvietas dalībvalsts kontaktpunktam.

Reģistrācijas dalībvalstij vai dzīvesvietas dalībvalstij var prasīt:

- (a) apstiprināt, pamatojoties uz informāciju, kas jau ir tās rīcībā, ka ar pietiekamu ticamības pakāpi var pieņemt, ka persona, kuru vizuāli reģistrējusi pārkāpuma izdarīšanas dalībvalsts detektēšanas iekārta, ir transportlīdzekļa īpašnieks, turētājs vai tiešais lietotājs, vai jebkura persona, ko varētu uzskatīt par atbildīgu par kādu no 2. panta 1. punktā uzskaitīto ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumiem;
- (b) vērsties pie transportlīdzekļa īpašnieka, turētāja vai tiešā lietotāja, vai jebkuras personas, kuru varētu uzskatīt par atbildīgu par kādu no 2. panta 1. punktā uzskaitīto ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumiem, lai iegūtu informāciju par atbildīgās personas identitāti saskaņā ar attiecīgās valsts tiesību aktiem.

4. Ja reģistrācijas dalībvalsts vai dzīvesvietas dalībvalsts saņem 3. punktā minēto pieprasījumu, tā vāc prasīto informāciju, ja vien tā nenolemj atsaukties uz kādu no 7. punktā uzskaitītajiem atteikuma iemesliem vai ja nav iespējams savākt prasīto informāciju. Reģistrācijas dalībvalsts vai dzīvesvietas dalībvalsts pieprasīto informāciju bez liekas kavēšanās elektroniski nosūta ar sava valsts kontaktpunkta starpniecību pārkāpuma izdarīšanas dalībvalsts valsts kontaktpunktam.

Gadījumā, kas minēts 3. punkta otrās daļas b) apakšpunktā, reģistrācijas dalībvalsts vai dzīvesvietas dalībvalsts pieprasa informāciju saskaņā ar tām valsts procedūrām, ko piemēro, ja attiecīgo izmeklēšanas pasākumu būtu norīkojušas veikt šo valstu iestādes, ja vien tā nenolemj atsaukties uz kādu no 7. punktā uzskaitītajiem atteikuma iemesliem.

Reģistrācijas dalībvalsts un dzīvesvietas dalībvalsts, vācot papildu informāciju, ievēro formalitātes un procedūras, ko nepārprotami pieprasījusi pārkāpuma izdarīšanas dalībvalsts, ciktāl tās nav pretrunā attiecīgās valsts tiesību aktiem.

5. Dalībvalstis nodrošina, ka tās sniedz pieprasīto informāciju bez nepamatotas kavēšanās no pieprasījuma saņemšanas brīža.

Ja informāciju nav iespējams savākt bez liekas kavēšanās no pieprasījuma saņemšanas brīža, reģistrācijas dalībvalsts vai dzīvesvietas dalībvalsts kontaktpunkti pēc iespējas drīz par to informē pārkāpuma izdarīšanas dalībvalsti, pienācīgi paskaidrojot kavēšanās iemeslus.

Ja ir kļuvis skaidrs, ka reģistrācijas dalībvalsts vai dzīvesvietas dalībvalsts nevarēs savākt visu pieprasīto informāciju vai tās daļu, tā nekavējoties sniedz pārkāpuma izdarīšanas dalībvalstij detalizētu paskaidrojumu par tā iemesliem.

6. Pieprasījuma saņēmējas dalībvalstis var paredzēt iepriekšēju administratīvu vai tiesas validēšanas procedūru, lai nodrošinātu, ka pieprasītā informācija ir nepieciešama un samērīga atbildīgās personas identificēšanai, jo īpaši ņemot vērā domājamo atbildīgo personu tiesības.

7. Dalībvalstis var atteikties sniegt papildu informāciju, kas pieprasīta saskaņā ar 3. punktu. Tās to dara tikai šādos gadījumos:

- (a) reģistrācijas dalībvalsts vai dzīvesvietas dalībvalsts tiesību aktos ir paredzēta imunitāte vai privilēģijas, kas padara neiespējamu informācijas sniegšanu;
- (b) pieprasītās informācijas sniegšana būtu pretrunā *ne bis in idem* principam;
- (c) pieprasītās informācijas sniegšana kaitētu būtiskām valsts drošības interesēm, apdraudētu informācijas avotu, vai ietvertu tādu klasificētu informāciju, kas saistīta ar konkrētām izlūkošanas darbībām;
- (d) ir pamatots iemesls uzskatīt, ka pieprasītās informācijas sniegšana nebūtu saderīga ar reģistrācijas dalībvalsts vai dzīvesvietas dalībvalsts pienākumiem saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību 6. pantu un Eiropas Savienības Pamattiesību hartu;
- (e) pieprasītās informācijas sniegšana atklātu tādas personas identitāti, kas ir aizsargāta saskaņā ar reģistrācijas dalībvalsts vai dzīvesvietas dalībvalsts tiesību aktiem;
- (f) ja reģistrācijas dalībvalsts vai dzīvesvietas dalībvalsts paredz 6. punktā minēto iepriekšēju administratīvu vai tiesas validēšanas procedūru, bet pārkāpuma izdarīšanas dalībvalsts pieprasījumu nav validējusi pirms tā nosūtīšanas, un, pamatojoties uz konkrētā gadījuma apstākļiem, pieprasītā informācija netiek uzskatīta par nepieciešamu un samērīgu atbildīgās personas identificēšanas nolūkā.

Dalībvalstis pēc iespējas ātri, bet ne vēlāk kā 15 dienu laikā pēc pieprasījuma saņemšanas, pieņem lēmumu par to, vai tās atsauca uz atteikuma pamatojumu. Dalībvalstis, kas nolemj piemērot atteikuma pamatojumu, ar sava valsts kontaktpunkta starpniecību bez liekas kavēšanās par to informē pārkāpuma izdarīšanas dalībvalsti.

8. Dalībvalstis nodrošina, ka tiesiskās aizsardzības līdzekļi, kas ir līdzvērtīgi tiem, kuri būtu pieejami līdzīgā vietējā lietā, ir piemērojami 3. punkta otrās daļas b) apakšpunktā minētajā lietā.

9. Pārkāpuma izdarīšanas dalībvalsts, reģistrācijas dalībvalsts un dzīvesvietas dalībvalsts kontaktpunkti var savstarpēji apspriesties, izmantojot jebkādas piemērotus līdzekļus, lai veicinātu šā panta efektīvu piemērošanu.

10. Šā panta 2. punktā minēto pieprasījumu paziņo reģistrācijas dalībvalsts vai dzīvesvietas dalībvalsts valodā vai vienā no valodām, kas paziņota Komisijai saskaņā ar 5.a panta 8. punktu.

Informāciju, ko sniedz, atbildot uz pieprasījumu, paziņo pārkāpuma izdarīšanas dalībvalsts valodā vai valodās, kas paziņotas Komisijai saskaņā ar 5.a panta 8. punktu.

11. Komisija pieņem īstenošanas aktus, lai sīkāk precizētu pieprasījuma elektroniskās standartveidlapas saturu, 3. un 4. punktā minētās informācijas nosūtīšanas līdzekļus un datu apmaiņas lietojumprogrammas funkcijas un tehniskās specifikācijas, tostarp kiberdrošības pasākumus. Programmatūras specifikācijās ietver gan tiešsaistes asinhronās apmaiņas režīmu, gan asinhronas pakešapmaiņas režīmu, kā arī datu elementu nosūtīšanu šifrētā veidā.

Pieprasījuma elektroniskajā standartveidlapā iekļauj šādu informāciju:

- (a) administratīvo vai tiesas lēmumu par pieprasītās informācijas validēšanu, kā minēts 6. punktā, un attiecīgā gadījumā detalizētu informāciju par iestādi, kas pieņēmusi lēmumu;
- (b) datu elementus, kas attiecas uz transportlīdzekļu īpašniekiem, turētājiem vai tiešajiem lietotājiem un kas iegūti saskaņā ar 4. panta 1. punktu veiktās automatizētās meklēšanas rezultātā;
- (c) atbildīgās personas vizuālu fiksāciju, kas iegūta no detektēšanas iekārtām, jo īpaši no ātruma kamerām, ja tāda pieejama.

Šos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 10.a panta 2. punktā.

4.b pants

Valsts pasākumi atbildīgās personas identificēšanas atvieglošanai

1. Dalībvalstis saskaņā ar saviem tiesību aktiem var veikt jebkādas pasākumus saistībā ar 2. panta 1. punktā uzskaitītajiem ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumiem, lai sekmīgi identificētu atbildīgo personu, piemēram, pasākumus, kas saistīti ar pienākumu sadarboties atbildīgās personas identificēšanā, ar nosacījumu, ka tiek ievērotas pamattiesības un procesuālās tiesības saskaņā ar Savienības un valsts tiesību aktiem.

2. Saskaņā ar 1. punktu dalībvalstis jo īpaši var:

- (a) izsniegt dokumentus domājami atbildīgajām personām par 2. panta 1. punktā uzskaitīto ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumu izdarīšanu, tostarp dokumentus, ar kuriem šīs personas lūdz apstiprināt savu atbildību;
- (b) cik vien iespējams, piemērot pienākumus, kas uzlikti domājamajām atbildīgajām personām un kas ir būtiski atbildīgās personas identificēšanai.

4.c pants

Citu datubāzu izmantošana

Dalībvalstis var apmainīties ar datiem vai piekļūt tiem, izmantojot citas datubāzes, piemēram, vadītāja apliecību reģistrus vai iedzīvotāju reģistrus, vienīgi atbildīgās personas identificēšanas nolūkā. Tās to dara tikai tiktāl, ciktāl šāda apmaiņa vai piekļuve ir skaidri pamatota ar Savienības tiesību aktiem.”;

- (6) direktīvas 5. pantu aizstāj ar šādu:

“5. pants

Informatīva vēstule par ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumiem

1. Pārkāpuma izdarīšanas dalībvalsts pieņem lēmumu sākt vai nesākt turpmākas procedūras saistībā ar 2. panta 1. punktā uzskaitītajiem ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumiem.

Ja pārkāpuma izdarīšanas dalībvalsts nolemj sākt šādas procedūras, minētā dalībvalsts ar informatīvu vēstuli nekavējoties informē domājamo atbildīgo personu par ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumu un par lēmumu sākt turpmākas procedūras.

Informatīvā vēstule var kalpot citiem mērķiem, kas atšķiras no otrajā daļā minētajiem.

2. Informatīvā vēstule satur vismaz šādu informāciju:

- (a) norādi, ka vēstule ir izdota šīs direktīvas vajadzībām;
- (b) kompetentās iestādes nosaukumu, pasta adresi, tālruņa numuru un e-pasta adresi;
- (c) visu attiecīgo informāciju par ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumu, jo īpaši datus par transportlīdzekli, ar kuru izdarīts pārkāpums, tostarp transportlīdzekļa reģistrācijas numuru, pārkāpuma vietu, datumu un laiku, pārkāpuma veidu, detalizētu atsauci uz pārkāptajām tiesību normām un attiecīgā gadījumā datus par ierīci, kas izmantota pārkāpuma konstatēšanai;
- (d) detalizētu informāciju par ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpuma juridisko klasifikāciju, piemērojamajām sankcijām un citām tiesiskajām sekām, kas saistītas ar ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumu, tostarp informāciju par vadītāja tiesību atņemšanu (tostarp pārkāpumu uzskaites punktiem vai citiem ierobežojumiem, kas noteikti transportlīdzekļa vadīšanas tiesībām) saskaņā ar pārkāpuma izdarīšanas dalībvalsts tiesību aktiem;
- (e) detalizētu informāciju par to, kur un kā izmantot tiesības uz aizstāvību vai pārsūdzēt lēmumu saistībā ar ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumu, tostarp prasības attiecībā uz šādas pārsūdzības pieņemamību un pārsūdzības iesniegšanas termiņu, un par to, vai un ar kādiem nosacījumiem piemēro *in absentia* procedūras, saskaņā ar pārkāpuma izdarīšanas dalībvalsts tiesību aktiem;
- (f) attiecīgā gadījumā informāciju par procedūrām attiecībā uz šā panta 1. punkta otrajā daļā minētajām personām, lai informētu pārkāpuma izdarīšanas dalībvalsts iestādes par atbildīgās personas identitāti saskaņā ar 4.b pantu;
- (g) attiecīgā gadījumā detalizētu informāciju par tās iestādes nosaukumu, adresi un starptautisko bankas konta numuru (*IBAN*), kurā var ieskaitīt uzlikto naudas sodu, par maksājuma termiņu un par alternatīvām maksāšanas metodēm, jo īpaši par konkrētām lietojumprogrammām, ciktāl šīs metodes ir pieejamas gan rezidentiem, gan nerezidentiem;
- (h) informāciju par piemērojamiem datu aizsardzības noteikumiem, datu subjektu tiesībām un papildu informācijas pieejamību vai atsauci uz vietu, kur šo informāciju var viegli izgūt saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes

Direktīvas (ES) 2016/680 13. pantu, tostarp informāciju, no kura avota personas dati ir iegūti, vai saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2016/679 13. un 14. pantu;

- (i) attiecīgā gadījumā detalizētu informāciju par to, vai un kā var mazināt sankcijas par 2. panta 1. punktā uzskaitītajiem pārkāpumiem, tostarp bez kavēšanās samaksājot naudas sodu;
- (j) attiecīgā gadījumā skaidru norādi, ka privātā vai publiskā struktūra, kas to nosūta, ir starpnieks, kuru pārkāpuma izdarīšanas dalībvalsts pilnvarojusi saskaņā ar 5.b pantu, un pieprasītās naudas summas precīzs nošķīrums, pamatojoties uz to juridisko pamatu.

3. Atkāpjoties no 2. punkta, dalībvalstis nodrošina, ka gadījumā, ja atbildīgā persona ir transportlīdzekļa vadītājs nerezidents, kas tika pārbaudīts klātienē, kontrolē uz ceļa, informatīvajā vēstulē ir vismaz tie dati, kas uzskaitīti 2. punkta c), d), e) un g) apakšpunktā.

4. Pēc domājamo atbildīgo personu pieprasījuma pārkāpuma izdarīšanas dalībvalsts nodrošina, ka tiek piešķirta piekļuve visai būtiskajai informācijai, kas ir to iestāžu rīcībā, kuru kompetencē ir 2. panta 1. punktā uzskaitīto ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumu izmeklēšana.

5. Dalībvalstis nodrošina, ka termiņu sākums nerezidentiem, lai īstenotu savas pārsūdzības tiesības vai mazinātu sankcijas saskaņā ar 2. punkta e) un i) apakšpunktu, atbilst informatīvās vēstules saņemšanas datumam.”;

- (7) direktīvā iekļauj šādu 5.a un 5.b pantu:

“5.a pants

Informatīvās vēstules un turpmāku dokumentu izsniegšana

1. Dalībvalstis nosūta informatīvo vēstuli un turpmākus dokumentus domājamajām atbildīgajām personām, izmantojot reģistrētu piegādi vai līdzvērtīgus elektroniskos līdzekļus saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 910/2014* III nodaļas 7. iedaļu, vai šīs regulas 5. panta 3. punktā minētajā gadījumā informatīvo vēstuli izsniedz tieši domājamajai atbildīgajai personai.

2. Dalībvalstis nodrošina, ka informatīvo vēstuli nosūta ne vēlāk kā vienu mēnesi pēc 2. panta 1. punktā uzskaitītā ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpuma reģistrēšanas vai, ja izmeklēšanas laikā jānosūta vairāk informācijas vēstuļu, 15 dienu laikā no notikuma, kas izraisījis nepieciešamību sūtīt turpmākas informatīvās vēstules.

Dalībvalstis nodrošina, ka visi citi turpmākie dokumenti tiek nosūtīti 15 dienu laikā no notikuma, kas izraisījis nepieciešamību tos sūtīt.

3. Pārkāpuma izdarīšanas dalībvalsts ar reģistrācijas dalībvalsts vai dzīvesvietas dalībvalsts iestāžu starpniecību var nosūtīt informatīvo vēstuli vai turpmākos dokumentus domājamajām atbildīgajām personām šādos gadījumos:

- (a) tās personas adrese, kam dokuments paredzēts, nav zināma vai ir nepilnīga vai neskaidra;
- (b) procedūras noteikumi pārkāpuma izdarīšanas dalībvalsts tiesību aktos prasa pierādījumu par dokumenta izsniegšanu, kas nav pierādījums, ko var iegūt ar reģistrētu piegādi vai ar līdzvērtīgiem elektroniskiem līdzekļiem;

- (c) dokumentu nav bijis iespējams izsniegt reģistrētā piegādē vai ar līdzvērtīgiem elektroniskiem līdzekļiem;
- (d) pārkāpuma izdarīšanas dalībvalstij ir pamatoti iemesli uzskatīt, ka dokumenta izsniegšana, izmantojot reģistrētu piegādi vai līdzvērtīgus elektroniskos līdzekļus, konkrētajā gadījumā būs neefektīva vai nepiemērota.

4. Pieprasījumu uzsākt 3. punktā minēto savstarpējas palīdzības procedūru var izdot administratīva vai tiesu, vai policijas iestāde, kas ir kompetenta konkrētajā lietā, saskaņā ar pārkāpuma izdarīšanas dalībvalsts tiesību aktiem.

Pārkāpuma izdarīšanas dalībvalsts kontaktpunkts kopā ar elektroniski strukturētu pieprasījumu nosūta reģistrācijas dalībvalsts vai dzīvesvietas dalībvalsts kontaktpunktam informatīvo vēstuli vai turpmākos dokumentus, ko paredzēts izsniegt.

5. Dalībvalstis nodrošina, ka informatīvo vēstuli un turpmākos dokumentus, kas jāizsniedz saskaņā ar 3. punktu, izsniedz vai nu saskaņā ar to tiesību aktiem, vai pienācīgi pamatotos gadījumos ar īpašu metodi, ko pieprasa pārkāpuma izdarīšanas dalībvalsts, ja vien šāda metode nav nesaderīga ar attiecīgās valsts tiesību aktiem.

6. Reģistrācijas dalībvalsts vai dzīvesvietas dalībvalsts nodrošina, ka tās valsts kontaktpunkts sagatavo elektroniski strukturētu sertifikātu un nosūta to pārkāpuma izdarīšanas dalībvalsts kontaktpunktam šādos gadījumos:

- (a) kad ir pabeigtas formalitātes attiecībā uz informatīvās vēstules vai turpmāko dokumentu izsniegšanu saskaņā ar 3. punktu;
- (b) ja piegāde nav sekmīga.

Ja to pieprasa pārkāpuma izdarīšanas dalībvalsts, sertifikātam pievieno izsniegto dokumentu kopiju.

7. Šā panta 4. punktā minēto pieprasījumu paziņo reģistrācijas dalībvalsts vai dzīvesvietas dalībvalsts valodā vai vienā no valodām, kas paziņota Komisijai saskaņā ar 8. punktu. Šā panta 6. punktā minēto sertifikātu paziņo pārkāpuma izdarīšanas dalībvalsts valodā, kas paziņota Komisijai saskaņā ar 8. punktu.

8. Ja pārkāpuma izdarīšanas dalībvalsts nolemj sākt turpmākas procedūras saistībā ar 2. panta 1. punktā uzskaitītajiem ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumiem, minētā dalībvalsts informatīvo vēstuli un turpmākos dokumentus nosūta transportlīdzekļa reģistrācijas dokumenta valodā.

Ja transportlīdzekļa reģistrācijas dokumenta valoda nav pieejama vai ja ir pamatotas šaubas par to, vai informatīvās vēstules vai turpmāko dokumentu nosūtīšana transportlīdzekļa reģistrācijas dokumenta valodā atbilst attiecīgās personas pamattiesību aizsardzībai, informatīvo vēstuli un turpmākos dokumentus nosūta domājami atbildīgās personas reģistrācijas dalībvalsts vai dzīvesvietas dalībvalsts oficiālajā valodā vai valodās.

Gadījumos, uz kuriem attiecas šā punkta otrā daļa, ja reģistrācijas dalībvalstī vai dzīvesvietas dalībvalstī ir vairākas oficiālās valodas, informatīvās vēstules un turpmākos dokumentus nosūta tā reģiona vai cita ģeogrāfiskā apakšiedalījuma oficiālajā valodā vai valodās, kur atrodas domājamo atbildīgo personu adrese, vai citā valodā, kuru minētā dalībvalsts ir norādījusi kā pieņemamu.

Katra dalībvalsts paziņo Komisijai jebkuru Savienības oficiālo valodu, kurā var nosūtīt informatīvo vēstuli, nepieciešamības gadījumā dalījumā pa reģioniem vai

citiem ģeogrāfiskiem apakšiedalījumiem. Komisija pieņemamo valodu sarakstu dara pieejamu 8. pantā minētajā tiešsaistes portālā.

9. Dalībvalstis nodrošina, ka domājamajām atbildīgajām personām ir atļauts sazināties ar pārkāpuma izdarīšanas dalībvalsts iestādēm līdz pārsūdzības stadijai tiesā jebkurā no valodām, ko vai nu reģistrācijas dalībvalsts, vai dzīvesvietas dalībvalsts, vai pārkāpuma izdarīšanas dalībvalsts paziņojusi Komisijai saskaņā ar 8. punktu, vai, ja attiecīgajai personai nav pietiekamu zināšanu minētajās valodās, Savienības valodā, kurā persona runā vai saprot.

10. Dalībvalstis nodrošina, ka informatīvās vēstules un turpmāko dokumentu tulkojuma kvalitāte atbilst vismaz Direktīvas 2010/64/ES 3. panta 9. punktā noteiktajam standartam.

11. Pārkāpuma izdarīšanas dalībvalsts nodrošina, ka tiesa, tribunāls vai līdzīga iestāde, kura ir tiesīga pieņemt juridiski saistošus lēmumus, var efektīvi un ātri pārskatīt informatīvo vēstuli un turpmākos dokumentus, kas izsniegti domājamajām atbildīgajām personām, pēc jebkuras tādas personas pieprasījuma, kurai ir likumīga interese saskaņā ar 5. pantu uzsākto procedūru iznākumā, pamatojoties uz to, ka šādi dokumenti neatbilst šim pantam.

12. Komisija pieņem īstenošanas aktus, lai sīkāk precizētu 4. punktā minētās pieprasījuma elektroniskās standartveidlapas un 6. punktā minētā sertifikāta saturu un datu apmaiņas lietojumprogrammas funkcijas un tehniskās specifikācijas, tostarp kiberdrošības pasākumus. Programmatūras specifikācijās ietver gan tiešsaistes asinhronās apmaiņas režīmu, gan asinhronas pakešapmaiņas režīmu. Datus pārraida, izmantojot mūsdienīgu šifrēšanas tehnoloģiju. Šos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 10.a panta 2. punktā.

5.b pants

Dalībvalstu pilnvarotu juridisku personu finanšu prasījumi

Dalībvalstis nodrošina, ka gadījumos, kad tās pilnvaro privātu vai publisku struktūru ar atsevišķu juridiskas personas statusu pārvaldīt turpmākos procesus vai to daļu, kas sākti saskaņā ar 5. panta 1. punktu, tostarp finansiālu sankciju izpildi, domājamajām atbildīgajām personām neprasa segt minētās struktūras izmaksas, kas saistītas ar juridiskajiem un administratīvajiem izdevumiem, kuri radušies, administrējot minētās procedūras. Tas neskar dalībvalstu iestāžu tiesības iekasēt samērīgas administratīvās maksas.

* Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 910/2014 (2014. gada 23. jūlijs) par elektronisko identifikāciju un uzticamības pakalpojumiem elektronisko darījumu veikšanai iekšējā tirgū un ar ko atceļ Direktīvu 1999/93/EK (OV L 257, 28.8.2014., 73. lpp.).”;

(8) direktīvas 6., 7. un 8. pantu aizstāj ar šādiem:

“6. pants

Ziņošana un pārraudzība

1. Vēlākais šādos datumos: 2024. gada 6. maijā, 2026. gada 6. maijā (...) katra dalībvalsts nosūta Komisijai visaptverošu ziņojumu saskaņā ar šā punkta otro un trešo daļu.

Katrā visaptverošajā ziņojumā norāda to automatizēto meklēšanu skaitu, ko veikusi pārkāpuma izdarīšanas dalībvalsts un kas adresēti reģistrācijas dalībvalsts kontaktpunktam, saistībā ar konkrētās dalībvalsts teritorijā izdarītajiem pārkāpumiem, kā arī pārkāpumu veidus, par kuriem pieprasījumi veikti, un neveiksmīgo pieprasījumu skaitu.

Katrā visaptverošajā ziņojumā iekļauj arī situācijas raksturojumu valsts līmenī attiecībā uz turpmākajiem pasākumiem, kas veikti saistībā ar ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumiem, pamatojoties uz tādu pārkāpumu proporcionālo daļu, par kuriem ir nosūtītas informatīvās vēstules.

2. Līdz [četri gadi pēc šīs direktīvas spēkā stāšanās datuma] un pēc tam reizi četros gados katra dalībvalsts nosūta Komisijai ziņojumu par šīs direktīvas piemērošanu.

3. Ziņojumā norāda to automatizēto meklēšanu skaitu, ko saskaņā ar 4. panta 1. punktu veikusi pārkāpuma izdarīšanas dalībvalsts un kas adresēti reģistrācijas dalībvalsts kontaktpunktam, saistībā ar konkrētās dalībvalsts teritorijā izdarītajiem pārkāpumiem, kas uzskaitīti 2. panta 1. punktā, kā arī pārkāpumu veidus, par kuriem pieprasījumi veikti, un neveiksmīgo pieprasījumu skaitu, kas strukturēts pēc atteikuma veida. Šīs informācijas pamatā var būt dati, kas sniegti, izmantojot *Eucaris*.

Ziņojumā iekļauj arī situācijas aprakstu valsts līmenī saistībā ar turpmākiem pasākumiem, kas veikti saistībā ar ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumiem. Aprakstā norāda vismaz šādu informāciju:

- (a) to 2. panta 1. punktā uzskaitīto un reģistrēto ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumu kopskaitu, kas konstatēti automātiski vai bez atbildīgās personas identifikācijas notikuma vietā;
- (b) to 2. panta 1. punktā uzskaitīto un reģistrēto ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumu skaitu, kas izdarīti ar transportlīdzekļiem, kuri reģistrēti dalībvalstī, kas nav dalībvalsts, kurā noticis pārkāpums, un kas konstatēti automātiski vai bez atbildīgās personas identifikācijas uz vietas;
- (c) stacionāru vai pārvietojamu automātiskas detektēšanas iekārtu, tostarp ātruma kameru, skaitu;
- (d) to naudas sodu skaitu, ko brīvprātīgi samaksājuši nerezidenti;
- (e) saskaņā ar 4.a panta 3. punktu elektroniski nosūtīto savstarpējās palīdzības pieprasījumu skaitu un šādu pieprasījumu skaitu, kad informācija netika sniegta;
- (f) saskaņā ar 5.a panta 4. punktu elektroniski nosūtīto savstarpējās palīdzības pieprasījumu skaitu un šādu pieprasījumu skaitu, kad dokumentus nebija iespējams izsniegt.

4. Komisija novērtē dalībvalstu nosūtītos ziņojumus un informē 10.a pantā minēto komiteju par to saturu ne vēlāk kā sešus mēnešus pēc ziņojumu saņemšanas no visām dalībvalstīm.

7. pants

Papildu pienākumi

Neskarot pienākumus, kas noteikti Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) 2016/679, Direktīvā (ES) 2016/680 un Direktīvā (ES) 2022/2555*, dalībvalstis

informē cita citu par kiberdrošības incidentiem, par kuriem paziņots atbilstīgi Direktīvas (ES) 2022/2555 10. pantam, ja incidenti ir saistīti ar datiem, kas tiek glabāti virtuālos vai fiziskos mākoņos vai mākoņmitināšanas pakalpojumos.

8. pants

Portāls pārrobežu informācijas apmaiņai par ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumiem (“CBE portāls”)

1. Komisija izveido un uztur tiešsaistes *CBE* portālu, kas ir pieejams visās Savienības oficiālajās valodās un kas paredzēts:

- (a) informācijas kopīgošanai ar ceļu satiksmes dalībniekiem par dalībvalstīs spēkā esošajiem noteikumiem jomā, uz kuru attiecas šī direktīva, jo īpaši par ceļu satiksmes drošības noteikumiem, pārsūdzības procedūrām, piemērotajām sankcijām un soda naudu samaksai pieejamajām shēmām un līdzekļiem;
- (b) informācijas apmaiņai un cita veida mijiedarbībai starp valstu kontaktpunktiem un citām attiecīgām dalībvalstu iestādēm savā starpā un ar citiem ceļu satiksmes dalībniekiem, jo īpaši nodrošinot piekļuvi konkrētām dalībvalstu lietotnēm, kas veicina sankciju izpildi, tostarp attiecīgā gadījumā soda naudu samaksu. Tas var ietvert apmaiņu ar transportlīdzekļu reģistrācijas datiem un datiem par personām, kuras domājamas kā atbildīgas vai ir atbildīgas par 2. panta 1. punktā uzskaitītajiem ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumiem.

2. Piekļuvi *CBE* portālam nodrošina valstu kontaktpunktiem un citām attiecīgām iestādēm, kas ir kompetentas atbildīgo personu identificēšanā un ceļu satiksmes drošības noteikumu pārrobežu izpildes nodrošināšanā dalībvalstīs.

3. Dalībvalstis palīdz ceļu satiksmes dalībniekiem pārliecināties par informatīvo vēstuļu un turpmāko dokumentu autentiskumu. Šajā nolūkā dalībvalstis, izmantojot *CBE* portālu, savā starpā un ar Komisiju kopīgo informatīvo vēstuļu un turpmāko dokumentu veidnes, ko izdod dalībvalstu iestādes un ko izmanto pārrobežu lietās. Dalībvalstis informē cita citu arī par iestādēm un pilnvarotajām juridiskajām personām, kurām ir tiesības izsniegt minētās vēstules un dokumentus. Komisija ir *CBE* portāla pārzinis saskaņā ar Regulu 2018/1725**.

4. *CBE* portāls ir saderīgs ar saskarni, kas izveidota saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2018/1724***, un ar citiem portāliem vai platformām ar līdzīgu mērķi, piemēram, Eiropas e-tiesiskuma portālu.

5. Šā panta vajadzībām dalībvalstis cita citai un Komisijai nodrošina atjauninātu informāciju un regulāri mijiedarbojas ar ceļu satiksmes dalībniekiem, izmantojot *CBE* portālu.

6. Komisija pieņem īstenošanas aktus, lai noteiktu tehniskās specifikācijas, tostarp kiberdrošības pasākumus, kas nepieciešami *CBE* portāla izmantošanai un uzturēšanai. Šos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 10.a panta 2. punktā.

* Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2022/2555 (2022. gada 14. decembris) par pasākumiem nolūkā panākt vienādi augsta līmeņa kibernetikas drošību visā Savienībā un ar ko groza Regulu (ES) Nr. 910/2014 un Direktīvu (ES) 2018/1972 un atceļ Direktīvu (ES) 2016/1148 (TID 2 direktīva) (OV L 333, 27.12.2022., 80. lpp.).

** 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.).

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

- (9) direktīvā iekļauj šādu 8.a pantu:

“8.a pants

Finansiāls atbalsts pārrobežu sadarbībai izpildes darbībās

Komisija nodrošina finansiālu atbalstu iniciatīvām, kas veicina pārrobežu sadarbību ceļu satiksmes drošības noteikumu izpildē Savienībā, jo īpaši paraugprakses apmaiņu, viedas izpildes metodikas un paņēmieni piemērošanu dalībvalstīs, tiesībaizsardzības iestāžu kapacitātes pilnveidošanu un izpratnes veidošanas kampaņas par pārrobežu izpildes darbībām.”;

- (10) direktīvas 9. pantu aizstāj ar šādu:

“9. pants

Deleģētie akti

Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 10. pantu, lai grozītu pielikumu nolūkā to atjaunināt, ņemot vērā tehnikas attīstību vai ja to prasa Savienības tiesību akti, kas tieši attiecas uz pielikuma atjaunināšanu.”;

- (11) direktīvā iekļauj šādu 10.a pantu:

“10.a pants

Komitejas procedūra

1. Komisijai palīdz komiteja. Minētā komiteja ir komiteja Eiropas Parlamenta un Padomes 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 iznākuma, ja atzinuma sniegšanas termiņā tā nolemj komitejas priekšsēdētājs vai to pieprasa komitejas locekļu vienkāršs vairākums.

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

* 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.).”;

(12) direktīvas 11. pantu aizstāj ar šādu:

“11. pants

Komisijas ziņošanas pienākums

Komisija iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei ziņojumu par šīs direktīvas piemērošanu dalībvalstīs ne vēlāk kā 18 mēnešus pēc 6. panta 2. punktā minēto ziņojumu saņemšanas no visām dalībvalstīm.”;

(13) direktīvas I pielikumu aizstāj ar tekstu šīs direktīvas pielikumā;

(14) II pielikumu svīturo.

2. pants

1. Dalībvalstīs stājas spēkā normatīvie un administratīvie akti, kas nepieciešami, lai izpildītu šīs direktīvas prasības vēlākais [divus gadus pēc šīs direktīvas spēkā stāšanās datuma]. Dalībvalstis nekavējoties dara zināmus Komisijai minēto aktu tekstus.

Kad dalībvalstis pieņem minētos aktus, tajos ietver atsauci uz šo direktīvu vai šādu atsauci pievieno to oficiālai publikācijai. Dalībvalstis nosaka, kā izdarāma šāda atsauce.

2. Dalībvalstis dara Komisijai zināmus galvenos noteikumus tiesību aktos, kurus tās ir pieņēmušas jomā, uz ko attiecas šī direktīva.

3. pants

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

4. pants

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

Briselē,

*Eiropas Parlamenta vārdā –
priekšsēdētāja*

*Padomes vārdā –
priekšsēdētājs*

TIESĪBU AKTA PRIEKŠLIKUMA FINANŠU PĀRSKATS

1. PRIEKŠLIKUMA/INICIATĪVAS KONTEKSTS

1.1. Priekšlikuma/iniciatīvas nosaukums

Priekšlikums direktīvai, ar kuru groza Direktīvu (ES) 2015/413, ar ko veicina pārrobežu apmaiņu ar informāciju par ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumiem

1.2. Attiecīgās rīcībpolitikas jomas

Transports, ceļu satiksmes drošība

1.3. Priekšlikums/iniciatīva attiecas uz:

jaunu darbību

jaunu darbību, pamatojoties uz izmēģinājuma projektu / sagatavošanas darbību⁷³

esošas darbības pagarināšanu

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

1.4. Mērķi

1.4.1. Vispārīgie mērķi

Šīs iniciatīvas vispārīgais mērķis ir uzlabot ceļu satiksmes drošību, nodrošinot ceļu satiksmes drošības noteikumu efektīvāku pārrobežu izpildi ES.

1.4.2. Konkrētie mērķi

Iniciatīvas konkrētie mērķi ir šādi:

— veicināt to, ka vadītāji nerezidenti ievēro papildu ceļu satiksmes drošības noteikumus;

— racionalizēt savstarpējās palīdzības procedūras starp dalībvalstīm ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumu pārrobežu izmeklēšanā;

— stiprināt pārkāpēju nerezidentu pamattiesību aizsardzību, tai skaitā saskaņošanu ar jaunajiem ES noteikumiem par personas datu aizsardzību.

1.4.3. Paredzamie rezultāti un ietekme

Norādīt, kāda ir priekšlikuma/iniciatīvas iecerētā ietekme uz labuma guvējiem / mērķgrupām.

Iniciatīva palīdzēs sasniegt vispārīgo mērķi palielināt ceļu satiksmes drošību ES, nodrošinot, ka pārkāpēji nerezidenti, kuri bieži izvairās no sankcijām, labāk ievēro ceļu satiksmes drošības noteikumus. Tai būs liela pozitīva ietekme izglābto dzīvību un novērsto ievainojumu ziņā (glābtas 384 dzīvības un novērsti 21 405 ievainojumu gadījumi).

Priekšlikuma darbības joma tiks paplašināta, ietverot vēl citus ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumus, piemēram, nepietiekamas distances ieturēšana līdz

⁷³

Kā paredzēts Finanšu regulas 58. panta 2. punkta a) vai b) apakšpunktā.

priekšā braucošajam transportlīdzeklim, bīstama apdzīšana, bīstama novietošana stāvēšanai, vienas vai vairāku baltu, nepārtrauktu līniju šķērsošana, braukšana nepareizā virzienā vai pa joslu ārkārtas gadījumiem un pārslogota transportlīdzekļa izmantošana. Paredzams, ka, paplašinot darbības jomu, lai aptvertu šos pārkāpumus, fiksēto pārkāpumu skaits 2025. gadā palielināsies par 2 % attiecībā pret pamatscenāriju un attiecīgi arī visā novērtējuma periodā.

Patlaban aptuveni 20 % visu izmeklēšanas gadījumu par pārkāpumiem, kas izdarīti ar citās valstīs reģistrētiem transportlīdzekļiem, netiek īstenoti veiksmīgi, jo ir tehniskas problēmas, piemēram, saistībā ar precīzas informācijas pieejamību valsts transportlīdzekļu reģistros un atbildīgās personas identificēšanu. Paredzams, ka priekšlikuma rezultātā palielināsies veiksmīgi veiktās izmeklēšanas gadījumu skaits. Ar priekšlikumu tiek ieviesti politikas pasākumi, kuru mērķis ir uzlabot transportlīdzekļu reģistru saturu un esošo informācijas apmaiņu starp tiesībsardzības iestādēm. Papildus šiem pasākumiem tas paredz pielāgotas turpmākas izmeklēšanas procedūras, kas balstītas uz konkrētas informācijas, piemēram, vizuālu pierādījumu, elektronisku apmaiņu, lai labāk identificētu atbildīgo personu. Tas arī ļauj piemērot transportlīdzekļa īpašniekam/turētājam pienākumu sadarboties ar tiesībsardzības iestādēm vadītāja / faktiskā pārkāpēja identificēšanā saskaņā ar dalībvalstu tiesību aktiem.

Priekšlikums veicina uzlabotu sankciju pārrobežu izpildi, jo pasākumiem, kas vērsti uz izmeklēšanas un atbildīgās personas identificēšanas uzlabošanu, būs arī pozitīva ietekme uz veiksmīgi izmeklēto pārkāpumu skaitu un, nodrošinot vienlīdzīgu attieksmi pret vadītājiem, arī uz izpildes rādītāju paaugstināšanu.

Ar priekšlikumu tiek ieviesti pasākumi, kuru mērķis ir uzlabot vadītāju nerezidentu pamattiesību aizsardzību, lai nodrošinātu, ka informatīvajā vēstulē vai turpmākajos dokumentos, ko izsniedz tiesībsardzības iestādes saistībā ar pārkāpumu, ir ietverta visa nepieciešamā informācija par administratīvo procesu vai kriminālprocesu, ka šī informācija tiek sniegta valodā, kuru vadītājs saprot, un ka ir iespējams pārbaudīt šo dokumentu autentiskumu.

Visbeidzot, priekšlikuma mērķis ir uzlabot ceļu satiksmes drošības noteikumu pārrobežu izpildi, pamatojoties uz esošo intervenci. Tas nozīmē, ka pamatscenārijs jau ietver dažus pasākumus identificēto problēmu risināšanai. Priekšlikumā ietvertie pasākumi ir pārsvarā tehniski un papildina esošos noteikumus, vienlaikus atzīstot, ka valstu tiesību sistēmu saskaņošana, tai skaitā to procedūru saskaņošana, uz kurām balstās ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumu pārrobežu izmeklēšana un par šādiem pārkāpumiem piemēroto sankciju pārrobežu izpilde, kas varētu ievērojami palielināt veiksmīgas izmeklēšanas gadījumu īpatsvaru, nav realizējama iespēja.

Ņemot vērā paredzēto priekšlikuma darbības jomas paplašināšanu un vienkāršoto pārrobežu izmeklēšanu par ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumiem, kas ir pielāgota tam, lai masveidā detektētu pārkāpumus, kuri bieži ir kvalificēti par administratīviem, un ir digitalizēta, izveidojot speciālu IT portālu un platformas, būs iespējams veiksmīgi izmeklēt lielāku pārkāpumu skaitu, tādējādi mazinot pārkāpēju nerezidentu nesodāmību. Līdz ar to vadītāji nerezidenti pielāgos savu uzvedību uz ceļiem. Paredzams, ka tā rezultātā samazināsies to pārkāpumu skaits, kurus izdara ar citās valstīs reģistrētiem transportlīdzekļiem, attiecībā pret pamatscenāriju.

1.4.4. *Snieguma rādītāji*

Norādīt, pēc kādiem rādītājiem seko līdzī progresam un sasniegumiem.

Komisija uzraudzīs šādus snieguma rādītājus attiecībā uz iniciatīvas/intervences īstenošanu un piemērošanas efektivitāti (priekšlikuma 6. pants):

— kopējais to reģistrēto ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumu skaits, uz kuriem attiecas direktīvas darbības joma un kuri tiek fiksēti automātiski vai bez atbildīgās personas identificēšanas uz vietas;

— to reģistrēto ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumu skaits, uz kuriem attiecas direktīvas darbības joma un kuri izdarīti ar transportlīdzekļiem, kas reģistrēti dalībvalstī, kura nav dalībvalsts, kurā izdarīts pārkāpums, un kuri fiksēti automātiski vai bez atbildīgās personas identificēšanas uz vietas;

— stacionāru vai pārvietojamu automātiskas detektēšanas iekārtu, piemēram, ātruma kameru, skaits;

— vadītāju nerezidentu brīvprātīgi samaksāto naudas sodu skaits;

— saskaņā ar savstarpējās palīdzības procedūru elektroniski nosūtīto pieprasījumu skaits (turpmāka izmeklēšana) un šādu pieprasījumu skaits gadījumos, kad informācija netika sniegta;

— to elektroniski nosūtīto pieprasījumu skaits, kuri attiecas uz dokumentu izsniegšanu, un šādu pieprasījumu skaits gadījumos, kad dokumentus nebija iespējams izsniegt.

1.5. Priekšlikuma/iniciatīvas pamatojums

1.5.1. *Īstermiņā vai ilgtermiņā izpildāmās vajadzības, tostarp sīki izstrādāts iniciatīvas izvēršanas grafiks*

Nav paredzētas konkrētas prasības, kas būtu jāizpilda īstermiņā vai ilgtermiņā. Tomēr ir paredzams, ka īstermiņā šī iniciatīva ievērojami mazinās pārkāpēju nerezidentu nesodāmību, vienlaikus par pamatu izmantojot pašreizējo direktīvu, kas ir ievērojami veicinājusi šādu pārkāpēju anonimitātes mazināšanu. Ilgtermiņā ir paredzams, ka ievērojami samazināsies tādu ceļu satiksmes negadījumu skaits, kuros ir bojāgājušie un smagi ievainotie un kuros iesaistīti vadītāji nerezidenti.

1.5.2. *Savienības iesaistīšanās pievienotā vērtība (tās pamatā var būt dažādi faktori, piemēram, koordinēšanas radītie ieguvumi, juridiskā noteiktība, lielāka rezultativitāte vai komplementaritāte). Šā punkta izpratnē "Savienības iesaistīšanās pievienotā vērtība" ir vērtība, kas veidojas Savienības iesaistīšanās rezultātā un kas papildina vērtību, kura veidotos, ja dalībvalstis rīkotos atsevišķi.*

Iniciatīvas pievienotā vērtība ir līdzīga pašreizējās direktīvas ES pievienotajai vērtībai. Ar esošajiem divpusējiem un daudzpusējiem nolīgumiem (piemēram, Zalcburgas foruma CBE nolīgumu) nebūtu iespējams sasniegt tādu pašu efektivitātes līmeni kā ar direktīvu gan pārkāpēju nerezidentu nesodāmības izbeigšanas, gan vienlīdzīgas attieksmes pret visiem ceļu lietotājiem nodrošināšanas ziņā. Direktīvas izvērtējums ir apliecinājis, ka tad, ja dalībvalstis vēlētos sasniegt tādus pašus rezultātus, noslēdzot divpusējus nolīgumus, būtu jāparaksta simtiem šādu nolīgumu, kā rezultātā rastos liela sarežģītība un iespējamās neatbilstības, galu galā radot ievērojamas izmaksas valstu pārvaldes iestādēm. Tāpēc ES rīcības pievienoto vērtību var arī aplūkot no lietderības viedokļa, ņemot vērā, ka vienots satvars nodrošina lielāku lietderību.

Pašreizējās direktīvas nepilnības, it īpaši tās efektivitātes trūkumu, var novērst tikai ar rīcību ES līmenī. Tikai ES instruments var nodrošināt ceļu satiksmes drošības noteikumu konsekventu un efektīvu pārrobežu izpildi ES mērogā.

1.5.3. *Līdzīgas līdzšinējās pieredzes rezultātā gūtās atziņas*

Pašreizējās direktīvas izvērtējumā tika konstatēts, ka tai ir bijusi pozitīva ietekme uz to pārkāpēju anonimitātes mazināšanu, kuri izdarījuši ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumu citā valstī, jo laika gaitā ir izmeklēts lielāks skaits ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumu, ko izdarījuši vadītāji nerezidenti. Tomēr pašreizējās direktīvas pasākumi nebija piemēroti šādu vadītāju nesodāmības izbeigšanai. 2015. gadā aptuveni 50 % fiksēto ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumu, ko izdarīja vadītāji nerezidenti, netika izmeklēti, un aptuveni 50 % naudas sodu par pārkāpumiem, kas tika izmeklēti, netika veiksmīgi izpildīti. Gandrīz visos pārkāpumos, kur pārkāpēji atteicās maksāt naudas sodus, netika panākta soda izpilde, t. i., veiksmīgi izpildītie sodi galvenokārt bija brīvprātīgu maksājumu rezultāts.

Galvenais skaidrojums tam ir grūtības dalībvalstu sadarbībā ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumu izmeklēšanā un sankciju izpildē pēc apmaiņas ar transportlīdzekļa reģistrācijas datiem, it īpaši ja tiek piemēroti atšķirīgi tiesiskās atbildības režīmi. Tomēr šāda sadarbība bija veiksmīga starp dalībvalstīm, kas noslēdza divpusējus vai daudzpusējus nolīgumus, kuri papildina Savienības tiesības.

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

Ierosinātā PA direktīvas pārskatīšana ir saskaņā ar citiem Savienības tiesību aktiem par ceļu satiksmes drošību. Tajā ir atsauce uz Padomes Direktīvu 1999/37/EK par transportlīdzekļu reģistrācijas dokumentiem, ciktāl runa ir par transportlīdzekļu reģistrācijas datu elementu klasifikāciju; ar to tiek paplašināta PA direktīvas darbības joma, to attiecinot arī uz pārslogota transportlīdzekļa izmantošanas pārkāpumu, tādējādi izveidojot ciešu saikni ar Padomes Direktīvas 96/53/EK par transportlīdzekļu maksimālo pieļaujamo svaru un gabarītiem piemērošanu; tā papildina Vadītāja apliecību direktīvu, ļaujot izmantot personas datus no vadītāja apliecību reģistriem ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumu izmeklēšanai, informējot pārkāpējus par piemērotajām sankcijām, kas skar viņu tiesības vadīt transportlīdzekli, un nosakot personu, kura ir atbildīga par ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumiem. Priekšlikums ir arī saskaņīgs ar plašāku spēkā esošu tiesību instrumentu kopumu un notiekošām iniciatīvas Savienības līmenī policijas un tiesu iestāžu sadarbības jomā, kuras jāņem vērā attiecībā uz šo iniciatīvu, piemēram, esošās pārrobežu izmeklēšanas procedūras saskaņā ar Konvenciju par Eiropas Savienības dalībvalstu savstarpēju palīdzību krimināllietās, Eiropas izmeklēšanas rīkojumu un Prīmes lēmumiem, kas patlaban tiek pārskatīti.

Lai nodrošinātu konsekventu pieeju ceļu satiksmes drošības noteikumu pārrobežu izpildē, ir izveidota sarunu pakete, kas sastāv no trīs iniciatīvām, — papildus šim priekšlikumam direktīvai, ar ko groza PA direktīvu, tā ietver arī priekšlikumu jaunai direktīvai par vadītāja apliecību (ar kuru aizstāj Direktīvu 2006/126/EK par vadītāja apliecībām) un priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai par noteiktu vadītāja tiesību atņemšanas ietekmi visā Savienībā.

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

Komisijas vienreizējās izmaksas 2025. gadā un pastāvīgās pielāgošanas izmaksas līdz 2050. gadam ir galvenokārt saistītas ar IT sistēmas izveidi, lai atbalstītu mijiedarbību starp valdības iestādēm/organizācijām, fiziskām un juridiskām personām pārrobežu administratīvajos procesos un kriminālprocesos. Speciālā IT portāla informācijas funkcionalitāte būs balstīta uz esošo portālu, ko pārvalda Komisija (“Dodoties uz ārzemēm”), un šīs sistēmas modernizācija ļaus maksimāli izmantot pašreizējo organizāciju un līdz šim ieguldītos resursus. Lai izveidotu IT sistēmu, nav vajadzīgs cilvēkresursu palielinājums.

1.6. Priekšlikuma/iniciatīvas ilgums un finansiālā ietekme

Ierobežots ilgums

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

Beztermiņa

- Īstenošana ar uzsākšanas periodu no 2025. līdz 2027. gadam,
- pēc kura turpinās normāla darbība.

1.7. Plānotās budžeta izpildes metodes⁷⁴

Komisijas īstenota tieša pārvaldība,

- ko veic tās struktūrvienības, tostarp personāls Savienības delegācijās;

Dalīta pārvaldība kopā ar dalībvalstīm

Netieša pārvaldība, kurā budžeta izpildes uzdevumi uzticēti:

- trešām valstīm vai to izraudzītām struktūrām;
- starptautiskām organizācijām un to aģentūrām (precizēt);
- EIB un Eiropas Investīciju fondam;
- Finanšu regulas 70. un 71. pantā minētajām struktūrām;
- publisko tiesību subjektiem;
- privāttiesību subjektiem, kas veic sabiedrisko pakalpojumu sniedzēju uzdevumus, tādā mērā, kādā tiem ir pienācīgas finanšu garantijas;
- dalībvalstu privāttiesību subjektiem, kuriem ir uzticēta publiskā un privātā sektora partnerības īstenošana un ir pienācīgas finanšu garantijas;
- tiesību subjektiem vai personām, kurām, ievērojot LES V sadaļu, uzticēts īstenot konkrētas KĀDP darbības un kuras ir noteiktas attiecīgajā pamataktā.
- *Ja norādīti vairāki pārvaldības veidi, sniedziet papildu informāciju iedaļā "Piezīmes".*

Piezīmes

Lai īstenotu priekšlikumu, ir jāizveido un jāuztur jauna IT sistēma. Šai sistēmai būtu jāsavieno esošie valstu IT sistēmu tīkli un sadarbībspējīgi piekļuves punkti, kas darbojas katras dalībvalsts individuālā atbildībā un pārvaldībā, lai nodrošinātu drošu un uzticamu pārrobežu apmaiņu ar informāciju par ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumiem. Komisija definēs atbilstošus IT risinājumus īstenošanas aktos, tai skaitā projektēšanas/arhitektūras un tehniskās specifikācijas speciālam digitālajam portālam un elektroniskajām sistēmām (saskarnes platformas(-as) valstu informācijas apmaiņas sistēmu savstarpējai savienošanai, ko dalībvalstis var izvēlēties izmantot). Paredzams, ka pielāgošanas izmaksas Komisijai sastāvēs no šādiem trim galvenajiem izmaksu elementiem (aprēķināti pašreizējā neto vērtībā):

⁷⁴ Sīkāku informāciju par budžeta izpildes metodēm un atsaucis uz Finanšu regulu sk. *BUDGpedia* tīmekļa vietnē: <https://myintracom.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>.

— vienreizējas pielāgošanas izmaksas 2025. gadā, kas radīsies saistībā ar informācijas apmaiņu starp dalībvalstīm par informatīvās vēstules un turpmāko dokumentu pārbaudi, izmantojot speciālo IT portālu, 405 000 EUR apmērā;

— vienreizējas izmaksas 70 000 EUR apmērā 2025. gadā saistībā ar speciālā IT portāla izveidi;

— pastāvīgas pielāgošanas izmaksas (speciālā IT portāla izveide, uzturēšana un atbalsts) aptuveni 50 000 EUR apmērā gadā saistībā ar interaktīvāku informācijas apmaiņu starp dalībvalstu tiesībsardzības un iedzīvotāju/ceļu lietotāju iestādēm ne tikai par piemērojamajiem spēkā esošajiem ceļu satiksmes drošības noteikumiem (Komisijas pašreizējā tīmekļa vietne “Dodoties uz ārzemēm”), bet arī par piemērojamajām sankciju shēmām un pārsūdzības procedūrām.

2. PĀRVALDĪBAS PASĀKUMI

2.1. Uzraudzības un ziņošanas noteikumi

Norādīt biežumu un nosacījumus.

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

Komisija uzraudzīs iniciatīvas/intervences īstenošanu un piemērošanas efektivitāti, ziņojot par īpašiem rādītājiem (priekšlikuma 6. pants), piemēram, par to automatizēto izejošo/ienākošo pieprasījumu skaitu, ko veikusi dalībvalsts, kurā pārkāpums izdarīts, un kas adresēti transportlīdzekļa reģistrācijas dalībvalstij, vai to reģistrēto ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumu skaitu, kuri fiksēti automātiski vai bez atbildīgās personas identificēšanas uz vietas un izdarīti ar citās valstīs reģistrētiem transportlīdzekļiem, vai par automātisko pārbaudes ierīču (piemēram, ātruma kameru) skaitu, vai arī par vadītāju nerezidentu brīvprātīgi samaksātajiem naudas sodiem.

Jaunais ziņošanas periods dalībvalstīm tiek pagarināts no pašreizējiem diviem gadiem līdz četriem gadiem, to saskaņojot ar Komisijas izvērtēšanas kalendāru un tādējādi samazinot administratīvo slogu valstu iestādēm. IT platforma(-as) ir paredzēta(-as), lai atvieglotu datu automātisku apkopošanu pēc īpašām ziņošanas iezīmēm.

2.2. Pārvaldības un kontroles sistēma

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

MOVE ĢD struktūrvienība, kas atbild par attiecīgo politikas jomu, pārvaldīs direktīvas īstenošanu, sadarbojoties ar citām attiecīgām struktūrvienībām un ĢD.

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

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

Ļoti zems risks. Speciālais IT portāls balstīsies uz esošo tīmekļa vietni “Dodoties uz ārzemēm” (https://ec.europa.eu/transport/road_safety/going_abroad/index_lv.htm) un tiks modernizēts, lai kļūtu interaktīvāks un nodrošinātu papildu funkcijas. Identificētie riski ir saistīti ar iepirkuma procedūru izmantošanu — kavējumiem, datu pieejamību, savlaicīgu informāciju tirgum utt. Šie riski ir ietverti Finanšu regulā, un tos mazīna iekšējās kontroles pasākumu kopums, ko *MOVE* ĢD piemēro šādas vērtības iepirkumam.

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

Prasītais budžeta palielinājums attiecas uz IT sistēmas izveidi un uzturēšanu. Attiecībā uz kontroles darbībām, kas saistītas ar IT sistēmām, kuras izstrādā vai pārvalda par priekšlikumu atbildīgais direktorāts, IT koordinācijas komiteja regulāri uzrauga direktorāta datubāzes un gūto progresu, ņemot vērā Komisijas IT resursu vienkāršošanu un izmaksefektivitāti.

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

2.3. **Krāpšanas un pārkāpumu novēršanas pasākumi**

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

Tiktu piemēroti parastie Komisijas novēršanas un aizsardzības pasākumi proti:

— maksājumus par visiem pakalpojumiem pirms apmaksas pārbauda Komisijas personāls, ņemot vērā visas līgumsaistības, ekonomikas principus un finanšu vai vadības paraugpraksi. Visos nolīgumos un līgumos, ko noslēdz starp Komisiju un maksājumu saņēmējiem, tiks iekļauti krāpšanas apkarošanas noteikumi (pārraudzība, ziņošanas prasības u. c.);

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

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

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

3. PRIEKŠLIKUMA/INICIATĪVAS APLĒSTĀ FINANSIĀLĀ IETEKME

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

- Esošās budžeta pozīcijas

Sarindotas pa daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorijām un budžeta pozīcijām

Daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorija	Budžeta pozīcija	Izdevumu veids	Iemaksas			
	Numurs	Dif./nedif. 75	no EBTA valstīm ⁷⁶	no kandidātvalstīm un potenciālajām kandidātvalstīm ⁷⁷	no citām trešām valstīm	citi piešķirtie ieņēmumi
01	02 20 04 01	Dif.	NĒ	NĒ	NĒ	NĒ

- Jaunveidojamās budžeta pozīcijas

Sarindotas pa daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorijām un budžeta pozīcijām

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

⁷⁵ Dif. — diferencētās apropriācijas, nedif. — nediferencētās apropriācijas.

⁷⁶ EBTA — Eiropas Brīvās tirdzniecības asociācija.

⁷⁷ Kandidātvalstis un attiecīgā gadījumā potenciālās kandidātvalstis no Rietumbalkāniem.

3.2. Priekšlikuma aplēstā finansiālā ietekme uz apropriācijām

3.2.1. Kopsavilkums par aplēsto ietekmi uz darbības apropriācijām

- Priekšlikumam/iniciatīvai nav vajadzīgas darbības apropriācijas
- Priekšlikumam/iniciatīvai ir vajadzīgas šādas darbības apropriācijas. Papildu apropriācijas nebūs nepieciešamas. Projekta finansēšanai vajadzīgās summas tiks pārvietotas no apropriācijām, kas jau iekļautas oficiālajā finanšu plānojumā saskaņā ar īpašiem budžeta posteņiem.

miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

Daudz gadu finanšu shēmas izdevumu kategorija	01	Vienotais tirgus, inovācija un digitalizācija
--	----	---

ĢD: MOVE			Gads 2025 ⁷⁸	Gads 2026	Gads 2027	Gads 2028	Gads 2029 +	KOPĀ (2025–2050)
• Darbības apropriācijas								
Budžeta pozīcija ⁷⁹ : 02 20 04 01	Saistības	(1a)	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
	Maksājumi	(2a)	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
Budžeta pozīcija	Saistības	(1b)						
	Maksājumi	(2b)						
Administratīvās apropriācijas, kas tiek finansētas no konkrētu programmu piešķirumiem ⁸⁰								

⁷⁸ 2025. gads ir gads, kurā priekšlikumu/iniciatīvu sāk īstenot.

⁷⁹ Saskaņā ar oficiālo budžeta nomenklatūru.

⁸⁰ Tehniskā un/vai administratīvā palīdzība un ES programmu un/vai darbību īstenošanas atbalsta izdevumi (kādreizējās BA pozīcijas), netiešā pētniecība, tiešā pētniecība.

Budžeta pozīcija		(3)						
KOPĀ apropriācijas, kas paredzētas MOVE ĢD	Saistības	= 1a + 1b + 3	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
	Maksājumi	= 2a + 2b +3	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531

• KOPĀ darbības apropriācijas	Saistības	(4)	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
	Maksājumi	(5)	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
• KOPĀ administratīvās apropriācijas, kas tiek finansētas no konkrētu programmu piešķirumiem		(6)						0,051
KOPĀ apropriācijas daudzgadu finanšu shēmas 1. IZDEVUMU KATEGORIJĀ	Saistības	= 4 + 6	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
	Maksājumi	= 5 + 6	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531

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

KOPĀ darbības apropriācijas (visas darbības izdevumu kategorijas)	Saistības	(4)	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
	Maksājumi	(5)	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
KOPĀ administratīvās apropriācijas, kas tiek finansētas no konkrētu programmu piešķirumiem (visas darbības izdevumu kategorijas)		(6)						
KOPĀ apropriācijas daudzgadu finanšu shēmas 1.–6. IZDEVUMU KATEGORIJĀ (atsauces summa)	Saistības	= 4 + 6	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
	Maksājumi	= 5 + 6	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531

Daudz gadu finanšu shēmas izdevumu kategorija	7	“Administratīvie izdevumi”
--	----------	----------------------------

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

miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

		Gads 2025	Gads 2026	Gads 2027	Gads 2028	Gads 2029 +	KOPĀ 2025–2050
ĢD: <.....>							
• Cilvēkresursi							
• Citi administratīvie izdevumi							
KOPĀ <.....> ĢD	Apropriācijas						

KOPĀ apropriācijas daudz gadu finanšu shēmas 7. IZDEVUMU KATEGORIJĀ	(saistību summa = maksājumu summa)								
--	------------------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--

miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

		Gads 2025	Gads 2026	Gads 2027	Gads 2028	Gads 2029 +	KOPĀ 2025–2050
KOPĀ apropriācijas daudz gadu finanšu shēmas 1.–7. IZDEVUMU KATEGORIJĀ	Saistības	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
	Maksājumi	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531

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

Saistību apropriācijas miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

Norādīt mērķus un iznākumus ↓			Gads N	Gads N+1	Gads N+2	Gads N+3	Norādīt tik gadu, cik nepieciešams ietekmes ilguma atspoguļošanai (sk. 1.6. punktu)										KOPĀ		
	IZNĀKUMI																		
	Veids 81	Vidējās izmaksas	Daudzums	Izmaksas	Daudzums	Izmaksas	Daudzums	Izmaksas	Daudzums	Izmaksas	Daudzums	Izmaksas	Daudzums	Izmaksas	Daudzums	Izmaksas	Daudzums	Izmaksas	Kopējais daudzums
KONKRĒTAIS MĒRĶIS Nr. 1 ⁸² ...																			
— Iznākums																			
— Iznākums																			
— Iznākums																			
Starpsumma — konkrētais mērķis Nr. 1																			
KONKRĒTAIS MĒRĶIS Nr. 2 ...																			
— Iznākums																			
Starpsumma – konkrētais mērķis Nr. 2																			
KOPSUMMAS																			

⁸¹ Iznākumi ir attiecīgie produkti vai pakalpojumi (piemēram, finansēto studentu apmaiņu skaits, uzbūvēto ceļu garums kilometros, utt.).

⁸² Konkrētie mērķi, kas norādīti 1.4.2. punktā “Konkrētais(-ie) mērķis(-i)”.

3.2.3. Kopsavilkums par aplēsto ietekmi uz administratīvajām apropriācijām

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

miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

	Gads N ⁸³	Gads N+1	Gads N+2	Gads N+3	Norādīt tik gadu, cik nepieciešams ietekmes ilguma atspoguļošanai (sk. 1.6. punktu)	KOPĀ
--	-------------------------	-------------	-------------	-------------	--	------

Daudzgažu finanšu shēmas 7. IZDEVUMU KATEGORIJA								
Cilvēkresursi								
Citi administratīvie izdevumi								
Starpsumma — daudzgažu finanšu shēmas 7. IZDEVUMU KATEGORIJA								

Ārpus daudzgažu finanšu shēmas⁸⁴ 7. IZDEVUMU KATEGORIJAS								
Cilvēkresursi								
Citi administratīvie izdevumi								
Starpsumma — ārpus daudzgažu finanšu shēmas 7. IZDEVUMU KATEGORIJAS								

KOPĀ								
-------------	--	--	--	--	--	--	--	--

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

⁸³ Gads N ir gads, kurā priekšlikumu/iniciatīvu sāk īstenot. Aizstājiet "N" ar paredzēto pirmo īstenošanas gadu (piemēram, 2021.). Tas pats attiecas uz turpmākajiem gadiem.

⁸⁴ Tehniskā un/vai administratīvā palīdzība un ES programmu un/vai darbību īstenošanas atbalsta izdevumi (kādreizējās BA pozīcijas), netiešā pētniecība, tiešā pētniecība.

3.2.3.1. Aplēstās cilvēkresursu vajadzības

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

Aplēse izsakāma ar pilnslodzes ekvivalentu

	Gads N	Gads N+1	N + 2 gads	N + 3 gads	Norādīt tik gadu, cik nepieciešams ietekmes ilguma atspoguļošanai (sk. 1.6. punktu)		
• Štatu sarakstā ietvertās amata vietas (ierēdņi un pagaidu darbinieki)							
20 01 02 01 (Galvenā mītne un Komisijas pārstāvniecības)							
20 01 02 03 (Delegācijas)							
01 01 01 01 (Netiešā pētniecība)							
01 01 01 11 (Tiešā pētniecība)							
Citas budžeta pozīcijas (norādīt)							
• Ārštata darbinieki (izsakot ar pilnslodzes ekvivalentu FTE)⁸⁵							
20 02 01 (AC, END, INT, ko finansē no vispārīgajām apropriācijām)							
20 02 03 (AC, AL, END, INT un JPD delegācijās)							
XX 01 xx yy zz 86	— galvenajā mītnē						
	— delegācijās						
01 01 01 02 (AC, END, INT — netiešā pētniecība)							
01 01 01 12 (AC, END, INT — tiešā pētniecība)							
Citas budžeta pozīcijas (norādīt)							
KOPĀ							

XX ir attiecīgā politikas joma vai budžeta sadaļa.

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

Veicamo uzdevumu apraksts:

Ierēdņi un pagaidu darbinieki	
Ārštata darbinieki	

⁸⁵ AC — līgumdarbinieki, AL — vietējie darbinieki, END — valstu norīkotie eksperti, INT — aģentūru darbinieki, JPD — jaunākie eksperti delegācijās.

⁸⁶ Ārštata darbiniekiem paredzēto maksimālo summu finansē no darbības apropriācijām (kādreizējām BA pozīcijām).

3.2.4. Saderība ar pašreizējo daudzgadu finanšu shēmu

Priekšlikums/iniciatīva:

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

Projekta finansēšanai vajadzīgās summas tiks pārvietotas no budžeta pozīcijas 02.200401.

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

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

- jāpārskata DFS

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

3.2.5. Trešo personu iemaksas

Priekšlikums/iniciatīva:

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

Apropriācijas miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

	Gads N ⁸⁷	Gads N+1	Gads N+2	Gads N+3	Norādīt tik gadu, cik nepieciešams ietekmes ilguma atspoguļošanai (sk. 1.6. punktu)			Kopā
Norādīt līdzfinansētāju struktūru								
KOPĀ līdzfinansētās apropriācijas								

⁸⁷ Gads N ir gads, kurā priekšlikumu/iniciatīvu sāk īstenot. Aizstājiet "N" ar paredzēto pirmo īstenošanas gadu (piemēram, 2021.). Tas pats attiecas uz turpmākajiem gadiem.

3.3. Aplēstā ietekme uz ieņēmumiem

- Priekšlikums/iniciatīva finansiāli neietekmē ieņēmumus.
- Priekšlikums/iniciatīva finansiāli ietekmē:
 - pašu resursus
 - citus ieņēmumus
 - Atzīmējiet, ja ieņēmumi ir piešķirti izdevumu pozīcijām

miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

Budžeta pozīcija:	ieņēmumu	Kārtējā finanšu gadā pieejamās apropriācijas	Priekšlikuma/iniciatīvas ietekme ⁸⁸					Norādīt tik gadu, cik nepieciešams ietekmes ilguma atspoguļošanai (sk. 1.6. punktu)	
			Gads N	Gads N+1	Gads N+2	Gads N+3			
..... pants									

Attiecībā uz piešķirtajiem ieņēmumiem norādīt attiecīgās budžeta izdevumu pozīcijas.

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

⁸⁸ Norādītajām tradicionālo pašu resursu (muitas nodokļi, cukura nodevas) summām jābūt neto summām, t. i., bruto summām, no kurām atskaitītas iekasēšanas izmaksas 20 % apmērā.