



Europos Sąjungos
Taryba

Briuselis, 2023 m. kovo 1 d.
(OR. en)

6792/23

Tarpinstitucinė byla:
2023/0052 (COD)

TRANS 72
JAI 207
DAPIX 1
ENFOPOL 81
CODEC 250

PASIŪLYMAS

nuo:	Europos Komisijos generalinės sekretorės, kurios vardu pasirašo direktorė Martine DEPREZ
gavimo data:	2023 m. kovo 1 d.
kam:	Europos Sąjungos Tarybos generalinei sekretorei Thérèse BLANCHET
Komisijos dok. Nr.:	COM(2023) 126 final
Dalykas:	Pasiūlymas dėl EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVOS, kuria iš dalies keičiama Direktyva (ES) 2015/413, kuria sudaromos palankesnės sąlygos keisti informacija tarpvalstybiniu lygmeniu apie kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimus

Delegacijoms pridedamas dokumentas COM(2023) 126 final.

Priedama: COM(2023) 126 final



EUROPOS
KOMISIJA

Briuselis, 2023 03 01
COM(2023) 126 final

2023/0052 (COD)

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA

**kuria iš dalies keičiama Direktyva (ES) 2015/413, kuria sudaromos palankesnės sąlygos
keisti informacija tarpvalstybiniu lygmeniu apie kelių eismo saugumo taisyklių
pažeidimus**

(Tekstas svarbus EEE)

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

AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

1. PASIŪLYMO APLINKYBĖS

• Pasiūlymo pagrindimas ir tikslai

Šis aiškinamasis memorandumas pridedamas prie pasiūlymo dėl direktyvos, kuria iš dalies keičiama Direktyva (ES) 2015/413, kuria sudaromos palankesnės sąlygos keisti informacija tarpvalstybiniu lygmeniu apie kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimus¹ (toliau – Direktyva dėl tarpvalstybinio keitimosi informacija).

Per pastaruosius 20 metų kelių eismo saugumas ES gana smarkiai pagerėjo. Žūstančiųjų keliuose skaičius sumažėjo 61,5 % – nuo maždaug 51 400 2001 m. iki maždaug 19 800 2021 m. Nepaisant to, kelių eismo saugumo gerėjimas nebuvo pakankamai stiprus, kad būtų įgyvendintas ES politinis siekis 2001–2010 m. 50 % sumažinti žūstančiųjų keliuose skaičių, o 2011–2020 m. – dar 50 % sumažinti žūstančiųjų keliuose skaičių (t. y. 2001–2020 m. – 75 %), užsibrėžtas keliuose strateginiuose dokumentuose, kuriuos Komisija paskelbė per pastaruosius du dešimtmečius, pavyzdžiui, *Baltojoje knygoje dėl Europos transporto politikos 2010 m.*² arba Komisijos komunikate „Kuriamo saugi Europos kelių eismo erdvė. 2011–2020 m. kelių eismo saugos politikos kryptys“³. Praneštas 2020 m. žuvusiųjų keliuose skaičius – maždaug 18 800 – vis dar gerokai viršijo siektiną sumažinimo vertę, nepaisant įspūdingo metinio sumažėjimo daugiau kaip 17 %, palyginti su atitinkamu 2019 m. žuvusiųjų keliuose skaičiumi, kuriam vis dėlto didelę įtaką darė beprecedentis kelių eismo intensyvumo sumažėjimas prasidėjus COVID-19 pandemijai⁴.

Metais, einančiais prieš 2020 m., žūstančiųjų keliuose skaičius beveik nemažėjo. Šis sulėtėjimas, kuris pasireiškė jau apie 2014 m., paskatino ES transporto ministrus 2017 m. kovo mėn. neoficialiame Transporto tarybos posėdyje Valetose paskelbti ministrų deklaraciją dėl kelių eismo saugumo⁵. Toje deklaracijoje valstybės narės paragino Komisiją išnagrinėti galimybę sustiprinti Sąjungos kelių eismo saugumo teisinę sistemą, kad būtų galima pakeisti šią sąstingio tendenciją.

2019 m. birželio mėn. Komisija paskelbė dokumentą „2021–2030 m. ES kelių eismo saugumo politikos programa. Tolesni žingsniai siekiant visiškai saugaus eismo vizijos“⁶. Joje Komisija pasiūlė naujus tarpinius tikslus, kuriais siekiama 2020–2030 m. 50 % sumažinti žūstančiųjų ir sunkiai sužeistųjų keliuose skaičių, kaip rekomenduojama Valetos deklaracijoje. Komisija šią politikos sistemą grindė vadinamuoju saugios sistemos principu, pagal kurį manoma, kad žūčių ir sunkių sužalojimų per susidūrimus keliuose iš esmės galima išvengti, nors susidūrimų ir toliau pasitaikys. Tarpvalstybinis už kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimus taikomų sankcijų vykdymo užtikrinimas yra vienas iš pagrindinių šios sistemos ramsčių, nes juo mažinamas užsienio vairuotojų nebaudžiamumas. 2020 m. *Darnaus ir išmanaus judumo strategijoje*⁷ nustatytas tarpinis tikslas – 2050 m. visų transporto rūšių sektoriuose žuvusiųjų

¹ OL L 68, 2015 3 13, p. 9.

² COM(2001) 370 *final*.

³ COM(2010) 389 *final*.

⁴ 2020 m. balandžio mėn., per pirmąjį karantiną, Europos transporto saugos taryba (ETSC) pranešė, kad didžiuosiuose Europos miestuose eismo intensyvumas sumažėjo 70–85 % (<https://etsc.eu/covid-19-huge-drop-in-traffic-in-europe-but-impact-on-road-deaths-unclear/>).

⁵ Žr.: https://eumos.eu/wp-content/uploads/2017/07/Valletta_Declaration_on_Improving_Road_Safety.pdf; 2017 m. birželio mėn. Taryba priėmė išvadą dėl kelių eismo saugumo, kuriose patvirtino Valetos deklaraciją (žr. dok. 9994/17).

⁶ SWD(2019) 283 *final*.

⁷ COM(2020) 789 *final*.

skaičius ES priartės prie nulio ir paskelbta, kad pagal 10 pavyzdinę iniciatyvą „*Transporto saugos ir saugumo didinimas*“ bus persvarstyta Direktyva dėl tarpvalstybinio keitimosi informacija. Vėliau ši iniciatyva buvo įtraukta į Komisijos 2022 m. darbo programos II priedą (REFIT iniciatyvos), punktą „*Naujas postūmis Europos demokratijai*“⁸.

Svarbu tai, kad 2021 m. spalio mėn. Europos Parlamentas priėmė rezoliuciją dėl 2021–2030 m. ES kelių eismo saugumo politikos programos⁹. Nors Parlamentas pripažįsta padarytą pažangą, jis paragino Komisiją peržiūrėti Direktyvą dėl tarpvalstybinio keitimosi informacija, nes esama sistema „<...> tinkamai neužtikrinamas tyrimas siekiant užtikrinti sankcijų vykdymą <...>“.

Ši iniciatyva grindžiama galiojančia Direktyva dėl tarpvalstybinio keitimosi informacija, 1) kuria nustatytas elektroninis keitimasis transporto priemonių registracijos duomenimis tarp valstybių narių per paskirtas nacionalines ryšių palaikymo institucijas, padedančias identifikuoti užsienyje registruotos transporto priemonės, kuria buvo padarytas pažeidimas, savininką ir (arba) valdytoją; 2) kurioje nurodyta Europos transporto priemonių ir vairuotojo pažymėjimų informacinė sistema (EUCARIS) kaip tinkamiausia IT platforma elektroniniam keitimuisi transporto priemonių registracijos duomenimis; 3) kuri praktikoje daugiausia taikoma tarpvalstybiniams atvejams, kai pažeidimai nustatomi nuotoliniu būdu naudojant automatinę arba rankinę nustatymo įrangą, dažniausiai kameras (t. y. nesustabdžius transporto priemonės ir (arba) vietoje neidentifikavus vairuotojo); 4) kuri taikoma šiems aštuoniems kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimams: leidžiamo greičio viršijimui, važiavimui neprisigėsus saugos diržu, važiavimui degant raudonam šviesoforo signalui, vairavimui apsvaigus nuo alkoholio, vairavimui apsvaigus nuo narkotikų, važiavimui be apsauginio šalmo, važiavimui draudžiama juosta ir neteisėtam naudojimuisi mobiliuoju telefonu arba kitokiu ryšių įrenginiu vairuojant; 5) kuria nustatyta, koku būdu atitinkamam asmeniui turėtų būti pranešta apie pažeidimą, įskaitant kalbų vartojimo tvarką, – joje taip pat pateiktas (neprivalomas) siunčiamo informacinio rašto šablonas; 6) kuri padidino piliečių informuotumą, nes valstybės narės įpareigojamos informuoti Komisiją apie galiojančias kelių eismo saugumo taisykles ir paskelbti jas interneto svetainėje visomis oficialiosiomis kalbomis¹⁰.

Prie pirmojo 2008 m. pasiūlymo dėl Direktyvos dėl tarpvalstybinio keitimosi informacija pridėta poveikio vertinime¹¹ apskaičiuota, kad apie 5 % visų ES kelių eisme dalyvaujančių vairuotojų (skaičiuojant pagal transporto priemonės nuvažiuotus kilometrus) yra nerezidentai, tačiau jie padaro apie 15 % pažeidimų, susijusių su leistino greičio viršijimu. Taigi vairuotojai nerezidentai, santykinai dažniau viršija leistiną greitį nei vairuotojai rezidentai. Viena iš nustatytų priežasčių buvo ta, kad nerezidentai manė, jog mažiau tikėtina, kad jiems vairuojant valstybėje narėje, kurioje jie nuolat negyvena, jie bus nubausti, ir kad mažiau tikėtina, jog nesumokėjus užsienio institucijų paskirtų baudų, prieš juos bus imtasi teisminių veiksmų. Nors dabartinė Direktyva dėl tarpvalstybinio keitimosi informacija padėjo panaikinti užsienio pažeidėjų *anonimiškumą* ir gerokai padidino ištirtų tarpvalstybinių bylų skaičių, pasitvirtino ir jos ribotumas, nes jos atgrasomojo poveikio nepakako, kad būtų panaikintas pažeidėjų *nebaudžiamumas*.

Šia iniciatyva siekiama toliau didinti kelių eismo saugumą, išplečiant Direktyvos dėl tarpvalstybinio keitimosi informacija taikymo sritį ir įtraukiant kitus kelių eismo saugumo

⁸ COM(2021) 645 *final* II priedo iniciatyva Nr. 26.

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

¹⁰ Komisijos interneto svetainė „Vykstame į užsienį“:
https://ec.europa.eu/transport/road_safety/going_abroad/index_lt.htm

¹¹ SEC(2008) 351.

taisyklių pažeidimus bei suvienodinant (t. y. supaprastinant, skaitmenizuojant ir tobulinant) užsienyje padarytų kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimų tyrimą ir taip palengvinant tarpvalstybinį sankcijų vykdymo užtikrinimą. Ja taip pat siekiama pagerinti vairuotojų nerezidentų pagrindinių teisių apsaugą. Stengiantis išnaudoti visas direktyvos galimybes, siekiama:

1. užtikrinti, kad vairuotojai nerezidentai labiau laikytųsi papildomų kelių eismo saugumo taisyklių. Pavojaingas elgesys lemia didelį žūstančiųjų ir sunkiai sužeistųjų keliuose skaičių. Labai svarbu užkirsti kelią tokiam pavojingam elgesiui, išplečiant Direktyvos dėl tarpvalstybinio keitimosi informacija taikymo sritį ir įtraukiant į ją kitus kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimus ir taip mažinant nebaudžiamumą. Kai valstybės narės negali veiksmingai nubausti pažeidėjų iš kitų valstybių narių, kad užtikrintų vienodą požiūrį į vairuotojus rezidentus ir vairuotojus nerezidentus, labai sumažėja vykdymo užtikrinimo pastangų patikimumas;
2. supaprastinti valstybių narių savitarpio pagalbos procedūras tarpvalstybiniu lygmeniu tiriant kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimus. 2016 m. atlikus Direktyvos dėl tarpvalstybinio keitimosi informacija vertinimą¹², nustatytos šios pagrindinės priežastys, trukdančios vykdyti teisingumą pažeidėjų nerezidentų atžvilgiu: 1) neiširta maždaug pusė nustatytų kelių eismo taisyklių pažeidimų, kuriuos padarė nerezidentai; 2) maždaug pusė piniginių nuobaudų už ištirtus kelių eismo taisyklių pažeidimus nebuvo sėkmingai įvykdytos; 3) sankcijos už beveik visus pažeidimus, už kuriuos pažeidėjai atsisakė sumokėti pinigines nuobaudas, nebuvo įvykdytos – nuobaudos buvo sėkmingai įvykdytos iš esmės dėl savanoriškų mokėjimų. Pagrindinės nustatytų trūkumų priežastys buvo sudėtinga, daug laiko reikalaujanti ir dėl to nepakankama valstybių narių savitarpio pagalba ir bendradarbiavimas tiriant kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimus ir sankcijų vykdymo trūkumai pasikeitus transporto priemonių registracijos duomenimis, ypač tais atvejais, kai taikoma skirtinga teisinės atsakomybės tvarka;
3. stiprinti pažeidėjų nerezidentų pagrindinių teisių apsaugą, įskaitant suderinimą su naujomis ES asmens duomenų apsaugos taisyklėmis. Komisija gavo nemažai piliečių skundų dėl (nepakankamo) pagrindinių teisių užtikrinimo, ypač apeliacijų dėl užsienyje įtariamai padarytų kelių eismo taisyklių pažeidimų (ypač dėl trūkstamos arba neaiškos informacijos apie apeliacijos procedūras), trūkstamų įrodymų, skirtingų terminų nerezidentams ir rezidentams, susijusių su pranešimų apie nuobaudas ir (arba) informacinių raštų įteikimu, netinkamo dokumentų įteikimo, įskaitant trūkstamus vertimus, ir problemų, susijusių su konkrečios informacijos apie padarytus pažeidimus ir piniginių nuobaudų sumokėjimo būdais, gavimu. Galiausiai, ne ką mažiau svarbu, kad pasiūlymu užtikrinamas suderinamumas su tuo metu priimtais naujais ES teisės aktais dėl asmens duomenų apsaugos¹³.

Išsamesnė informacija apie tai, kaip ši iniciatyva padeda siekti pirmiau minėtų tikslų ir spręsti susijusias problemas, pateikiama šio aiškinamojo memorandumo 3 skyriuje.

¹² SWD(2016) 355 *final*.

¹³ Reglamentas (ES) 2016/679 dėl fizinių asmenų apsaugos tvarkant asmens duomenis ir dėl laisvo tokių duomenų judėjimo (Bendrasis duomenų apsaugos reglamentas) (OL L 119, 2016 5 4, p. 1) ir Direktyva (ES) 2016/680 dėl fizinių asmenų apsaugos kompetentingoms institucijoms tvarkant asmens duomenis nusikalstamų veikų prevencijos, tyrimo, atskleidimo ar baudžiamojo persekiojimo už jas arba bausmių vykdymo tikslais ir dėl laisvo tokių duomenų judėjimo (OL L 119, 2016 5 4, p. 89).

Siekiant užtikrinti nuoseklų požiūrį į tarpvalstybinį kelių eismo taisyklių vykdymo užtikrinimą, parengtas derybų dokumentų rinkinys, kurį sudaro trys iniciatyvos – be šio pasiūlymo dėl direktyvos, kuria iš dalies keičiama Direktyva dėl tarpvalstybinio keitimosi informacija, jame taip pat yra pasiūlymas dėl naujos direktyvos dėl vairuotojo pažymėjimų (pakeičiančios Direktyvą 2006/126/EB dėl vairuotojo pažymėjimų¹⁴ (toliau – Direktyva dėl vairuotojo pažymėjimų)) ir pasiūlymas dėl naujos Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos dėl tam tikrų teisės vairuoti transporto priemonės atėmimo poveikio visai Sąjungai.

- **Suderinamumas su toje pačioje politikos srityje galiojančiomis nuostatomis**

Siūloma Direktyvos dėl tarpvalstybinio keitimosi informacija peržiūra atitinka kitus ES kelių eismo saugumo teisės aktus. Ja 1) daroma nuoroda į Tarybos direktyvą 1999/37/EB dėl transporto priemonių registracijos dokumentų¹⁵, kiek tai susiję su transporto priemonių registracijos duomenų elementų klasifikavimu; 2) išplečiama Direktyvos dėl tarpvalstybinio keitimosi informacija taikymo sritis, įtraukiant pažeidimą, susijusį su perkrautos transporto priemonės naudojimu, todėl ji glaudžiai siejasi su Tarybos direktyvos 96/53/EB dėl didžiausios leistinos kelių transporto priemonių masės ir matmenų taikymu¹⁶; 3) papildoma Direktyva dėl vairuotojo pažymėjimų, nes leidžiama naudoti asmens duomenis iš vairuotojo pažymėjimų registrų tarpvalstybiniu lygmeniu tiriant kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimus, informuojant pažeidėjus apie taikomas sankcijas, turinčias įtakos jų teisei vairuoti, ir identifikuojant už kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimus atsakingą asmenį.

- **Suderinamumas su kitomis Sąjungos politikos sritimis**

Jau yra daugiau galiojančių teisinių priemonių ir Sąjungos lygmeniu vykdomų iniciatyvų, ypač policijos ir teisingumo bendradarbiavimo srityje, į kurias reikia atsižvelgti įgyvendinant šią iniciatyvą, pavyzdžiui, galiojančios tarpvalstybinių tyrimų procedūros pagal Konvenciją dėl Europos Sąjungos valstybių narių savitarpio pagalbos baudžiamosiose bylose¹⁷, Europos tyrimo orderį¹⁸ ir šiuo metu peržiūrimus Priumo sprendimus¹⁹. Tačiau šiame pasiūlyme numatomos konkrečios supaprastintos ir skaitmenizuotos procedūros, skirtos už kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimą atsakingam asmeniui identifikuoti, ir dokumentų įteikimo procedūros, kuriomis nukrypstama nuo pirmiau minėtų teisės aktų siekiant palengvinti tvarką, susijusią su milijonais automatiškai nustatomų kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimų, kurie dažnai laikomi administraciniais pažeidimais. Kaip ir dabartinėje Direktyvos dėl tarpvalstybinio keitimosi informacija redakcijoje, pasiūlyme išlaikomos tvirtos sąsajos su Pamatiniu sprendimu 2005/214/TVR²⁰, būtent piniginės nuobaudos nesumokėjimo atveju. Juo skatinamas veiksmingas pamatinio sprendimo taikymas, nes geriau identifikuojami asmenys, atsakingi už kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimus, ir užtikrinama vairuotojų nerezidentų pagrindinių teisių apsauga.

¹⁴ OL L 403, 2006 12 30, p. 18.

¹⁵ OL L 138, 1999 6 1, p. 57.

¹⁶ Tarybos direktyva 96/53/EB, nustatanti tam tikrų Bendrijoje nacionaliniam ir tarptautiniam vežimui naudojamų kelių transporto priemonių didžiausius leistinus matmenis ir tarptautiniam vežimui naudojamų kelių transporto priemonių didžiausią leistiną masę (OL L 235, 1996 9 17, p. 59).

¹⁷ 2000 m. gegužės 29 d. Tarybos aktas, pagal Europos Sąjungos sutarties 34 straipsnį patvirtinantis Konvenciją dėl Europos Sąjungos valstybių narių savitarpio pagalbos baudžiamosiose bylose (OL C 197, 2000 7 12, p. 1).

¹⁸ 2014 m. balandžio 3 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/41/ES dėl Europos tyrimo orderio baudžiamosiose bylose (OL L 130, 2014 5 1, p. 1).

¹⁹ COM(2021) 784 *final*.

²⁰ 2005 m. vasario 24 d. Tarybos pamatinis sprendimas 2005/214/TVR dėl abipusio pripažinimo principo taikymo finansinėms baudoms (OL L 76, 2005 3 22, p. 16).

Šiame pasiūlyme taip pat nurodomas 1) Reglamentas (ES) Nr. 910/2014 dėl elektroninės atpažinties ir elektroninių operacijų patikimumo užtikrinimo paslaugų²¹, siekiant užtikrinti informacinio rašto ir paskesnių dokumentų, siunčiamų ir gaunamų naudojantis elektronine registruoto pristatymo paslauga, teisinę galią ir tinkamumą; 2) Direktyva 2010/64/ES dėl teisės į vertimo žodžiu ir raštu paslaugas baudžiamajame procese²², siekiant užtikrinti standartinę informacinio rašto ir paskesnių dokumentų vertimo kokybę ir užtikrinti, kad baudžiamųjų procesų, kuriose reikalaujama konkrečių garantijų atitinkamiems asmenims, procesinių garantijų įtariamiesiems ir kaltinamiesiems įgyvendinimas neturėtų poveikio peržiūrėtos Direktyvos dėl tarpvalstybinio keitimosi informacija įgyvendinimui; 3) Direktyva (ES) 2022/2555 dėl priemonių, skirtų aukštam bendram kibernetinio saugumo lygiui visoje Sąjungoje užtikrinti²³, siekiant užtikrinti keitimąsi informacija apie praneštus kibernetinio saugumo incidentus, kai tvarkomi asmens duomenys saugomi naudojantis debesijos arba debesijos prieglobos paslaugomis; 4) Reglamentas (ES) 2018/1724 dėl bendrųjų skaitmeninių vartų²⁴, siekiant užtikrinti šio aiškinamojo memorandumo 4 skyriuje nurodyto specialaus skaitmeninio portalo ir Komisijos portalo „Your Europe“ suderinamumą; 5) Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2012/13/ES²⁵, 2013/48/ES²⁶, (ES) 2016/343²⁷, (ES) 2016/800²⁸, (ES) 2016/1919²⁹, kuriomis siekiama užtikrinti, kad baudžiamuosiuose procesuose būtų reikalaujama konkrečių garantijų atitinkamiems asmenims, ir Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/1725 dėl fizinių asmenų apsaugos Sąjungos institucijoms tvarkant asmens duomenis³⁰, siekiant užtikrinti, kad peržiūrėtos Direktyvos dėl tarpvalstybinio keitimosi informacija įgyvendinimas neturėtų poveikio įtariamiesiems ir kaltinamiesiems taikomoms procesinėms garantijoms.

Kaip minėta šios iniciatyvos tiksluose, ES asmens duomenų apsaugos teisė buvo reformuota. Visų pirma buvo priimta ir 2016 m. gegužės mėn. įsigaliojo Direktyva (ES) 2016/680

²¹ 2014 m. liepos 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 910/2014 dėl elektroninės atpažinties ir elektroninių operacijų patikimumo užtikrinimo paslaugų vidaus rinkoje, kuriuo panaikinama Direktyva 1999/93/EB (OL L 257, 2014 8 28, p. 73).

²² 2010 m. spalio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2010/64/ES dėl teisės į vertimo žodžiu ir raštu paslaugas baudžiamajame procese (OL L 280, 2010 10 26, p. 1).

²³ 2022 m. gruodžio 14 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2022/2555 dėl priemonių aukštam bendram kibernetinio saugumo lygiui visoje Sąjungoje užtikrinti, kuria iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 910/2014 ir Direktyva (ES) 2018/1972 ir panaikinama Direktyva (ES) 2016/1148 (OL L 333, 2022 12 27, p. 80).

²⁴ 2018 m. spalio 2 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/1724, kuriuo sukuriama bendrieji skaitmeniniai vartai, skirti suteikti prieigą prie informacijos, procedūrų ir pagalbos bei problemų sprendimo paslaugų, ir kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 1024/2012 (OL L 295, 2018 11 21, p. 1).

²⁵ 2012 m. gegužės 22 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2012/13/ES dėl teisės į informaciją baudžiamajame procese (OL L 142, 2012 6 1, p. 1).

²⁶ 2013 m. spalio 22 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2013/48/ES dėl teisės turėti advokatą vykstant baudžiamajam procesui ir Europos arešto orderio vykdymo procedūroms ir dėl teisės reikalauti, kad po laisvės atėmimo būtų informuota trečioji šalis, ir teisės susisiekti su trečiaisiais asmenimis ir konsulinėmis įstaigomis laisvės atėmimo metu (OL L 294, 2013 11 6, p. 1).

²⁷ 2016 m. kovo 9 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2016/343 dėl tam tikrų nekaltumo prezumpcijos ir teisės dalyvauti nagrinėjant baudžiamąją bylą teisme aspektų užtikrinimo (OL L 65, 2016 3 11, p. 1).

²⁸ 2016 m. gegužės 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2016/800 dėl procesinių garantijų vaikams, kurie baudžiamajame procese yra įtariamieji ar kaltinamieji (OL L 132, 2016 5 21, p. 1).

²⁹ 2016 m. spalio 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2016/1919 dėl teisinės pagalbos įtariamiesiems ir kaltinamiesiems vykstant baudžiamajam procesui ir prašomiems perduoti asmenims vykstant Europos arešto orderio vykdymo procedūroms (OL L 297, 2016 11 4, p. 1).

³⁰ 2018 m. spalio 2 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/1724, kuriuo sukuriama bendrieji skaitmeniniai vartai, skirti suteikti prieigą prie informacijos, procedūrų ir pagalbos bei problemų sprendimo paslaugų, ir kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 1024/2012 (OL L 295, 2018 11 21, p. 1).

(Duomenų apsaugos teisėsaugos srityje direktyva – Teisėsaugos direktyva). Teisėsaugos direktyvos 62 straipsnio 6 dalyje nustatyta, kad iki 2019 m. gegužės 6 d. Komisija turi peržiūrėti kitus ES teisės aktus, kuriais reglamentuojamas kompetentingų institucijų vykdomas asmens duomenų tvarkymas teisėsaugos tikslais, įvertinti, ar juos reikia suderinti su Teisėsaugos direktyva, ir prireikus pateikti pasiūlymus dėl dalinio jų pakeitimo, kad Teisėsaugos direktyvos taikymo srityje būtų užtikrinta nuosekli asmens duomenų apsauga. 2020 m. Komisija savo peržiūros rezultatus paskelbė komunikate³¹, kuriame nurodė dešimt teisės aktų, įskaitant Direktyvą dėl tarpvalstybinio keitimosi informacija, kurie turėtų būti suderinti su Teisėsaugos direktyva, ir šio suderinimo tvarkaraštį. Todėl šia iniciatyva užtikrinamas suderinimas su Teisėsaugos direktyva, visų pirma paaiškinant, kad Teisėsaugos direktyva taikoma asmens duomenų tvarkymui pagal Direktyvą dėl tarpvalstybinio keitimosi informacija.

Be to, į esamų tarpvalstybinių tyrimų procedūrų skaitmenizavimą ir IT sprendimus, numatytus pasiūlyme dėl Reglamento dėl teismo bendradarbiavimo ir teisės kreiptis į teismus kitose valstybėse narėse civilinėse, komercinėse ir baudžiamosiose bylose skaitmeninimo³², kuriuo siekiama palengvinti procedūrų vykdymą ir sumažinti praktinius sunkumus, susijusius su veiksminga ir skaidria fizinio ir juridinio asmenų teise kreiptis į teismus, reikia atsižvelgti skaitmenizuojant tolesnes procedūras pagal šį pasiūlymą priimant įgyvendinimo aktus, siekiant užtikrinti taikytinų sistemų suderinamumą. Skaitmeniniai sprendimai, kurie turi būti nustatyti įgyvendinimo aktais pagal šį pasiūlymą, taip pat turėtų būti suderinti su skaitmeninių viešųjų paslaugų tarpvalstybinio sąveikumo reikalavimais, nustatytais pasiūlyme dėl Europos sąveikumo akto³³, kuriuo didinamas tarpvalstybinis sąveikumas viešajame sektoriuje.

2. TEISINIS PAGRINDAS, SUBSIDIARUMO IR PROPORCINGUMO PRINCIPAI

• Teisinis pagrindas

Direktyva dėl tarpvalstybinio keitimosi informacija iš pradžių buvo priimta remiantis SESV 87 straipsnio 2 dalimi³⁴ – policijos bendradarbiavimo teisiniu pagrindu, kuris leido Jungtinei Karalystei, Danijai ir Airijai atsisakyti taikyti šią direktyvą. 2014 m. gegužės 6 d. Teisingumo Teismo sprendimu byloje C-43/12³⁵ ši direktyva buvo panaikinta, konstatuojant, kad ji negalėjo būti priimta remiantis policijos bendradarbiavimo teisiniu pagrindu ir kad direktyva veikiau turėjo būti priimta remiantis SESV 91 straipsnio 1 dalies c punktu, kuris yra transporto teisinis pagrindas, kaip iš pradžių siūlė Komisija. 2015 m. kovo 11 d. buvo priimta nauja dabartinė direktyva su pakeistu teisiniu pagrindu; panaikintos direktyvos turinys nepakeistas ir naująją direktyvą numatyta taikyti visoms valstybėms narėms.

Šiame pasiūlyme išlaikomas pagrindinis Direktyvos dėl tarpvalstybinio keitimosi informacija tikslas – gerinti kelių eismo saugumą. Pasiūlymo turinys neprieštarauja minėtam tikslui ir neapsiriboja tuo, kad palengvinamas tarpvalstybinis keitimasis informacija apie kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimus, kai jie padaromi transporto priemone, registruota kitoje valstybėje narėje nei ta, kurioje padarytas pažeidimas. Todėl pasiūlymo teisinis pagrindas tebėra SESV 91 straipsnio 1 dalies c punktas, pagal kurį „<...> *Europos Parlamentas ir*

³¹ COM(2020) 262 *final*.

³² COM(2021) 759 *final*.

³³ COM(2022) 720 *final*.

³⁴ Direktyva 2011/82/ES, kuria sudaromos palankesnės sąlygos keisti informacija tarpvalstybinio lygmeniu apie kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimus (OL L 288, 2011 11 5, p. 1).

³⁵ Byla C-43/12, ECLI:ES:C:2014:298.

Taryba, sprenddami pagal įprastą teisėkūros procedūrą <...>, nustato: <...> c) priemones transporto saugumui gerinti.“

- **Subsidiarumas**

Pažeidėjų nerezidentų nebaudžiamumo panaikinimas ir vienodo požiūrio į visus eismo dalyvius visoje Sąjungoje užtikrinimas gali būti ne tokie veiksmingi, jei požiūris į juos bus nevienodas, taikant nacionalinius ar regioninius atskirus (daugiašalius ar dvišalius) susitarimus. Atlikus Direktyvos dėl tarpvalstybinio keitimosi informacija veikimo vertinimą padaryta išvada, kad norint pasiekti tokių pačių rezultatų, kaip ir taikant direktyvą, reikėtų priimti daugiau kaip 300 dvišalių susitarimų, todėl susidarytų neskaidri, sudėtinga, galimai nenuosekli ir ekonomiškai neefektyvi teisinė aplinka, o tai galiausiai lemtų dideles nacionalinių administracijų sąnaudas. Be ES lygmens įsikišimo, būtų taikomos įvairios taisyklės, kurios nebūtų tokios veiksmingos, kad būtų panaikintas pažeidėjų nerezidentų nebaudžiamumas ir paskatintas elgesio pokytis, lemiantis geresnį kelių eismo saugumą. Tarpvalstybinis kelių eismo saugumo taisyklių vykdymo užtikrinimas būtų sunkiai pasiekiamas, nes valstybės narės negalėtų užtikrinti savitarpio pagalbos vykdant tarpvalstybinių tyrimų procedūras.

Pagal subsidiarumo principą vykdymo užtikrinimo praktikos taikymas valstybių narių teritorijoje visų pirma priklauso jų pačių kompetencijai. Šia iniciatyva nesiekama nustatyti kelių eismo saugumo taisyklių vykdymo užtikrinimo reikalavimų. Joje daugiausia dėmesio skiriama tik tarpvalstybinių tyrimų procedūrų palengvinimui, kurio valstybės narės negali pačios nuosekliai įgyvendinti siekdamos užtikrinti vienodą požiūrį į vairuotojus rezidentus ir nerezidentus.

- **Proporcingumo principas**

Pagal Europos Sąjungos sutarties 5 straipsnio 4 dalyje nustatytą proporcingumo principą šiame pasiūlyme numatytos priemonės neviršija to, kas būtina Sutartyse numatytiems tikslams pasiekti, t. y. pagerinti kelių eismo saugumą (geriau užtikrinant tarpvalstybinį kelių eismo saugumo taisyklių vykdymą).

Pasiūlyme sprendžiami esamų kliūčių, trukdančių veiksmingai tarpvalstybiniu lygmeniu tirti kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimus ir apsaugoti vairuotojų nerezidentų pagrindines teises tyrimo etapu, klausimai. Pasiūlyme nustatoma teisinė ir techninė valstybių narių bendradarbiavimo siekiant identifikuoti asmenį, atsakingą už užsienyje padarytą kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimą, sistema, kad būtų užtikrintas vienodas požiūris į vairuotojus. Šiuo tikslu iniciatyvos taikymo sritis išplečiama, įtraukiant septynis papildomus kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimus, kuriuos galima nustatyti nuotoliniu būdu, nesustabdžius transporto priemonės ir vietoje neidentifikavus vairuotojo, ir kuriuos suinteresuotosios šalys laiko svarbiausiais siekiant toliau gerinti kelių eismo saugumą ES.

Kadangi kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimai gali būti laikomi administraciniais pažeidimais arba nusikalstama veika ir todėl institucijos, kompetentingos traukti atsakomybėn už šiuos pažeidimus, taip pat siekiamas tikslas yra skirtingi, asmens duomenų tvarkymas turėtų atitikti BDAR arba Teisėsaugos direktyvą. Artimiausiu metu Komisija ir valstybės narės patirs sąnaudų, susijusių su IT sprendimų, reikalingų ne tik keistis ir dalytis informacija tarp vykdymo užtikrinimo institucijų, bet ir keistis bei dalytis informacija tarp šių institucijų ir eismo dalyvių. Tačiau ilgainiui šias sąnaudas kompensuos nauda, kurią duos geresnis bendradarbiavimas ir bendravimas. Siekiant kuo labiau sumažinti reguliavimo ataskaitų rengimo našta, vykdant peržiūrėtos Direktyvos dėl tarpvalstybinio keitimosi informacija taikymo stebėseną, bus kuo labiau remiamasi esamais duomenų teikimo kanalais ir infrastruktūra bei automatine duomenų paieška. Tikimasi, kad dėl pasiūlymo sumažės eismo

dalyvių, kuriems atstovauja įmonės ir piliečiai, bendravimo su viešojo administravimo institucijomis sąnaudos.

- **Priemonės pasirinkimas**

Šiuo pasiūlymu dar labiau supaprastinamos valstybių narių institucijoms nustatytos pareigos, susijusios su tarpvalstybiniu keitimusi informacija apie kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimus, ir užtikrinamas aukštesnis jų suderinimo lygis. Kartu juo siekiama suteikti valstybėms narėms reikalingą lankstumą, kad jos galėtų atsižvelgti į nacionalinius ypatumus (pvz., galimybė nustatyti papildomus esminius arba svarbius subjektus arba procedūras, kurie nenumatyti siūlomose priemonėse). Atsižvelgiant į tai, taip pat tai, kad pasiūlymą sudaro keletas galiojančios Direktyvos dėl tarpvalstybinio keitimosi informacija dalinių pakeitimų, būsima teisinė priemonė turėtų būti direktyva, nes ja užtikrinamas tikslingas suderinamumas ir tam tikras lankstumas kompetentingoms institucijoms. Kadangi iš dalies pakeistoje direktyvoje išlaikoma dabartinė jos struktūra ir jos esmė nesikeičia, nauja redakcija nereikalinga.

3. **EX POST VERTINIMO, KONSULTACIJŲ SU SUINTERESUOTOSIOMIS ŠALIMIS IR POVEIKIO VERTINIMO REZULTATAI**

- **Galiojančių teisės aktų *ex post* vertinimas / tinkamumo patikrinimas**

2016 m. Komisija atliko Direktyvos dėl tarpvalstybinio keitimosi informacija taikymo valstybėse narėse vertinimą³⁶, kurio metu įvertino jos aktualumą, ES pridėtinę vertę, suderinamumą, veiksmingumą ir efektyvumą. Vėliau Komisija Europos Parlamentui ir Tarybai pateikė įgyvendinimo ataskaitą³⁷.

Vertinimo išvados:

1. Buvo nuspręsta, kad Direktyvos dėl tarpvalstybinio keitimosi informacija taikymo sritis yra tinkama, nes ji apima svarbiausius kelių eismo taisyklių pažeidimus, t. y. atvejus, kai transporto priemonės nereikia sustabdyti, kad būtų nustatytas pažeidimas. Vertinime taip pat padaryta išvada, kad būtų naudinga apsvarstyti galimybę į direktyvos taikymo sritį įtraukti papildomus kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimus, kurie kelia pavojų kelių eismo saugumui ir dėl kurių vis dažniau naudojama automatinė patikros įranga, pavyzdžiui, pakankamo atstumo iki priekyje važiuojančios transporto priemonės nesilaikymą, pavojingą lenkimą ir pavojingą transporto priemonės statymą.
2. Keitimosi transporto priemonių registracijos duomenimis elektroninė informacinė sistema (EUCARIS) užtikrina veiksmingą, greitą, saugų ir konfidencialų keitimąsi transporto priemonių registracijos duomenimis ir nesukėlė nereikalingos administracinės naštos. Tačiau neišnaudojamos visos šios sistemos teikiamos galimybės. 2015 m. neiširta apie 50 % nustatytų kelių eismo taisyklių pažeidimų, kuriuos padarė nerezidentai.
3. Nebuvo įmanoma nustatyti aiškos koreliacijos tarp Direktyvos dėl tarpvalstybinio keitimosi informacija ir to, kaip eismo dalyviai nerezidentai laikosi galiojančių kelių eismo taisyklių, arba pateikti aiškių teigiamo direktyvos poveikio kelių eismo saugumui įrodymų.

³⁶ SWD(2016) 355 *final*; vertinimas buvo pagrįstas išorės konsultantų atliktu tyrimu – *Grimaldi Studio Legale* (2016 m.), ISBN 978-92-79-59136-5.

³⁷ COM(2016) 744 *final*.

4. Kalbant apie išorinį suderinamumą, vertinime padaryta išvada, kad Direktyva dėl tarpvalstybinio keitimosi informacija prisidėjo prie nuoseklesnės ES kelių eismo saugumo teisinės sistemos, nes papildė kitas priemones, pavyzdžiui, Direktyvą dėl vairuotojo pažymėjimų. Atlikus vidinio suderinamumo analizę nustatyta, kad du konkretūs Direktyvos dėl tarpvalstybinio keitimosi informacija tikslai – sudaryti palankesnes sąlygas užtikrinti kelių eismo taisyklių vykdymą tarpvalstybiniu lygmeniu keičiantis transporto priemonių registracijos duomenimis ir didinti piliečių informuotumą apie galiojančias kelių eismo taisykles – visiškai papildė vienas kitą.
5. Būtų galima toliau išnaudoti Direktyvos dėl tarpvalstybinio keitimosi informacija potencialą gerinti kelių eismo saugumą. Neužtikrintas sankcijų už maždaug 50 % tirtų kelių eismo taisyklių pažeidimų, kuriuos padarė nerezidentai, sėkmingas vykdymas. Taip atsitiko arba dėl to, kad valstybės narės, pasikeitusios transporto priemonių registracijos duomenimis, nepakankamai teikė savitarpio pagalbą ir nepakankamai bendradarbiavo tiriant kelių eismo taisyklių pažeidimus, arba dėl to, kad valstybių narių priimti sprendimai piniginių nuobaudų už šiuos pažeidimus nesumokėjimo atvejais dažnai neatitiko Tarybos pamatinio sprendimo 2005/214/TVR nuostatų. Atrodo, kad tarpvalstybiniais atvejais, kai nesumokama pinigine nuobauda, taikomos procedūros nebuvo pritaikytos situacijai, kai kasmet turėjo būti nustatoma milijonai kelių eismo taisyklių pažeidimų, kuriems taikoma Direktyva dėl tarpvalstybinio keitimosi informacija.

- **Tiriamųjų duomenų rinkimas ir naudojimas**

Komisija sudarė sutartį su bendrovių „Ecorys“, „Wavestone“ ir „Grimaldi“ konsorciumu, kad šis padėtų atlikti Direktyvos dėl tarpvalstybinio keitimosi informacija peržiūros poveikio vertinimą³⁸. Rangovas, atlikdamas tikslines apklausas ir rengdamas seminarus, rinko informaciją iš suinteresuotųjų šalių, kurioms direktyva daro tiesioginį poveikį. Buvo konsultuojamasi su įvairiais ekspertais ne tik transporto, bet ir kitose politikos srityse, pavyzdžiui, policijos ir teisminių institucijų bendradarbiavimo srityje. Rangovas taip pat atliko teisinę analizę, susijusią su 1) savitarpio pagalbos ir pripažinimo procedūromis tarpvalstybiniu lygmeniu tiriant kelių eismo taisyklių pažeidimus; 2) EUCARIS naudojimu; 3) tarpvalstybiniu vairuotojų teisių atėmimo vykdymu; 3) tinkamu teisiniu pagrindu, atsižvelgiant į galimą peržiūrėtos direktyvos taikymo srities išplėtimą įtraukiant kitus kelių eismo taisyklių pažeidimus, įskaitant miesto transporto prieigos taisyklių (UVAR) pažeidimus; 4) asmens duomenų apsaugos taisyklėmis; 5) konkrečiomis sankcijomis, pavyzdžiui, transporto priemonių konfiskavimu ir (arba) sulaikymu ir užstato garantijų taikymu, t. y. praktika įkeisti užstatą kaip pinigines nuobaudas, paskirtos už kelių eismo taisyklių pažeidimą, sumokėjimo garantiją. Taip pat buvo atlikta techninė ES teisingumo sistemų skaitmenizavimo ir tinkamų skaitmeninių ir (arba) IT sprendimų, susijusių su peržiūrėta direktyva, analizė.

- **Konsultacijos su suinteresuotosiomis šalimis**

Konsultacijų tikslas – kartu su suinteresuotosiomis šalimis patvirtinti Komisijos požiūrį į svarstomus klausimus ir visų pirma surinkti nuomones apie politikos priemonių projektus. Per konsultacijas taip pat buvo surinkta patvirtinamųjų duomenų apie numatomas siūlomų politikos priemonių sąnaudas ir naudą. Jos padėjo nustatyti intervencijos logikos spragas ar sritis, kurioms reikia daugiau dėmesio. Viešomis konsultacijomis dėl įžanginio poveikio

³⁸ Direktyvos (ES) 2015/413, kuria sudaromos palankesnės sąlygos keistis informacija tarpvalstybiniu lygmeniu apie kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimus, peržiūros poveikio vertinimo pagrindžiamasis tyrimas, „ECORYS“ konsorciumas (2023 m.), MOVE/C2/SER/2019-425/SI2.819667.

vertinimo, tikslinėmis konsultacijomis ir atviromis viešomis konsultacijomis buvo siekiama surinkti informaciją ir nuomones apie šiuos poveikio vertinimo elementus: 1) problemos apibrėžimą, įskaitant atitinkamus problemą lemiančius veiksniai ir politikos tikslus; 2) peržiūros apimtį; 3) galimas politikos priemonės ir galimybes bei jų galimą poveikį, įskaitant poveikį subsidiarumui ir ES mastui; 4) dėl padidėjusio veiksmingumo sutaupytų išteklių apimtį (ypač sumažėjusios reglamentavimo sąnaudas) ir supaprastinimo priemonių taikymo sritį.

Buvo konsultuojamasi su daugeliu suinteresuotųjų šalių, pavyzdžiui, 1) centrinės valdžios institucijomis (transporto, vidaus reikalų ir teisingumo ministerijomis, decentralizuotomis valstybės įstaigomis); 2) vietos valdžios institucijomis (savivaldybėmis ir jų asociacijomis, pvz., POLIS ir EUROCITIES); 3) mokslinių tyrimų organizacijomis ir kelių eismo saugumo nevyriausybiniomis organizacijomis (pvz., VIAS institutu, ETSC, FERSI/SWOV); 4) policijos tinklo organizacijomis (pvz., ROADPOL); 5) kelių eismo dalyvių organizacijomis, verslo ir kelių transporto asociacijomis (pvz., ADAC, FIA, IRU, UICR, TLN, CORTE, „Leaseurope“).

• Poveikio vertinimas

Kaip nurodyta įžanginiame poveikio vertinime³⁹, buvo analizuojamas toks šios iniciatyvos poveikis: 1) ekonominis poveikis – *poveikis viešojo administravimo institucijoms, privačiajam sektoriui (pvz., išperkamosios nuomos bendrovėms), MVĮ, eismo dalyviams, vidaus rinkos veikimui ir konkurencijai*; 2) socialinis poveikis – *poveikis kelių eismo saugumui ir pagrindinių teisių apsaugai*; 3) poveikis aplinkai – *poveikis galiojančių kelių eismo taisyklių, ypač taikomo leidžiamo greičio, laikymuisi*. Atskaitos („nieko nedaryti“) scenarijus, pagal kurį buvo vertinamas kiekvienos nustatytos politikos galimybės poveikis, grindžiamas 2020 m. ES atskaitos scenarijumi (REF2020), kuris yra vertinimo atskaitos taškas ir kuriame atsižvelgiama į COVID-19 pandemijos poveikį transporto sektoriui.

Kartu su šiuo pasiūlymu iš dalies pakeisti Direktyvą dėl tarpvalstybinio keitimosi informacija pateikiama poveikio vertinimo ataskaita, kurios projektas 2022 m. birželio 22 d. buvo pateiktas Reglamentavimo patikros valdybai (toliau – RPV). 2022 m. liepos 22 d. RPV dėl jo paskelbė teigiamą nuomonę su išlygomis⁴⁰. Poveikio vertinimo ataskaita buvo atitinkamai pakoreguota, siekiant atsižvelgti ne tik į išlygas, bet ir į išsamesnes RPV pastabas. Poveikio vertinimo ataskaitoje pateikiamas išsamus politikos galimybių aprašymas, įtrauktas į 5 skirsnį, o išsami visų galimybių poveikio analizė pateikiama 6 skirsnyje. Išanalizuotos politikos galimybės apibendrinamos taip:

1. 1 politikos galimybė. Tai pagrindinė politikos galimybė, kurią sudaro 11 (iš 16) paliktų politikos priemonių, kurios yra bendros visoms politikos galimybėms. Į Direktyvos dėl tarpvalstybinio keitimosi informacija taikymo sritį būtų įtraukti kiti kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimai, kuriuos galima nustatyti nuotoliniu būdu naudojant automatinės patikros įrangą, pavyzdžiui, *pakankamo atstumo iki priekyje važiuojančios transporto priemonės nesilaikymas, pavojaingas lenkimas, pavojaingas transporto priemonės statymas, baltos (-ų) linijos (-ų) kirtimas, važiavimas prieš eismą arba avarinių koridorių sudarymo ir naudojimo taisyklių nesilaikymas ir perkrautos transporto priemonės naudojimas*. Tai padidintų galiojančios direktyvos veiksmingumą, nes būtų pagerintas esamas keitimasis informacija ir sprendžiami klausimai, susiję su pažeidėjų nerezidentų pagrindinių teisių apsauga tyrimo etapu, įskaitant asmens duomenų apsaugą, ir tam pritaria visos suinteresuotųjų šalių grupės.

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

⁴⁰ RSB/RM/cdd - rsb(2022)5013941.

Pagal šią galimybę nacionaliniuose transporto priemonių registruose esanti informacija apie ankstesnį transporto priemonės valdytoją ir (arba) naudotoją turėtų būti saugoma tam tikrą laikotarpį ir, jei turima, ja būtų keičiamasi. Jeigu transporto priemonė būtų naudojama pagal trumpalaikės (arba ilgalaikės) nuomos sutartį, informacija apie faktinį transporto priemonės naudotoją būtų keičiamasi, jei tokia informacija yra nacionaliniame transporto priemonių registre. Vykdyto užtikrinimo institucijoms būtų leidžiama naudotis ne tik transporto priemonių registrais, bet ir kitais registrais, pavyzdžiui, nacionaliniais vairuotojo pažymėjimų registrais, pageidautina, per vieną elektroninę sistemą, jei tai būtina siekiant identifikuoti asmenį, atsakingą už kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimą.

2. 2 ir 2A politikos galimybės. Šios galimybės apima visus 1 politikos galimybės elementus, be to, jose numatoma sukurti pritaikytas tolesnes tarpvalstybinių tyrimų procedūras, įskaitant specialų IT portalą⁴¹, skirtą valdžios institucijų ir (arba) organizacijų, įmonių ir piliečių bendravimui, ir, pageidautina, decentralizuotą (-as)⁴² platformą (-as), kuria (-iomis) siekiama sujungti nacionalinius registrus ir (arba) galinės sistemos IT paslaugas siekiant keistis informacija tarpvalstybiniu lygmeniu per paskirtąsias ryšių palaikymo institucijas. Pagal 2A politikos galimybę numatyta galimybė taikyti transporto priemonės savininko ir (arba) valdytojo pareigą bendradarbiauti su institucijomis identifikuojant atsakingą asmenį pagal atitinkamos valstybės narės nacionalinę teisę supaprastintų tarpvalstybinių tyrimų procedūras ir, kaip tikimasi, padidintų sėkmingų tyrimų skaičių valstybėse narėse, kurios taiko vairuotojų teisinės atsakomybės tvarką. Kai kurios valstybės narės jau taiko šį metodą, pavyzdžiui, pagal Zalcburgo forumo Susitarimą dėl tarpvalstybinio keitimosi informacija⁴³.
3. 3 ir 3A politikos galimybės. Šios galimybės grindžiamos 2A politikos galimybe, be to, jomis būtų nustatytos pritaikytos tolesnės procedūros, skirtos abipusiam (galutinių) sprendimų dėl piniginių nuobaudų, paskirtų už pažeidimus, patenkančius į Direktyvos dėl tarpvalstybinio keitimosi informacija taikymo sritį, pripažinimui. Pagal 3 politikos galimybę taip pat numatyti konkretūs procedūriniai standartai ir garantijos, kurių turi būti laikomasi, kai piniginės nuobaudos skiriamos užsienyje. 3A politikos galimybė – tai išplėstinė 3 politikos galimybės versija, pagal kurią atsisakymo pripažinti ir vykdyti sprendimą, susijusį su kitos valstybės narės paskirta

⁴¹ Portalo paskirtis – būti vieno langelio principu veikiančiu kontaktiniu centru (angl. *single point of contact*, SPOC) arba bendru Europos elektroninės prieigos tašku, skirtu kelių eismo saugumo taisyklių vykdymui užtikrinti tarpvalstybiniu mastu.

⁴² Dėl decentralizuoto sistemos pobūdžio subjektas, kuriam patikėtas sistemos sudedamųjų dalių operacijų valdymas, nevykdytų duomenų saugojimo ar apdorojimo. Priklausomai nuo to, ar prieigos prie sistemos tašką valdo ES institucija, agentūra ar įstaiga, ar nacionaliniu / tarptautiniu lygmeniu, ir priklausomai nuo to, kurios nacionalinės institucijos tvarko asmens duomenis ir kokiais tikslais, gali būti taikomas Reglamentas (ES) 2018/1725 dėl fizinių asmenų apsaugos Sąjungos institucijoms, organams, tarnyboms ir agentūroms tvarkant asmens duomenis ir dėl laisvo tokių duomenų judėjimo (OL L 295, 2018 11 21, p. 39); Reglamentas (ES) 2016/679 dėl fizinių asmenų apsaugos tvarkant asmens duomenis ir dėl laisvo tokių duomenų judėjimo (Bendrasis duomenų apsaugos reglamentas) (OL L 119, 2016 5 4, p. 1), arba būtų taikoma Direktyva (ES) 2016/680 dėl fizinių asmenų apsaugos kompetentingoms institucijoms tvarkant asmens duomenis nusikalstamų veikų prevencijos, tyrimo, atskleidimo ar baudžiamojo persekiojimo už jas arba bausmių vykdymo tikslais ir dėl laisvo tokių duomenų judėjimo (OL L 119, 2016 5 4, p. 89).

⁴³ Zalcburgo forumo daugiašalį Susitarimą dėl tarpvalstybinio keitimosi informacija 2012 m. spalio 11 d. pasirašė Bulgarija, Kroatija, Vengrija ir Austrija. Jame remiamasi Direktyvoje dėl tarpvalstybinio keitimosi informacija nustatyta sistema ir taip pat numatytas bendradarbiavimas tarpvalstybiniu lygmeniu tiriant kelių eismo taisyklių pažeidimus.
(http://www.salzburgforum.org/Treaties_and_Agreement/CBE_Agreement.html).

pinigine nuobauda, pagrindai, nustatyti Paminio sprendimo (ES) 2015/214/TVR 7 straipsnyje, būtų sumažinti.

Apskritai siūlomų priemonių veiksmingumo analizė rodo, kad bendra nauda, kuri, priklausomai nuo politikos galimybės, svyruoja nuo 1 259,2 mln. EUR iki 3 850,6 mln. EUR, gerokai viršija bendras sąnaudas, kurios 2020 m. kainomis svyruoja nuo 72,8 mln. EUR iki 150 mln. EUR. Nors valstybių narių institucijų atliekamiems tyrimams pagerinti reikia didžiausių sąnaudų, t. y. siųsti informacinius raštus ir (arba) pranešimus apie nuobaudas registruotu paštu, o tai glaudžiai susiję ir su pagrindinių teisių apsauga, išsaugotų gyvybių vertė yra pagrindinė nauda, t. y. (kiekybiškai įvertintas) socialinis poveikis teigiamai nusveria ekonominį poveikį.

Poveikio vertinime daroma išvada, kad tinkamiausia galimybė yra 2A politikos galimybė, kuri laikoma veiksminga siekiant numatytų politikos tikslų, duodanti didelę grynąją naudą, nuosekli vidaus lygmeniu, proporcinga iniciatyvos tikslams atsižvelgiant į valstybių narių taisykles ir procedūras ir apskritai geriausia politinio ir teisinio įgyvendinamumo požiūriu. 2A politikos galimybė taip pat gali būti sudarytos palankesnės sąlygos vykdyti tarpvalstybinių tyrimų procedūras (ir atitinkamai tarpvalstybinį piniginių nuobaudų vykdymo užtikrinimą), o tai atsvertų galimas išorinio suderinamumo problemas. Pasirinkus šią politikos galimybę, su vidutiniu užmoju būtų išplėstos ES teisės aktų ribos ir būtų sudarytos sąlygos sukurti visuotinai priimtina ir labai veiksmingą teisinės atsakomybės tvarką, taikomą kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimams.

Pagrindinį tinkamiausios 2A politikos galimybės poveikį visuomenei lemia atgrasomasis Direktyvos dėl tarpvalstybinio keitimosi informacija poveikis dėl geresnio kelių eismo saugumo taisyklių laikymosi užtikrinimo ir jis buvo įvertintas atsižvelgiant į poveikį kelių eismo saugumui (konkrečiai – išvengtų žūčių ir sužalojimo atvejų skaičiumi). Apskaičiuota, kad pagal 2A politikos galimybę 2025–2050 m. laikotarpiu, palyginti su atskaitos scenarijumi, bus išvengta 384 žūčių ir 21 789 sužalojimo atvejų. Pinigine išraiška apskaičiuota, kad 2025–2050 m. laikotarpiu, palyginti su atskaitos scenarijumi, išorinės su avarijomis susijusios sąnaudos dabartine verte sumažės maždaug 2,8 mlrd. EUR. Be to, išperkamosios nuomos bendrovės gali tikėtis sutaupyti apie 7 mln. EUR per metus, palyginti su atskaitos scenarijumi (dabartine verte 2025–2050 m. vertinimo laikotarpiu), nes joms teks mažesnę administracinę naštą, kai transporto priemonės valdytojo (nuomininko) tapatybę bus galima tiesiogiai nustatyti iš transporto priemonės registracijos duomenų.

Tikimasi, kad 2A politikos galimybė bus veiksminga didinant sėkmingai ištirtų pažeidimų dalį ir dėl jos turėtų padidėti vykdymo užtikrinimo sąnaudos, nes bus išduota daugiau pranešimų apie nuobaudas. Apskaičiuota, kad valstybių narių institucijų papildomos vykdymo užtikrinimo sąnaudos, palyginti su atskaitos scenarijumi, 2025–2050 m. laikotarpiu sieks 136,8 mln. EUR. Tai apima ir 4,6 mln. EUR vienkartinių koregavimo sąnaudų valstybių narių administracijoms (pvz., IT sistemoms pritaikyti). Tikimasi, kad šias palyginti nedideles papildomas sąnaudas atsvers papildomos pajamos, gautos iš nuobaudų mokėjimo, nors tokio poveikio negalima būtų įvertinti. Be to, apskaičiuota, kad Europos Komisijos koregavimo sąnaudos (daugiausia informacinio portalo atnaujinimo sąnaudos), palyginti su atskaitos scenarijumi, sudarys 1,5 mln. EUR dabartine verte 2025–2050 m. laikotarpiu.

Tinkamiausios politikos galimybės poveikis aplinkai turėtų būti šiek tiek teigiamas. Tikimasi, kad panaikinus pažeidėjų nerezidentų nebaudžiamumą, nerezidentai ims labiau laikytis įstatymų, todėl kalbant, pvz., apie leidžiamo greičio viršijimą (kuris sudaro didžiąją dalį pažeidimų, padarytų užsienio transporto priemonėmis), sumažės vidutinis važiavimo greitis, o tai lems mažesnes degalų sąnaudas, taigi ir mažesnę išmetamų teršalų bei CO₂ kiekį. Numatoma, kad ilgainiui didėjant visai netaršių arba mažataršių transporto priemonių daliai

transporto priemonių parke, teigiamo poveikio aplinkai dėl mažesnio vidutinio greičio svarba mažės. Apskritai numatoma, kad teigiamas poveikis aplinkai nebus reikšmingas, tačiau kartu nenumatoma, kad bus daroma žala aplinkai.

Iniciatyva tiesiogiai prisidedama prie Jungtinių Tautų darnaus vystymosi tikslo Nr. 11 „Padaryti miestus ir žmonių apgyventas vietas saugias, atsparias ir darnias“, ypač prie 11.2 uždavinio „Iki 2030 m. suteikti galimybę naudotis saugiomis, prieinamomis, pasiekiamomis ir darniomis transporto sistemomis visiems, gerinant kelių eismo saugumą, ypač plečiant viešąjį transportą, ypatingą dėmesį skiriant pažeidžiamų asmenų, moterų, vaikų, asmenų su negalia ir pagyvenusių žmonių poreikiams“⁴⁴. Pagerinus kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimų, padarytų užsienyje registruotomis transporto priemonėmis, tyrimą, bus sustiprintas atgrasomasis Direktyvos dėl tarpvalstybinio keitimosi informacija poveikis. Tikimasi, kad dėl to ES keliai taps saugesni visiems eismo dalyviams. Su elgsenos keliama rizika susijusių teisės aktų vykdymo užtikrinimas yra pagrindinis saugios sistemos principo elementas ir 2020 m. Jungtinių Tautų Stokholmo deklaracijos dėl kelių eismo saugumo pagrindinis principas⁴⁵.

- **Reglamentavimo tinkamumas ir supaprastinimas**

Šiuo pasiūlymu, kuris yra Reglamentavimo kokybės programos (REFIT)⁴⁶ dalis, siekiama sumažinti vykdymo užtikrinimo sąnaudas, kurias valstybių narių institucijos patiria tarpvalstybiniu lygmeniu tirdamos kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimus. Siūlomos priemonės turėtų padėti sumažinti vieno pažeidimo tyrimo laiką ir susijusias sąnaudas, o tai turi būti pasiekta: 1) gerinant institucijų keitimąsi informacija, įskaitant prieigą prie registų ir jų turinį; 2) sukuriant pritaikytą tarpvalstybinių tyrimų mechanizmą, siekiant geriau nustatyti, kas asmeniškai atsakingas už pažeidimą, įskaitant pareigą bendradarbiauti su vykdymo užtikrinimo institucijomis identifikuojant tikrąjį pažeidėją, kai tai įmanoma. Dėl pasiūlymo turėtų sumažėti eismo dalyvių papildomos sąnaudos, nes pagerės informacinių raštų ir (arba) pranešimų apie nuobaudas turinys ir tolesnis bendravimas su pažeidėjais (geresnė pagrindinių teisių apsauga). Be to, numatoma sumažinti automobilių nuomos ir išperkamosios nuomos bendrovių administracines sąnaudas, nes bus leista tarpvalstybiniu mastu keistis informacija apie faktinį transporto priemonės valdytoją (nuomininką).

Iniciatyva apima standartiškai skaitmeninių paslaugų principą⁴⁷, nes ja, kai įmanoma, skatinama skaitmeninė pertvarka. Pavyzdžiui, joje siūloma skaitmenizuoti tolesnes procedūras, susijusias su tarpvalstybiniu sankcijų už pažeidimus, kuriems taikoma Direktyva dėl tarpvalstybinio keitimosi informacija, vykdymo užtikrinimu, įskaitant standartinių skaitmeninių formų, išverstų į visas oficialiąsias ES kalbas, įdiegimą, kuris supaprastintų keitimąsi jomis.

- **Principo „kiek plus, tiek minus“ taikymas**

Taikant principą „kiek plus, tiek minus“, *bet kokia nauja našta piliečiams ir įmonėms, atsirandanti dėl Komisijos pasiūlymų, kompensuojama panaikinant lygiavertę esamą naštą toje pačioje politikos srityje*. Kaip paaiškinta ankstesnėje pastraipoje, dėl šio pasiūlymo turėtų sumažėti privačiojo sektoriaus – automobilių išperkamosios nuomos ir automobilių nuomos

⁴⁴ <https://sdgs.un.org/goals/goal11>

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

⁴⁶ Komisijos 2022 m. darbo programos II priedas (REFIT iniciatyvos), antraštinė dalis „Naujas postūmis Europos demokratijai“.

⁴⁷ COM(2021) 118.

bendrovių – administracinės sąnaudos, kurios, palyginti su atskaitos scenarijumi, 2030 m. turėtų būti 0,435 mln. EUR, o 2050 m. – 0,275 mln. EUR. Apskaičiuota, kad 2030 m. viena įmonė sutaupys apie 202 EUR administracinių sąnaudų, o 2050 m. – 128 EUR. Taip pat apskaičiuota, kad 2025–2050 m. administracinės sąnaudos iš viso sudarys apie 7 mln. EUR dabartine verte.

- **Pagrindinės teisės**

Vienas iš konkrečių šio pasiūlymo tikslų – pagerinti vairuotojų nerezidentų pagrindinių teisių apsaugą. Dėl tarpvalstybinio keitimosi informacija apie kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimus pagerėjus vykdymo užtikrinimui, bus užtikrintas vienodas požiūris į vairuotojus rezidentus ir nerezidentus ir veiksmingas jų naudojimasis teise į veiksmingą teisinę gynybą ir teisingą bylos nagrinėjimą, nekaltumo prezumpciją ir teisę į gynybą. Tai turėtų būti pasiekta: 1) suteikiant galimybę patikrinti informacinių raštų ir paskesnių dokumentų autentiškumą; 2) nustatant suderintus informacinių raštų ir paskesnių dokumentų siuntimo terminus; 3) nustatant privalomus minimaliuosius reikalavimus informacijai, kuria turi būti dalijamasi su įtariamais atsakingais asmenimis; 4) užtikrinant nuoseklią kalbų vartojimo tvarką iki apeliacijos pateikimo teismui etapo ir 5) užtikrinti, kad informaciniuose raštuose ir (arba) pranešimuose apie nuobaudas piliečiai gautų daugiau informacijos, pavyzdžiui, apie taikomas apeliacijos procedūras ir baudų mokėjimo būdus.

Šiame pasiūlyme taip pat numatoma suderinti Direktyvą dėl tarpvalstybinio keitimosi informacija su naujomis asmens duomenų apsaugos taisyklėmis. Todėl siekiant užtikrinti, kad direktyva visiškai atitiktų Europos Sąjungos Pagrindinių teisių chartijos 7 ir 8 straipsnius, taip pat taikomus teisės aktus dėl asmens duomenų apsaugos, buvo nustatytos atitinkamos apsaugos priemonės. Bus pasikonsultuota su Europos duomenų apsaugos priežiūros pareigūnu (EDAPP).

4. POVEIKIS BIUDŽETUI

Pasiūlymui įgyvendinti reikia sukurti ir prižiūrėti naują IT sistemą. Ši sistema turėtų sujungti esamus nacionalinių IT sistemų tinklus ir sąveikius prieigos taškus, už kurių veikimą ir valdymą individualiai atsako kiekviena valstybė narė, siekiant užtikrinti saugų ir patikimą tarpvalstybinį keitimąsi informacija apie kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimus. Komisija įgyvendinimo aktuose apibrėš tinkamus IT sprendimus, įskaitant specialaus skaitmeninio portalo ir elektroninių sistemų (sąsajos platformos (-ų)), kuriais siekiama sujungti nacionalines sistemas, kad būtų galima keistis informacija, dizainą ir (arba) architektūrą bei technines specifikacijas, kurias valstybės narės gali pasirinkti naudoti. Ji užtikrins, kad būtų atliktas visų siūlomų sprendimų sąveikumo vertinimas remiantis pasiūlymo dėl Europos sąveikumo akto 3 straipsnyje nustatytais reikalavimais. Įgyvendinimo aktuose turėtų būti atsižvelgta į šiuos aspektus:

1. technines specifikacijas, kuriose apibrėžiami bendravimo elektroninėmis priemonėmis būdai, įskaitant komunikacijos protokolus;
2. informacijos saugumo tikslus ir atitinkamas priemones, užtikrinančias minimalius informacijos saugumo standartus ir aukšto lygio kibernetinį saugumą tvarkant ir perduodant informaciją;
3. mažiausius teikiamų paslaugų prieinamumo tikslus ir susijusius techninius reikalavimus.

Numatoma, kad vienkartinės sąnaudos 2025 m. ir nuolatinės Komisijos koregavimo sąnaudos iki 2050 m., daugiausia susijusios su IT sistemos, skirtos valdžios institucijų ir (arba) organizacijų, fizinių ir juridinių asmenų sąveikai tarpvalstybinėse administracinėse ir

baudžiamosiose bylose palaikyti, sukūrimu, sudarys 1,531 mln. EUR. Valstybių narių sąnaudos laikomos gana nedidelėmis. Tikimasi, kad valstybės narės šias sąnaudas padengs iš savo nacionalinių biudžetų; jos taip pat gali prašyti ES finansinės paramos pagal atitinkamas finansavimo programas, pavyzdžiui, Teisingumo programą⁴⁸ ir sanglaudos politikos priemonės.

5. KITI ELEMENTAI

- **Įgyvendinimo planai ir stebėseną, vertinimas, stebėsenos programa ir tikslinė peržiūra**

Toliau taikomos nustatytos stebėsenos priemonės, kuriomis siekiama stebėti, kokia yra sėkmingai ištirtų kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimų dalis laikui bėgant. Ataskaitose nurodomas valstybės narės, kurioje padarytas pažeidimas, automatiškai siunčiamų / gaunamų prašymų, skirtų valstybei narei, kurioje registruota transporto priemonė, skaičius, taip pat pažeidimų, dėl kurių bus teikiami prašymai, rūšys ir neatsakytų prašymų skaičius. Be to, valstybės narės turi pateikti papildomus kiekybinius rodiklius, pavyzdžiui, apie užregistruotus kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimus, kurie nustatomi automatiškai arba vietoje neidentifikavus atsakingo asmens ir padaromi transporto priemonėmis, registruotomis kitoje valstybėje narėje nei ta, kurioje padarytas pažeidimas, arba apie nerezidentų savanoriškai sumokėtų piniginių nuobaudų skaičių.

Naujasis valstybių narių ataskaitų teikimo laikotarpis pratęsiamas nuo dabartinių dvejų iki ketverių metų, suderinant jį su Komisijos vertinimo kalendoriumi ir sumažinant administracinę naštą nacionalinėms institucijoms. Komisija informuos valstybes nares apie pateiktų ataskaitų turinį, kai jos bus įvertintos. IT platforma (-os) yra skirta (-os) palengvinti automatiniam duomenų rinkimui naudojant specialias ataskaitų teikimo funkcijas. Komisija stebės šios iniciatyvos įgyvendinimą ir taikymo veiksmingumą, vykdydama tam tikrus veiksmus ir nustatydama pagrindinius veiklos rezultatų rodiklius (PVR), kuriais vertinama pažanga siekiant veiklos tikslų. Praėjus penkeriems metams nuo teisės akto įsigaliojimo dienos Komisijos tarnybos atliks vertinimą, siekdamas patikrinti, koku mastu buvo pasiekti iniciatyvos tikslai.

- **Išsamus konkrečių pasiūlymo nuostatų paaiškinimas**

Pasiūlymo dėl peržiūrėtos Direktyvos dėl tarpvalstybinio keitimosi informacija struktūra grindžiama trimis pagrindiniais politikos tikslais, nurodytais šio aiškinamojo memorandumo 1 skyriuje, kurie yra tarpusavyje susiję ir kuriais siekiama pagerinti kelių eismo saugumą Sąjungoje. Pagrindinės nuostatos, kuriomis daromi esminiai direktyvos pakeitimai arba įrašomi nauji elementai:

1 straipsnio 1 dalimi iš dalies keičiamas Direktyvos dėl tarpvalstybinio keitimosi informacija 2 straipsnis, išplečiant direktyvos taikymo sritį ir įtraukiant kitus kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimus, jie yra: 1) pakankamo atstumo iki priekyje važiuojančios transporto priemonės nesilaikymas; 2) pavojingas lenkimas; 3) pavojingas transporto priemonės statymas; 4) vienos ar daugiau ištisinių baltų linijų kirtimas; 5) vairavimas prieš eismą; 6) avarinių koridorių sudarymo ir naudojimo taisyklių nesilaikymas ir 7) perkrautos transporto priemonės naudojimas. Joje taip pat paaiškinamas Direktyvos dėl tarpvalstybinio keitimosi informacija ir jau galiojančios ES teisinės sistemos, susijusios su tam tikromis valstybių narių teisėmis ir pareigomis, pavyzdžiui, Direktyvos 2014/41/ES, Konvencijos dėl Europos

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

Sąjungos valstybių narių savitarpio pagalbos baudžiamosiose bylose, Tarybos pamatinio sprendimo 2005/214/TVR ir teisės aktų dėl įtariamųjų ir kaltinamųjų teisių, santykis.

1 straipsnio 2 dalimi iš dalies keičiamas Direktyvos dėl tarpvalstybinio keitimosi informacija 3 straipsnis, toliau patikslinant esamas apibrėžtis ir pateikiant naujai įtrauktų kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimų apibrėžtis.

1 straipsnio 3 dalimi įterpiamas naujas 3a straipsnis dėl nacionalinių ryšių palaikymo institucijų atsakomybės ir kompetencijos. Valstybių narių nacionalinės ryšių palaikymo institucijos privalo bendradarbiauti su kitomis institucijomis, dalyvaujančiomis tiriant kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimus, kurie patenka į Direktyvos dėl tarpvalstybinio keitimosi informacija taikymo sritį, nepriklausomai nuo pažeidimo pobūdžio ar institucijos teisinio statuso. Taigi, valstybės narės skatinamos keisti informacija pagal šią direktyvą per vieną sistemą.

1 straipsnio 4 dalimi pakeičiamas Direktyvos dėl tarpvalstybinio keitimosi informacija 4 straipsnis. Jame nustatyta, kad keitimasis transporto priemonių registracijos duomenimis (toliau – TPRD) turėtų būti vykdomas per vieną elektroninę sistemą – Europos transporto priemonių ir vairuotojo pažymėjimų informacinę sistemą (EUCARIS) – siekiant užtikrinti greitą, ekonomiškai efektyvų, saugų ir patikimą keitimąsi konkrečiais TPRD tarp valstybių narių. Jame taip pat nustatyta, kad valstybėms narėms leidžiama atlikti automatizuotą paiešką transporto priemonių registruose pagal galiojančią tvarką, įskaitant taikomosios programos naudojimą, kol Komisija priims įgyvendinimo aktą, kuriuo nustatomos tokios paieškos procedūros. Valstybės narės taip pat privalo užtikrinti, kad tam tikri TPRD būtų prieinami ir atnaujinami. Tais atvejais, kai transporto priemonė buvo išnuomota (arba jai taikoma ilgalaikės nuomos sutartis), valstybėms narėms leidžiama atlikti automatinę paiešką transporto priemonių registruose, kad gautų duomenis apie galutinius transporto priemonių naudotojus, jei jie yra prieinami. Nustatomas ankstesnių transporto priemonių savininkų, valdytojų ir galutinių naudotojų tapatybės duomenų saugojimo laikotarpis, kad valdžios institucijos gautų reikiamą informaciją, reikalingą pažeidimams tirti.

1 straipsnio 5 dalimi įterpiamas:

- naujas 4a straipsnis dėl valstybių narių savitarpio pagalbos procedūrų tarpvalstybiniu lygmeniu tiriant kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimus. Jame nustatyta, kad valstybės narės privalo teikti viena kitai savitarpio pagalbą tais atvejais, kai valstybė narė, kurioje buvo padarytas pažeidimas, remdamasi atliktos automatinės paieškos rezultatais, negali tinkamai identifikuoti asmens, atsakingo už kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimą. Savitarpio pagalbos procedūros bus skaitmenizuotos pagal įgyvendinimo aktą. Taip pat nustatomos priežastys, dėl kurių registracijos valstybė narė arba gyvenamosios vietos valstybė narė gali atsisakyti teikti savitarpio pagalbą identifikuojant atsakingą asmenį, visų pirma siekiant neatskleisti saugomų asmenų tapatybės;
- naujas 4b straipsnis dėl nacionalinių priemonių, kuriomis sudaromos palankesnės sąlygos atsakingam asmeniui identifikuoti, taikymo. Jame nustatyta, kad valstybėms narėms leidžiama taikyti savo nacionalines priemones nerezidentams, visų pirma įtariamų atsakingų asmenų pareigą bendradarbiauti su jų institucijomis identifikuojant atsakingą asmenį, ir
- naujas 4c straipsnis dėl kitų duomenų bazių naudojimo tiriant kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimus. Jame nustatyta, kad valstybių narių vykdymo užtikrinimo institucijoms leidžiama naudotis ne tik transporto priemonių registrais, bet ir kitais registrais, pavyzdžiui, nacionaliniais vairuotojų pažymėjimų registrais arba

gyventojų registrais, jei toks naudojimas aiškiai leidžiamas pagal Sąjungos teisės aktus.

1 straipsnio 6 dalimi pakeičiamas Direktyvos dėl tarpvalstybinio keitimosi informacija 5 straipsnis. Jame nurodomas minimalus informacinio rašto turinys, į kurį visų pirma turi būti įtraukta informacija apie padarytą pažeidimą, paskirtas sankcijas, apeliacijos procedūras, piniginių nuobaudų mokėjimą, įskaitant švelninančias priemones, taikytinas duomenų apsaugos taisykles ir, jei taikoma, informacija apie valstybės narės rinkti pinigines nuobaudas įgaliotą subjektą, kuris išsiuntė informacinį raštą.

1 straipsnio 7 dalimi įterpiamas:

- naujas 5a straipsnis dėl informacinio rašto ir paskesnių dokumentų įteikimo. Jame nustatyta įtariamų atsakingų asmenų ir valstybių narių institucijų bendravimo kalbų vartojimo tvarka, kuri turi būti taikoma iki apeliacijos pateikimo teismui etapo, taip pat suderinti šių dokumentų siuntimo terminai. Jei dokumentų neįmanoma įteikti registruotu paštu arba lygiavertėmis elektroninėmis priemonėmis, nustatomos specialios savitarpio pagalbos procedūros, skirtos tarpvalstybiniam dokumentų įteikimui. Procedūros bus skaitmenizuotos pagal įgyvendinimo aktą;
- naujas 5b straipsnis dėl privačiųjų ar viešųjų subjektų, kuriuos valstybės narės įgaliojo administruoti tolesnes procedūras, finansinių reikalavimų. Jame nustatyta, kad iš įtariamų atsakingų asmenų nereikalaujama apmokėti teisinių ir administracinių išlaidų, susijusių su sankcijų administravimu, kai toks administravimas perduodamas skolų išieškotojams. Vis dėlto valstybių narių institucijoms leidžiama imti proporcingus administracinius mokesčius.

1 straipsnio 8 dalimi pakeičiamas:

- Direktyvos dėl tarpvalstybinio keitimosi informacija 6 straipsnis. Juo valstybių narių ataskaitinis laikotarpis pratęsiamas iki ketverių metų, suderinant jį su Komisijos vertinimo kalendoriumi. Valstybės narės privalo pateikti papildomus kiekybinius rodiklius, pavyzdžiui, apie užregistruotus kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimus, padarytus transporto priemonėmis, registruotomis ne toje valstybėje narėje, kurioje padarytas pažeidimas, arba apie nerezidentų savanoriškai sumokėtų piniginių nuobaudų skaičių. Komisija privalo informuoti valstybes nares apie pateiktą ataskaitų turinį, kai jos bus įvertintos;

Direktyvos dėl tarpvalstybinio keitimosi informacija 7 straipsnis. Valstybės narės privalo informuoti viena kitą apie kibernetinio saugumo incidentus, susijusius su debesijoje saugomais duomenimis;

- Direktyvos dėl tarpvalstybinio keitimosi informacija 8 straipsnis. Jame nustatyta Komisijos pareiga sukurti specialų IT portalą, siekiant sudaryti palankesnes sąlygas nacionalinėms ryšių palaikymo institucijoms, kitoms atitinkamoms valstybių narių institucijoms ir eismo dalyviams keisti informaciją, pavyzdžiui, apie valstybėse narėse galiojančias kelių eismo saugumo taisykles, apeliacijos procedūras ir taikomas sankcijas. Portalu taip pat bus sudarytos palankesnės sąlygos informacinių raštų ir paskesnių dokumentų autentiškumui patikrinti. Informacija, kuria keičiamasi, gali būti transporto priemonių registracijos duomenys ir duomenys apie asmenis, kurie yra įtariamieji padarę arba atsakingi už kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimus.

1 straipsnio 9 dalimi įterpiamas naujas 8a straipsnis dėl finansinės paramos tarpvalstybiniam bendradarbiavimui užtikrinant kelių eismo saugumo taisyklių vykdymą ES skatinti. Nustatomas teisinis pagrindas ES finansuoti veiklą, kuria siekiama keisti geriausią vykdymo

užtikrinimo patirtimi, valstybėse narėse taikyti pažangias vykdymo užtikrinimo metodikas ir būdus, stiprinti vykdymo užtikrinimo institucijų pajėgumus ir rengti informuotumo didinimo kampanijas.

1 straipsnio 10 dalimi pakeičiamas Direktyvos dėl tarpvalstybinio keitimosi informacija 9 straipsnis, suteikiant Komisijai įgaliojimus priimti deleguotuosius aktus, kuriais naujasis priedas būtų atnaujinamas atsižvelgiant į techninę pažangą.

1 straipsnio 11 dalimi įterpiamas naujas 10a straipsnis dėl komiteto, kuris turi būti įsteigtas pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) Nr. 182/2011.

1 straipsnio 12 dalimi pakeičiamas Direktyvos dėl tarpvalstybinio keitimosi informacija 11 straipsnis. Juo reikalaujama, kad Komisija Europos Parlamentui ir Tarybai pateiktų direktyvos taikymo ataskaitą.

1 straipsnio 13 dalimi Direktyvos (ES) 2015/413 I priedas pakeičiamas iš dalies pakeistos direktyvos priedu.

1 straipsnio 14 dalimi panaikinamas Direktyvos (ES) 2015/413 II priedas.

2 straipsnyje nurodytas valstybėms narėms nustatytas iš dalies pakeistos direktyvos perkėlimo į nacionalinę teisę terminas.

3 straipsnyje nustatyta, kad iš dalies pakeista direktyva įsigalioja dvidešimtą dieną po jos paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

4 straipsniu iš dalies pakeista direktyva skiriama valstybėms narėms.

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA

kuria iš dalies keičiama Direktyva (ES) 2015/413, kuria sudaromos palankesnės sąlygos keistis informacija tarpvalstybiniu lygmeniu apie kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimus

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdami į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 91 straipsnio 1 dalies c punktą,

atsižvelgdami į Europos Komisijos pasiūlymą,

teisėkūros procedūra priimamo akto projektą perdavus nacionaliniams parlamentams,

atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę¹,

atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę²,

laikydami įprastos teisėkūros procedūros,

kadangi:

- (1) Direktyva (ES) 2015/413 sudaromos palankesnės sąlygos keistis informacija tarpvalstybiniu lygmeniu apie kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimus ir taip sumažinamas pažeidėjų nerezidentų nebaudžiamumas. Veiksmingas tarpvalstybinis kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimų tyrimas ir tų taisyklių vykdymo užtikrinimas gerina kelių eismo saugumą, nes vairuotojai nerezidentai skatinami mažiau nusižengti ir vairuoti saugiau;
- (2) vykdymo užtikrinimo institucijų, dalyvaujančių tiriant kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimus, patirtis parodė, kad dabartiniu Direktyvos (ES) 2015/413 tekstu tiek, kiek norėtusi, nepalengvinamas veiksmingas vairuotojų nerezidentų padarytų kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimų tyrimas ir piniginių nuobaudų vykdymo užtikrinimas. Dėl to vairuotojai nerezidentai lieka santykinai nebaudžiami, o tai turi neigiamą poveikį kelių eismo saugumui Sąjungoje. Be to, atliekant tarpvalstybinius tyrimus ne visada paisoma vairuotojų nerezidentų procesinių ir pagrindinių teisių, visų pirma dėl nepakankamo skaidrumo nustatant baudų dydį ir taikant apeliacijos procedūras. Šia direktyva siekiama padidinti kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimų, padarytų kitoje valstybėje narėje registruotomis transporto priemonėmis, tyrimo veiksmingumą, kad būtų lengviau pasiekti Sąjungos tikslą – iki 2050 m. visų rūšių transporto sektoriuose žūstančiųjų skaičių sumažinti iki beveik nulio ir sustiprinti vairuotojų nerezidentų pagrindinių ir procesinių teisių apsaugą;

¹ OL C , , p. .

² OL C , , p. .

- (3) 2021–2030 m. ES kelių eismo saugumo politikos programoje³ Komisija dar kartą įsipareigojo siekti plataus užmojo tikslo – iki 2050 m. Sąjungos keliuose žūčių skaičių sumažinti iki beveik nulio, o sunkių sužalojimų – iki nulio (visiškai saugaus eismo vizija), ir vidutinio laikotarpio tikslo – iki 2030 m. žūčių ir sunkių sužalojimų skaičių sumažinti 50 proc.; šį tikslą 2017 m. iš pradžių nustatė Sąjungos transporto ministrai Valetos deklaracijoje dėl kelių eismo saugumo. Siekdama šių tikslų, Komisija komunikate „Darnaus ir išmanaus judumo strategija. Europos transporto kelias į ateitį“⁴ paskelbė ketinanti persvarstyti Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą (ES) 2015/413⁵;
- (4) siekiant užtikrinti vienodas sąlygas vairuotojams, direktyvos taikymo sritis turėtų būti išplėsta įtraukiant ir kitus kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimus. Atsižvelgiant į teisinį pagrindą, kuriuo remiantis buvo priimta Direktyva (ES) 2015/413, t. y. Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 91 straipsnio 1 dalies c punktą, papildomi pažeidimai turėtų būti glaudžiai susiję su kelių eismo saugumu, nes juos įtraukiant turėtų būti siekiama kovoti su pavojingu ir neatsargiu elgesiu, keliančiu didelį pavojų eismo dalyviams. Išplečiant taikymo sritį taip pat reikėtų atsižvelgti į techninę pažangą, padarytą automatiškai nustatant kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimus;
- (5) kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimai pagal valstybių narių nacionalinę teisę priskiriami administraciniais nusižengimams arba nusikalstamai veikai, dėl kurių administracinės arba teisminės institucijos gali iškelti bylas teismuose, turinčiuose jurisdikciją administracinėse arba baudžiamosiose bylose, priklausomai nuo taikomų nacionalinių procedūrų. Teisminis bendradarbiavimas baudžiamosiose bylose reglamentuojamas specialia Sąjungos teisine sistema, grindžiama nuosprendžių ir teismo sprendimų tarpusavio pripažinimo principu. Todėl būtina, kad taikant šią direktyvą nebūtų pažeidžiamos valstybių narių teisės ir pareigos, kylančios iš kitų baudžiamosiose bylose taikytinų Sąjungos teisės aktų, visų pirma nustatytos Tarybos pamatiniame sprendime 2005/214/TVR⁶, Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2014/41/ES⁷, kiek tai susiję su keitimosi įrodymais procedūromis ir dokumentų įteikimo procedūromis, nustatytomis Konvencijos dėl Europos Sąjungos valstybių narių savitarpio pagalbos baudžiamosiose bylose, kurią Taryba sudarė pagal Europos Sąjungos sutarties 34 straipsnį, 5 straipsnyje⁸. Be to, įgyvendinant šią direktyvą neturėtų būti daromas poveikis ir baudžiamajam procesui, kuriame atitinkamiems asmenims reikalingos konkrečios garantijos – įtariamiesiems ir kaltinamiesiems taikomoms procedūrinės garantijos, įtvirtintos Europos Parlamento ir Tarybos direktyvose 2010/64/ES⁹, 2012/13/ES¹⁰, 2013/48/ES¹¹, (ES) 2016/343¹², (ES) 2016/800¹³ ir (ES) 2016/1919¹⁴;

³ SWD(2019) 283 *final*.

⁴ Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui „Darnaus ir išmanaus judumo strategija. Europos transporto kelias į ateitį“, COM(2020) 789 *final*.

⁵ 2015 m. kovo 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2015/413, kuria sudaromos palankesnės sąlygos keistis informacija tarpvalstybiniu lygmeniu apie kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimus (OL L 68, 2015 3 13, p. 9).

⁶ 2005 m. vasario 24 d. Tarybos pamatinis sprendimas 2005/214/TVR dėl abipusio pripažinimo principo taikymo finansinėms baudoms (OL L 76, 2005 3 22, p. 16).

⁷ 2014 m. balandžio 3 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/41/ES dėl Europos tyrimo orderio baudžiamosiose bylose (OL L 130, 2014 5 1, p. 1).

⁸ OL C 197, 2000 7 12, p. 3.

⁹ 2010 m. spalio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2010/64/ES dėl teisės į vertimo žodžiu ir raštu paslaugas baudžiamajame procese (OL L 280, 2010 10 26, p. 1).

- (6) siekiant užtikrinti sklandų nacionalinių ryšių palaikymo institucijų bendradarbiavimą su kitomis institucijomis, dalyvaujančiomis tiriant kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimus, kurie patenka į šios direktyvos taikymo sritį, turėtų būti apibrėžtos nacionalinių ryšių palaikymo institucijų pareigos ir kompetencija. Nacionalinės ryšių palaikymo institucijos turėtų būti visada pasiekiamos tokioms institucijoms ir į jų prašymus atsakyti per pagrįstą laiką. Taip turėtų būti nepriklausomai nuo pažeidimo pobūdžio ar institucijos teisinio statuso, visų pirma nepriklausomai nuo to, ar institucija turi nacionalinę, subnacionalinę ar vietos kompetenciją;
- (7) Direktyvoje (ES) 2015/413 nustatytos tarpvalstybinio keitimosi informacija sistemos pagrindai pasiteisino kaip veiksmingi. Tačiau sistemą būtina toliau tobulinti ir koreguoti, kad būtų išspręstos problemos, kylančios dėl trūkstančių, klaidingų ar netikslių duomenų. Todėl valstybėms narėms turėtų būti nustatytos papildomos pareigos, susijusios su būtinybe užtikrinti, kad tam tikri duomenys atitinkamose duomenų bazėse būtų prieinami ir atnaujinami, – taip būtų padidintas keitimosi informacija veiksmingumas;
- (8) pažeidimo vietos valstybei narei taip pat turėtų būti leista atlikti automatines paieškas transporto priemonių registruose, siekiant gauti duomenis apie galutinius transporto priemonių naudotojus, jei tokia informacija jau yra prieinama. Be to, turėtų būti nustatytas ankstesnių transporto priemonių savininkų, valdytojų ir galutinių naudotojų tapatybės duomenų saugojimo laikotarpis, kad valdžios institucijos gautų tinkamą informaciją, reikalingą nusikaltimams tirti;
- (9) prašymas atskleisti transporto priemonių registracijos duomenis turėtų būti teikiamas ir keitimasis duomenų elementais tarpvalstybiniais atvejais turėtų būti vykdomas per vieną elektroninę sistemą. Todėl, taip pat remiantis jau esama technine sistema, automatinė transporto priemonių registracijos duomenų paieška pagal Direktyvą (ES) 2015/413 turėtų būti atliekama tik naudojant Europos transporto priemonių ir vairuotojo pažymėjimų informacinės sistemos (EUCARIS) taikomąją programą ir iš dalies pakeistas tos taikomosios programos versijas. Tokia taikomoji programa turėtų sudaryti sąlygas valstybėms narėms operatyviai, ekonomiškai efektyviai, saugiai ir patikimai keisti konkrečiais transporto priemonių registracijos duomenimis ir taip padidinti tyrimo veiksmingumą. Valstybės narės turėtų užkirsti kelią keitimuisi informacija kitomis priemonėmis, kurios būtų ne tokios ekonomiškai efektyvios ir kuriomis gali būti neužtikrinta perduodamų duomenų apsauga;
- (10) siekiant užtikrinti vienodas paieškos, kurią turi atlikti valstybės narės, sąlygas, Komisijai turėtų būti suteikti įgaliojimai priimti įgyvendinimo aktus, kuriais

¹⁰ 2012 m. gegužės 22 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2012/13/ES dėl teisės į informaciją baudžiamajame procese (OL L 142, 2012 6 1, p. 1).

¹¹ 2013 m. spalio 22 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2013/48/ES dėl teisės turėti advokatą vykstant baudžiamajam procesui ir Europos arešto orderio vykdymo procedūroms ir dėl teisės reikalauti, kad po laisvės atėmimo būtų informuota trečioji šalis, ir teisės susisiekti su trečiaisiais asmenimis ir konsulinėmis įstaigomis laisvės atėmimo metu (OL L 294, 2013 11 6, p. 1).

¹² 2016 m. kovo 9 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2016/343 dėl tam tikrų nekaltumo prezumpcijos ir teisės dalyvauti nagrinėjant baudžiamąją bylą teisme aspektų užtikrinimo (OL L 65, 2016 3 11, p. 1).

¹³ 2016 m. gegužės 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2016/800 dėl procesinių garantijų vaikams, kurie baudžiamajame procese yra įtariamieji ar kaltinamieji (OL L 132, 2016 5 21, p. 1).

¹⁴ 2016 m. spalio 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2016/1919 dėl teisinės pagalbos įtariamiesiems ir kaltinamiesiems vykstant baudžiamajam procesui ir prašomiems perduoti asmenims vykstant Europos arešto orderio vykdymo procedūroms (OL L 297, 2016 11 4, p. 1).

nustatomos tokios paieškos procedūros. Tačiau, kad laukiant, kol tokios taisyklės bus pradėtos taikyti, būtų užtikrintas sklandus keitimasis duomenimis, turėtų būti nustatytos esama elektronine sistema grindžiamo automatizuoto keitimosi transporto priemonių registracijos duomenimis pereinamojo laikotarpio priemonės;

- (11) tais atvejais, kai pagal informaciją, gautą iš transporto priemonių registro, tiksliai nustatyti atsakingo asmens tapatybės, kaip reikalaujama pagal pažeidimo vietos valstybės narės teisės aktus, negalima, valstybės narės, siekdamos išaiškinti atsakingo asmens tapatybę, turėtų bendradarbiauti. Tuo tikslu turėtų būti nustatyta savitarpio pagalbos procedūra, kuria siekiama nustatyti atsakingo asmens tapatybę teikiant patvirtinimo prašymą, grindžiamą pažeidimo vietos valstybės narės jau turima informacija, arba teikiant prašymą, kad registracijos valstybės narės arba gyvenamosios vietos valstybės narės atitinkamos institucijos atliktų tikslinį tyrimą;
- (12) registracijos valstybė narė arba gyvenamosios vietos valstybė narė turėtų per pagrįstą laiką pateikti pažeidimo vietos valstybės narės prašomą papildomą informaciją, būtiną atsakingam asmeniui nustatyti. Jei informacijos surinkti ar pateikti neįmanoma arba jos neįmanoma pateikti nepagrįstai nedelsiant, reikėtų aiškiai paaiškinti to priežastis ir kuo labiau sumažinti delsimą;
- (13) turėtų būti konkrečiai nustatytos priežastys, dėl kurių registracijos valstybė narė arba gyvenamosios vietos valstybė narė gali atsisakyti teikti savitarpio pagalbą nustatant atsakingo asmens tapatybę. Visų pirma turėtų būti nustatytos apsaugos priemonės, kad taikant šias procedūras nebūtų atskleista saugomų asmenų, pavyzdžiui, saugomų liudytojų, tapatybė;
- (14) valstybėms narėms turėtų būti leista taikyti nacionalines procedūras, kurias jos taikytų, jei kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimą būtų padaręs rezidentas. Turėtų būti sustiprintas teisinis tikrumas dėl konkrečių priemonių, kurių imamasi pagal tokias procedūras, t. y. dėl dokumentų, kuriais reikalaujama patvirtinti arba paneigti pažeidimo padarymo faktą arba kuriais atitinkamiems asmenims nustatomi įpareigojimai bendradarbiauti nustatant atsakingo asmens tapatybę, taikomumo. Kadangi tos priemonės turėtų turėti tokį patį teisinį poveikį atitinkamiems asmenims kaip ir vidaus bylų atvejais, tiems asmenims taip pat turėtų būti taikomi tokie patys pagrindinių ir procesinių teisių standartai;
- (15) kai Sąjungos teisės aktuose arba valstybių narių nacionalinėje teisėje aiškiai numatyta prieiga prie kitų nacionalinių arba Sąjungos duomenų bazių arba galimybė jose esančia informacija keistis Direktyvos (ES) 2015/413 tikslais, valstybėms narėms turėtų būti suteikta galimybė keistis informacija pasinaudojant tokiomis duomenų bazėmis, kartu gerbiant vairuotojų nerezidentų pagrindines teises;
- (16) šiuo metu informacinio rašto dėl kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimų sandara ir turinys valstybėse narėse apibrėžti taip skirtingai, kad gali būti daromas neigiamas poveikis asmenų, dalyvaujančių tolesnėse procedūrose, kurias inicijuoja pažeidimo vietos valstybė narė, pagrindinėms ir procesinėms teisėms. Taip yra ypač tais atvejais, kai siunčiami vadinamieji išankstiniai informaciniai raštai, kurie neatitinka kalbos ir informacijos standartų, reikalaujamų pagal Direktyvą (ES) 2015/413. Asmenys, susidūrę su tokia praktika, paprastai nebūna susipažinę su pažeidimo vietos valstybės narės teisine sistema ir nemoka jos valstybinės kalbos ar kalbų, todėl jų procesinės ir pagrindinės teisės turėtų būti geriau apsaugotos. Siekiant šio tikslo, reikėtų nustatyti privalomus minimaliuosius informacinio rašto turinio reikalavimus, o dabartiniu informacinio rašto, kuriame pateikiama tik pagrindinė informacija, pavyzdžiu, nustatyti Direktyvos (ES) 2015/413 II priede, nebesinaudoti;

- (17) informaciniame rašte turėtų būti pateikta bent jau išsami informacija apie pažeidimo teisinį kvalifikavimą ir teisinės pasekmės, visų pirma dėl to, kad sankcijos už pažeidimus, patenkančius į Direktyvos (ES) 2015/413 taikymo sritį, gali būti neturtinio pobūdžio, pavyzdžiui, pažeidėjo teisės vairuoti transporto priemonės apribojimai. Teisė apskųsti taip pat turėtų būti remiama pateikiant išsamią informaciją apie tai, kur ir kaip pasinaudoti teise į gynybą arba pateikti skundą pažeidimo vietos valstybėje narėje atitinkamam asmeniui suprantama kalba. Kai taikoma, taip pat reikėtų pateikti procedūrų vykdymo *in absentia* aprašymą, nes įtariamą atsakingą asmuo gali neplanuoti grįžti į pažeidimo vietos valstybę narę dalyvauti procese. Mokėjimo galimybės ir būdai sumažinti sankcijų dydį taip pat turėtų būti lengvai suprantami, kad būtų skatinama savanoriškai bendradarbiauti. Galiausiai, kadangi informacinis raštas turėtų būti pirmas dokumentas, kurį gauna transporto priemonės savininkas, valdytojas ar galutinis naudotojas arba bet kuris kitas įtariamą atsakingą asmuo, jame turėtų būti pateikta informacija pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos (ES) 2016/680 13 straipsnį¹⁵, į kurią pagal 13 straipsnio 2 dalies d punktą turėtų būti įtraukta informacija, iš kokio šaltinio gauti asmens duomenys, ir Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2016/679 13 ir 14 straipsnius¹⁶. Ši informacija turėtų būti pateikta informaciniame rašte tiesiogiai arba pateikiant nuorodą į vietą, kurioje ji pateikiama;
- (18) kai, atliekant patikrinimą kelyje, vietoje tikrinami nerezidentai ir per tokį patikrinimą pradedama tolesnė procedūra dėl padaryto kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimo, informaciniame rašte turėtų būti tik tam tikri esminiai elementai ir jis turėtų būti tiesiogiai įteiktas atitinkamam asmeniui kaip patikrinimo kelyje procedūrų dalis;
- (19) siekiant užtikrinti, kad informacinį raštą ir visus paskesnius dokumentus iš tikrųjų gautų įtariamą atsakingą asmuo, ir išvengti klaidingo nesusijusių trečiųjų šalių įtraukimo, turėtų būti nustatytos dokumentų įteikimo taisyklės;
- (20) tuo atveju, kai dokumentų neįmanoma įteikti registruotu paštu arba lygiavertėmis elektroninėmis priemonėmis, pažeidimo vietos valstybei narei turėtų būti leidžiama pasikliauti registracijos valstybe nare arba gyvenamosios vietos valstybe nare, kad dokumentai ir pranešimai atitinkamam asmeniui būtų įteikti pagal jų nacionalinės teisės aktus, kuriais reglamentuojamas dokumentų įteikimas;
- (21) tiek informacinis raštas, tiek visi paskesni dokumentai turėtų būti siunčiami transporto priemonės registracijos dokumento kalba arba, jei tokios informacijos nėra arba jei tai būtina siekiant apsaugoti pagrindines teises, atitinkama registracijos valstybės narės arba gyvenamosios vietos valstybės narės valstybine kalba ar kalbomis. Tačiau, kadangi kai kuriose valstybėse narėse yra daugiau nei viena valstybinė kalba, vykdant šią pareigą informaciniai raštai ir kiti paskesni pranešimai gali būti nusiųsti kalba, kurios gavėjas nesupranta. Kad būtų galima nustatyti tinkamą informacinio rašto kalbą, valstybės narės turėtų nurodyti Komisijai savo pageidaujamą kalbą, prireikus – pagal teritorinius vienetų. Nurodytas pageidaujamas kalbas Komisija turėtų paskelbti.

¹⁵ 2016 m. balandžio 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2016/680 dėl fizinių asmenų apsaugos kompetentingoms institucijoms tvarkant asmens duomenis nusikalstamų veikų prevencijos, tyrimo, atskleidimo ar baudžiamojo persekiojimo už jas arba bausmių vykdymo tikslais ir dėl laisvo tokių duomenų judėjimo, ir kuriuo panaikinamas Tarybos pamatinis sprendimas 2008/977/TVR (OL L 119, 2016 5 4, p. 89).

¹⁶ 2016 m. balandžio 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2016/679 dėl fizinių asmenų apsaugos tvarkant asmens duomenis ir dėl laisvo tokių duomenų judėjimo ir kuriuo panaikinama Direktyva 95/46/EB (Bendras duomenų apsaugos reglamentas) (OL L 119, 2016 5 4, p. 1).

Tai neturėtų daryti poveikio Direktyvos 2010/64/ES taikymui pagal jos 1 straipsnio 3 dalį;

- (22) pažeidimo vietos valstybė narė turėtų leisti asmeniui, kuris, kaip įtariama, yra atsakingas už kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimą, iki apeliacinio skundo pateikimo teismui etapo bendrauti bet kuria iš kalbų, kurias registracijos valstybė narė, gyvenamosios vietos valstybė narė arba pažeidimo vietos valstybė narė nurodė Komisijai, arba, jei atitinkamas asmuo nepakankamai moka šias kalbas, kalba, kurią jis moka arba supranta, kad jam būtų lengviau naudotis savo procesinėmis teisėmis;
- (23) jei pažeidimo vietos valstybės narės institucijos nesilaiko kalbos standartų ir dokumentų įteikimo taisyklių bei atitinkamų nacionalinės teisės aktų, turėtų būti užtikrinta veiksminga teisinė peržiūra;
- (24) siekiant užtikrinti skaidrų ir proporcingą piniginių nuobaudų už kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimus, kuriems taikoma viešoji teisė, taikymą, įtariamai atsakingi asmenys neturėtų būti verčiami apmokėti teisinių ir administracinių išlaidų, susijusių su nuobaudų administravimu, kai toks administravimas perduodamas vykdyti privatiesiems ar viešiesiems subjektams. Vis dėlto valstybių narių valdžios institucijoms turėtų būti leista imti proporcingus administracinius mokesčius;
- (25) informacijos, kurią valstybės narės teikia Komisijai, apimtis turėtų būti išplėsta, įtraukiant elementus, glaudžiai susijusius su kelių eismo saugumo gerinimo tikslu, kad Komisija galėtų geriau analizuoti padėtį valstybėse narėse ir siūlyti patikimais faktais pagrįstas iniciatyvas. Siekiant kompensuoti papildomą administracinę naštą valstybių narių valdžios institucijoms ir suderinti ataskaitų teikimą su Komisijos vertinimo kalendoriumi, ataskaitų teikimo laikotarpis turėtų būti pratęstas. Siekiant sklandžiai užbaigti dabartinį dvejų metų ataskaitinį laikotarpį, turėtų būti suteiktas pereinamasis laikotarpis;
- (26) kadangi duomenys, susiję su pažeidėjo tapatybės nustatymu, yra asmens duomenys, apibrėžti Reglamente (ES) 2016/679 ir Direktyvoje (ES) 2016/680, ir nuo tada, kai buvo priimta Direktyva (ES) 2015/413, Sąjungos asmens duomenų tvarkymo teisinė sistema buvo iš esmės pakeista, nuostatos dėl asmens duomenų tvarkymo turėtų būti suderintos su naująja teisine sistema;
- (27) pagal Direktyvos (ES) 2016/680 62 straipsnio 6 dalį, Komisija turi peržiūrėti kitus Sąjungos teisės aktus, kuriais reglamentuojamas kompetentingų institucijų atliekamas asmens duomenų tvarkymas tos direktyvos 1 straipsnio 1 dalyje nustatytais tikslais, kad įvertintų, ar tuos aktus reikia suderinti su ta direktyva, ir prireikus pateiktų reikiamus pasiūlymus iš dalies šiuos aktus pakeisti, kad tos direktyvos taikymo srityje būtų užtikrintas nuoseklus požiūris į asmens duomenų apsaugą. Atlikus tą peržiūrą¹⁷ nustatyta, kad vienas iš tokių aktų, kuriuos reikia iš dalies pakeistini, yra Direktyva (ES) 2015/413. Todėl reikėtų paaiškinti, kad asmens duomenys turėtų būti tvarkomi taip pat laikantis Direktyvos (ES) 2016/680, jei toks tvarkymas patenka į tos direktyvos materialinę ir subjektinę taikymo sritį;
- (28) tvarkant asmens duomenis pagal Direktyvą (ES) 2015/413 turėtų būti laikomasi Reglamento (ES) 2016/679, Direktyvos (ES) 2016/680 ir Reglamento (ES) 2018/1725¹⁸, atsižvelgiant į atitinkamą jų taikymo sritį;

¹⁷ COM(2020) 262 *final*.

¹⁸ 2018 m. spalio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/1725 dėl fizinių asmenų apsaugos Sąjungos institucijoms, organams, tarnyboms ir agentūroms tvarkant asmens duomenis ir dėl laisvo

- (29) duomenų tvarkymo veiklos, būtinos siekiant nustatyti atsakingo asmens tapatybę ir įtariamiesiems atsakingiems asmenims įteikti informacinį raštą ir paskesnius dokumentus, teisinis pagrindas yra nustatytas Direktyvoje (ES) 2015/413, laikantis Reglamento (ES) 2016/679 6 straipsnio 1 dalies e punkto bei, kai taikoma, 10 straipsnio ir Direktyvos (ES) 2016/680 8 straipsnio. Vadovaujantis tomis pačiomis taisyklėmis, šioje direktyvoje nustatomas teisinis pagrindas, kuriuo remdamosi valstybės narės atlieka asmens duomenų tvarkymo pareigą siekdamos teikti viena kitai savitarpio pagalbą nustatant asmenis, atsakingus už šioje direktyvoje išvardytus kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimus;
- (30) kai kuriose valstybėse narėse nerezidentų, kurie (kaip įtariama) yra atsakingi už kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimus, asmens duomenys saugomi serverių tinkle (debesijoje). Nedarant poveikio Reglamente (ES) 2016/679 ir Direktyvoje (ES) 2016/680 nustatytoms taisyklėms dėl asmens duomenų saugumo pažeidimų ir Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje (ES) 2022/2555¹⁹ nustatytoms taisyklėms dėl asmens duomenų saugumo pažeidimų ir incidentų, valstybės narės turėtų užtikrinti, kad jos informuotų viena kitą apie su tais duomenimis susijusius kibernetinius incidentus;
- (31) turėtų būti sukurtas internetinis portalas (toliau – CBE portalas), kuriame Sąjungos eismo dalyviams būtų teikiama išsami informacija apie valstybėse narėse galiojančias kelių eismo saugumo taisykles ir jie galėtų veiksmingai ir saugiai bendrauti su valstybių narių institucijomis. Portalas taip pat turėtų palengvinti valstybių narių institucijų bendravimą įvairiais klausimais, susijusiais su kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimų tarpvalstybinio lygmens tyrimu, pavyzdžiui, su informacinių raštų ir paskesnių dokumentų autentiškumo tikrinimu, siekiant pašalinti sukčiavimo galimybę. Asmens duomenys, kuriais keičiamasi, turėtų būti tik tokie, kokių reikia tarpvalstybiniams tyrimams ir sankcijų, visų pirma piniginių nuobaudų mokėjimo, vykdymui užtikrinti. CBE portalą turėtų būti galima prijungti prie kitų atitinkamų portalų, tinklų, interneto svetainių ar platformų, kad būtų lengviau keistis informacija, susijusia su kelių eismo saugumo taisyklių vykdymo užtikrinimu. Komisija turėtų būti CBE portalo valdytoja pagal Reglamentą (ES) 2018/1725;
- (32) Komisija turėtų teikti proporcingą finansinę paramą iniciatyvoms, kuriomis gerinamas tarpvalstybinis bendradarbiavimas užtikrinant kelių eismo saugumo taisyklių vykdymą Sąjungoje;
- (33) siekiant atsižvelgti į atitinkamą techninę pažangą arba atitinkamų Sąjungos teisės aktų pakeitimus, Komisijai pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį turėtų būti suteikti įgaliojimai priimti aktus, kuriais būtų atnaujinamas šios direktyvos priedas jį iš dalies pakeičiant. Ypač svarbu, kad atlikdama parengiamąjį darbą Komisija tinkamai konsultuotųsi, taip pat ir su ekspertais, ir kad tos konsultacijos būtų vykdomos vadovaujantis 2016 m. balandžio 13 d. Tarpinstituciniame susitarime dėl geresnės teisėkūros nustatytais principais²⁰. Visų pirma siekiant užtikrinti vienodas galimybes dalyvauti atliekant su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą,

tokių duomenų judėjimo, kuriuo panaikinamas Reglamentas (EB) Nr. 45/2001 ir Sprendimas Nr. 1247/2002/EB (OL L 295, 2018 11 21, p. 39).

¹⁹ 2022 m. gruodžio 14 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2022/2555 dėl priemonių aukštam bendram kibernetinio saugumo lygiui visoje Sąjungoje užtikrinti, kuria iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 910/2014 ir Direktyva (ES) 2018/1972 ir panaikinama Direktyva (ES) 2016/1148 (TIS 2 direktyva) (OL L 333, 2022 12 27).

²⁰ OL L 123, 2016 5 12, p. 1.

Europos Parlamentas ir Taryba visus dokumentus gauna tuo pačiu metu kaip ir valstybių narių ekspertai, o jų ekspertams sistemingai suteikiama galimybė dalyvauti Komisijos ekspertų grupių, kurios atlieka su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą, posėdžiuose;

- (34) siekiant užtikrinti vienodas Direktyvos (ES) 2015/413 įgyvendinimo sąlygas, Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai nustatyti automatinės paieškos, atliktinos tiriant kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimus, procedūras ir technines specifikacijas, įskaitant kibernetinio saugumo priemones, taip pat standartinės elektroninės prašymo formos turinį ir informacijos, susijusios su prašymu suteikti savitarpio pagalbą nustatant atsakingą asmenį, perdavimo būdus, savitarpio pagalbos prašymo įteikti informacinį raštą bei paskesnius dokumentus elektroninių formų ir atitinkamos pažymos turinį ir CBE portalo naudojimo bei techninės priežiūros specifikacijas. Techniniai sprendimai turėtų būti suderinti su Europos sąveikumo sistema ir atitinkamais Europos sąveikumo sprendimais, nurodytais pasiūlyme dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento, nustatančio aukšto lygio viešojo sektoriaus sąveikumo visoje Sąjungoje priemonės (Europos sąveikumo akte)²¹. Įgyvendinimo įgaliojimais turėtų būti naudojamosi pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) Nr. 182/2011²²;
- (35) todėl Direktyva (ES) 2015/413 turėtų būti atitinkamai iš dalies pakeista;
- (36) kadangi šios direktyvos tikslų, t. y. Sąjungoje užtikrinti visų eismo dalyvių aukšto lygio apsaugą ir vienodą požiūrį į vairuotojus, supaprastinant valstybių narių savitarpio pagalbos procedūras tarpvalstybiniu lygmeniu tiriant kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimus ir stiprinant nerezidentų pagrindinių teisių apsaugą, kai pažeidimai padaromi transporto priemone, registruota kitoje valstybėje narėje nei pažeidimo vietos valstybė narė, valstybės narės negali deramai pasiekti, o dėl šios direktyvos masto ir poveikio tų tikslų būtų geriau siekti Sąjungos lygmeniu, laikydamosi Europos Sąjungos sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidiarumo principo Sąjunga gali patvirtinti priemones. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šia direktyva neviršijama to, kas būtina nurodytiems tikslams pasiekti;
- (37) vadovaujantis Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2018/1725²³ 42 straipsnio 1 dalimi, buvo konsultuojamasi su Europos duomenų apsaugos priežiūros pareigūnu ir jis [MMMM MM DD] pateikė nuomonę;
- (38) pagal 2011 m. rugsėjo 28 d. bendrą valstybių narių ir Komisijos politinį pareiškimą dėl aiškinamųjų dokumentų²⁴ valstybės narės pagrįstais atvejais išipareigojo prie pranešimų apie perkėlimo priemones pridėti vieną ar daugiau dokumentų, kuriuose paaiškinamos direktyvos sudedamųjų dalių ir nacionalinių perkėlimo priemonių atitinkamų dalių sąsajos. Šios direktyvos atveju teisės aktų leidėjas laikosi nuomonės, kad tokių dokumentų perdavimas yra pagrįstas,

²¹ COM(2022) 720 *final*.

²² 2011 m. vasario 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 182/2011, kuriuo nustatomos valstybių narių vykdomos Komisijos naudojimosi įgyvendinimo įgaliojimais kontrolės mechanizmų taisyklės ir bendrieji principai (OL L 55, 2011 2 28, p. 13).

²³ 2018 m. spalio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/1725 dėl fizinių asmenų apsaugos Sąjungos institucijoms, organams, tarnyboms ir agentūroms tvarkant asmens duomenis ir dėl laisvo tokių duomenų judėjimo, kuriuo panaikinamas Reglamentas (EB) Nr. 45/2001 ir Sprendimas Nr. 1247/2002/EB (OL L 295, 2018 11 21, p. 39).

²⁴ OL C 369, 2011 12 17, p. 14.

PRIĖMĖ ŠIĄ DIREKTYVĄ:

1 straipsnis

Direktyva (ES) 2015/413 iš dalies keičiama taip:

(1) 2 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) pirma pastraipa papildoma šiais punktais:

- „i) pakankamo atstumo iki priekyje važiuojančios transporto priemonės nesilaikymui;
- j) pavojingam lenkimui;
- k) pavojingam transporto priemonės statymui;
- l) vienos ar kelių ištisinių baltų linijų kirtimui;
- m) vairavimui prieš eismą;
- n) avarinių koridorių sudarymo ir naudojimo taisyklių nesilaikymui;
- p) perkrautos transporto priemonės naudojimui.“;

b) pridedama ši pastraipa:

„Ši direktyva nedaro poveikio teisėms ir pareigoms, kylančioms iš šių Sąjungos teisės aktų nuostatų:

- a) Tarybos pamatinio sprendimo 2005/214/TVR;
- b) Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2014/41/ES*;
- c) Konvencijos dėl Europos Sąjungos valstybių narių savitarpio pagalbos baudžiamosiose bylose, kurią pagal Europos Sąjungos sutarties 34 straipsnį patvirtino Taryba, 5 straipsnyje nurodytų dokumentų įteikimo procedūrų**;
- d) Europos Parlamento ir Tarybos direktyvų 2010/64/ES***, 2012/13/ES****, 2013/48/ES*****, (ES) 2016/343*****, (ES) 2016/800***** ir (ES) 2016/1919***** nuostatų dėl įtariamųjų ir kaltinamųjų teisių.

* 2014 m. balandžio 3 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/41/ES dėl Europos tyrimo orderio baudžiamosiose bylose (OL L 130, 2014 5 1, p. 1).

** OL C 197, 2000 7 12, p. 3.

*** 2010 m. spalio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2010/64/ES dėl teisės į vertimo žodžiu ir raštu paslaugas baudžiamajame procese (OL L 280, 2010 10 26, p. 1).

**** 2012 m. gegužės 22 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2012/13/ES dėl teisės į informaciją baudžiamajame procese (OL L 142, 2012 6 1, p. 1).

***** 2013 m. spalio 22 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2013/48/ES dėl teisės turėti advokatą vykstant baudžiamajam procesui ir Europos arešto orderio vykdymo procedūroms ir dėl teisės reikalauti, kad po laisvės atėmimo būtų informuota trečioji šalis, ir teisės susisiekti su trečiaisiais asmenimis ir konsulinėmis įstaigomis laisvės atėmimo metu (OL L 294, 2013 11 6, p. 1).

***** 2016 m. kovo 9 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2016/343 dėl tam tikrų nekaltumo prezumpcijos ir teisės dalyvauti nagrinėjant baudžiamąją bylą teisme aspektų užtikrinimo (OL L 65, 2016 3 11, p. 1).

***** 2016 m. gegužės 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2016/800 dėl procesinių garantijų vaikams, kurie baudžiamajame procese yra įtariamieji ar kaltinamieji (OL L 132, 2016 5 21, p. 1).

***** 2016 m. spalio 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2016/1919 dėl teisinės pagalbos įtariamiesiems ir kaltinamiesiems vykstant baudžiamajam procesui ir prašomiems perduoti asmenims vykstant Europos arešto orderio vykdymo procedūroms (OL L 297, 2016 11 4, p. 1).“;

(2) 3 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

(a) j punktas pakeičiamas taip:

„j) važiavimas draudžiama juosta – neteisėtas naudojimas jau esama nuolatine ar laikinąja kelio dalimi, pavyzdžiui, viešojo transporto juosta arba dėl spūsčių ar kelio darbų laikinai uždaryta juosta, kaip nurodyta pažeidimo vietos valstybės narės teisėje;“;

(b) l punktas pakeičiamas taip:

„l) nacionalinė ryšių palaikymo institucija – kompetentinga institucija, paskirta šios direktyvos tikslais;“;

(c) pridedami o–z punktai:

„o) pakankamo atstumo iki priekyje važiuojančios transporto priemonės nesilaikymas – susidūrimui su priešais vairuotojo vairuojamą transporto priemonę važiuojančia transporto priemone, jeigu ji staiga sulėtintų greitį arba sustotų, išvengti būtino atstumo nesilaikymas, nustatytas pažeidimo vietos valstybės narės teisėje;

p) pavojingas lenkimas – kitos transporto priemonės ar kito eismo dalyvio lenkimas pažeidžiant pažeidimo vietos valstybėje narėje taikomas taisykles dėl pavojingo lenkimo;

q) pavojingas transporto priemonės statymas – transporto priemonės statymas pažeidžiant pažeidimo vietos valstybėje narėje taikomas taisykles dėl pavojingo transporto priemonių statymo. Rinkliavos už transporto priemonės stovėjimą nesumokėjimas ir kiti panašūs pažeidimai nelaikomi pavojingu transporto priemonės statymu;

r) vienos ar kelių ištisinių baltų linijų kirtimas – transporto priemonės persirikiavimas į kitą eismo juostą neteisėtai kertant bent vieną ištisinę baltą liniją, nustatytas pažeidimo vietos valstybės narės teisėje;

s) vairavimas prieš eismą – transporto priemonės vairavimas prieš nurodytą eismo kryptį, nustatytas pažeidimo vietos valstybės narės teisėje;

t) avarinių koridorių sudarymo ir naudojimo taisyklių nesilaikymas – taisyklių, susijusių tik su laikinosios eismo juostos tarp transporto priemonių, kurią turi suformuoti vairuotojai, sudarymu ir naudojimu avariniais tikslais, kad skubios pagalbos tarnybos transporto priemonės, pavyzdžiui, policijos transporto priemonės, gelbėjimo transporto priemonės ar gaisriniai

sunkvežimiai, galėtų pravažiuoti ir atvykti į avarijos vietą, nesilaikymas, nustatytas pažeidimo vietos valstybės narės teisėje;

u) perkrautos transporto priemonės naudojimas – transporto priemonės, kuri neatitinka didžiausiosios leidžiamosios masės reikalavimų, nustatytų nacionaliniuose įstatymuose ir kituose teisės aktuose, kuriais į nacionalinę teisę perkeliama Tarybos direktyva 96/53/EB*, arba pažeidimo vietos valstybės narės teisės aktuose, taikomuose transporto priemonėms ar operacijoms, kurioms tokie reikalavimai toje direktyvoje nenustatyti, naudojimas;

v) informacinis raštas – pirmas pranešimas, kurį gauna 5 straipsnio 1 dalies antroje pastraipoje nurodyti asmenys, neatsižvelgiant į tai, ar tai administracinis ar teismo sprendimas, arba kitas pažeidimo vietos valstybės narės arba pagal jos teisę įgalioto subjekto išsiųstas dokumentas, kuris išduotas iki apeliacijos pateikimo kompetentingam teismui etapo ir kuriame pateikiama bent 5 straipsnio 2 dalyje nurodyta informacija;

w) paskesni dokumentai – pažeidimo vietos valstybės narės arba pagal jos teisę įgalioto subjekto po informacinio rašto išdavimo išduoti administraciniai ar teismo sprendimai arba kiti dokumentai, kurie yra susiję su tuo raštu arba atitinkamu kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimu ir kurie išduoti iki apeliacijos pateikimo kompetentingam teismui etapo;

x) atsakingas asmuo – asmuo, kuris pagal pažeidimo vietos valstybės narės nacionalinę teisę atsako už 2 straipsnio 1 dalyje nurodytą kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimą;

y) galutinis naudotojas – fizinis asmuo, kuris nėra transporto priemonės, kuria buvo padarytas vienas iš 2 straipsnio 1 dalyje išvardytų pažeidimų, savininkas ar valdytojas, tačiau teisėtai naudojosi ta transporto priemone, visų pirma pagal ilgalaikės nuomos ar nuomos sutartį arba kaip darbuotojams skirtą transporto priemonių parko dalimi;

z) gyvenamosios vietos valstybė narė – valstybė narė, kurią pakankamai pagrįstai galima laikyti 5 straipsnio 1 dalies antroje pastraipoje nurodytų asmenų įprastine gyvenamąja vieta.

* 1996 m. liepos 25 d. Tarybos direktyva 96/53/EB, nustatanti tam tikrų Bendrijoje nacionaliniam ir tarptautiniam vežimui naudojamų kelių transporto priemonių didžiausius leistinus matmenis ir tarptautiniam vežimui naudojamų kelių transporto priemonių didžiausią leistiną masę (OL L 235, 1996 9 17, p. 59).“;

(3) įterpiamas 3a straipsnis:

„3a straipsnis

Nacionalinės ryšių palaikymo institucijos

1. Šioje direktyvoje nurodytais informacijos keitimosi tikslais kiekviena valstybė narė paskiria nacionalinę ryšių palaikymo instituciją. Nacionalinių ryšių palaikymo institucijų įgaliojimai reglamentuojami taikytina atitinkamos valstybės narės teise.

2. Valstybės narės užtikrina, kad jų atitinkamos nacionalinės ryšių palaikymo institucijos bendradarbiautų su institucijomis, dalyvaujančiomis tiriant 2 straipsnio 1 dalyje išvardytus kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimus, visų pirma siekiant

užtikrinti, kad visa būtina informacija būtų dalijamasi laiku ir kad būtų laikomasi 4a straipsnio 5 dalyje ir 5a straipsnio 2 dalyje nustatytų terminų.“;

(4) 4 straipsnis pakeičiamas taip:

„4 straipsnis

Valstybių narių keitimosi informacija procedūros

1. 2 straipsnio 1 dalyje išvardytų kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimų tyrimo tikslais valstybės narės kitų valstybių narių nacionalinėms ryšių palaikymo institucijoms suteikia prieigą prie toliau nurodytų nacionalinių transporto priemonių registracijos duomenų ir kartu – teisę atlikti automatinę paiešką:

- (a) duomenų, susijusių su transporto priemonėmis;
- (b) duomenų, susijusių su transporto priemonių savininkais, valdytojais ar galutiniais naudotojais, jei jų yra.

Paieškai atlikti būtini pirmos pastraipos a ir b punktuose nurodytų duomenų elementai yra nurodyti priede.

Atlikdama paiešką, t. y. išsiųsdama prašymą, pažeidimo vietos valstybės narės nacionalinė ryšių palaikymo institucija naudoja visą registracijos numerį.

2. Valstybės narės užtikrina, kad priedo 2 skirsnio I, II ir IV dalyse išvardyti duomenų elementai būtų prieinami ir atnaujinami jų nacionaliniuose transporto priemonių registruose.

3. Valstybės narės priedo 2 skirsnio IV dalyje ir, jei yra, 2 skirsnio V dalyje nurodytus duomenų elementus nacionaliniuose transporto priemonių registruose saugo ne trumpiau kaip 6 mėnesius po bet kokio atitinkamos transporto priemonės nuosavybės ar naudojimo pasikeitimo.

4. Valstybės narės vietoj prašomų duomenų elementų siunčia pranešimą „Informacija neatskleidžiama“ šiais atvejais:

- (a) transporto priemonė buvo atiduota į metalo laužą;
- (b) atliekant paiešką, t. y. išsiunčiant prašymą pagal 1 dalį, nepateikiamas visas transporto priemonės registracijos numeris;
- (c) visas transporto priemonės registracijos numeris, pateikiamas atliekant paiešką, t. y. išsiunčiant prašymą pagal 1 dalį, yra pasenęs arba neteisingas.

Jei transporto priemonė arba transporto priemonės registracijos numerio ženklas nacionaliniuose transporto priemonių registruose užregistruoti kaip pavogti, valstybės narės vietoj prašomų duomenų elementų siunčia pranešimą „Pavogta transporto priemonė arba registracijos numerio ženklas“.

5. Automatinės transporto priemonių registracijos duomenų paieškos tikslais valstybės narės naudoja specialiai sukurta Europos transporto priemonių ir vairuotojo pažymėjimų informacinės sistemos (EUCARIS) taikomąją programą ir iš dalies pakeistas šios programos versijas.

Valstybės narės užtikrina, kad automatinė transporto priemonių registracijos duomenų paieška būtų saugi, ekonomiškai efektyvi, greita ir patikima ir kad būtų atliekama sąveikiomis priemonėmis decentralizuotoje struktūroje.

Naudojant programinę įrangą, suteikiama galimybė keistis internetu tiek duomenimis realiuoju laiku, tiek duomenų paketais, t. y. siunčiant vieną žinutę galima pasikeisti

daugeliu prašymų ar atsakymų. Informacija, kuria keičiamasi per EUCARIS, perduodama užšifruota.

6. Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustatomos pagal šį straipsnį atliekamos automatinės paieškos procedūros ir techninės specifikacijos, įskaitant kibernetinio saugumo priemonės. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 10a straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

7. Kol bus pradėti taikyti šio straipsnio 6 dalyje nurodyti įgyvendinimo aktai, šio straipsnio 1 dalyje nurodytos paieškos atliekamos laikantis Sprendimo 2008/616/TVR* priedo 3 skyriaus 2 ir 3 punktuose aprašytų procedūrų, taikomų kartu su šios direktyvos priedu.

8. Kiekviena valstybė narė padengia savo išlaidas, susijusias su 5 dalyje nurodytos taikomosios programos ir jos pakeistų versijų administravimu, naudojimu ir technine priežiūra.

* 2008 m. birželio 23 d. Tarybos sprendimas 2008/616/TVR dėl Sprendimo 2008/615/TVR dėl tarpvalstybinio bendradarbiavimo gerinimo, visų pirma kovos su terorizmu ir tarpvalstybiniu nusikalstamumu srityje, įgyvendinimo (OL L 210, 2008 8 6, p. 12).“;

(5) įterpiami 4a, 4b ir 4c straipsniai:

„4a straipsnis

Savitarpio pagalba nustatant atsakingą asmenį

1. Valstybės narės viena kitai teikia savitarpio pagalbą, kai, remiantis pagal 4 straipsnio 1 dalį atliktos automatinės paieškos rezultatais, pažeidimo vietos valstybė narė negali pakankamai tiksliai identifikuoti atsakingo asmens, kaip to reikalaujama pagal jos nacionalinės teisės aktus, kad galėtų inicijuoti arba vykdyti 5 straipsnio 1 dalyje nurodytas tolesnes procedūras.

2. Pažeidimo vietos valstybė narė nusprendžia, ar prašyti savitarpio pagalbos, kad gautų 3 dalies antroje pastraipoje nurodytą papildomą informaciją. Prašymą gali pateikti tik administracinė ar teisminė institucija arba atitinkamoje byloje kompetentinga policijos tarnyba pagal tos valstybės narės nacionalinę teisę.

3. Kai pažeidimo vietos valstybė narė nusprendžia prašyti savitarpio pagalbos pagal 1 dalį, jos nacionalinė ryšių palaikymo institucija siunčia elektroninėmis priemonėmis parengtą ir pasirašytą prašymą registracijos valstybės narės arba gyvenamosios vietos valstybės narės nacionalinei ryšių palaikymo institucijai.

Registracijos valstybės narės arba gyvenamosios vietos valstybės narės gali būti prašoma:

- (a) remiantis jos jau turima informacija patvirtinti, kad galima pakankamai pagrįstai manyti, jog pažeidimo vietos valstybės narės aptikimo įrangos vizualiai užfiksuotas asmuo yra transporto priemonės savininkas, valdytojas ar galutinis naudotojas arba bet kuris asmuo, kuris laikomas atsakingu už vieną iš 2 straipsnio 1 dalyje išvardytų kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimų;
- (b) prašyti transporto priemonės savininko, valdytojo ar galutinio naudotojo arba bet kurio asmens, kuris laikomas atsakingu už vieną iš 2 straipsnio 1 dalyje išvardytų kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimų, pagal savo nacionalinę teisę pateikti informaciją apie atsakingo asmens tapatybę.

4. Jei registracijos valstybė narė arba gyvenamosios vietos valstybė narė gauna 3 dalyje nurodytą prašymą, ji surenka prašomą informaciją, išskyrus atvejus, kai ji nusprendžia remtis vienu iš 7 dalyje išvardytų atsisakymo motyvų arba prašomos informacijos surinkti neįmanoma. Registracijos valstybė narė arba gyvenamosios vietos valstybė narė nepagrįstai nedelsdama elektroniniu būdu per savo nacionalinę ryšių palaikymo instituciją perduoda prašomą informaciją pažeidimo vietos valstybės narės nacionalinei ryšių palaikymo institucijai.

3 dalies antros pastraipos b punkte nurodytu atveju registracijos valstybė narė arba gyvenamosios vietos valstybė narė prašo informacijos pagal taikytinas nacionalines procedūras, tarsi atitinkamą tyrimo priemonę būtų nurodžiusios taikyti jos pačios institucijos, nebent ji nusprendžia remtis vienu iš 7 dalyje išvardytų atsisakymo motyvų.

Registracijos valstybė narė ir gyvenamosios vietos valstybė narė, rinkdamos papildomą informaciją, laikosi pažeidimo vietos valstybės narės aiškiai reikalaujamų formalumų ir procedūrų tiek, kiek jie nėra nesuderinami su jų nacionalinės teisės aktais.

5. Valstybės narės užtikrina, kad prašoma informacija būtų pateikta nepagrįstai nedelsiant nuo prašymo gavimo.

Jei informacijos neįmanoma surinkti nepagrįstai nedelsiant nuo prašymo gavimo, registracijos valstybės narės arba gyvenamosios vietos valstybės narės nacionalinės ryšių palaikymo institucijos kuo greičiau perduoda tą informaciją pažeidimo vietos valstybei narei, tinkamai paaiškindamos vėlavimo priežastis.

Paašikėjus, kad registracijos valstybė narė arba gyvenamosios vietos valstybė narė negalės surinkti visos prašomos informacijos ar jos dalies, ji nedelsdama pateikia pažeidimo vietos valstybei narei išsamų priežasčių paaiškinimą.

6. Valstybės narės, į kurias kreipiamasi, gali numatyti išankstinio administracinio arba teismo patvirtinimo procedūrą, kuria būtų užtikrinta, kad prašoma informacija yra būtina ir proporcinga siekiant identifikuoti atsakingą asmenį, visų pirma atsižvelgiant į įtariamų atsakingų asmenų teises.

7. Valstybės narės gali atsisakyti pateikti pagal 3 dalį prašomą papildomą informaciją. Jos tai daro tik šiais atvejais:

- (a) pagal registracijos valstybės narės arba gyvenamosios vietos valstybės narės teisę taikomas imunitetas arba privilegija, dėl kurių neįmanoma pateikti informacijos;
- (b) prašomos informacijos pateikimas prieštarautų principui *ne bis in idem*;
- (c) prašomos informacijos pateikimas pakenktų esminiams nacionalinio saugumo interesams, sukeltų pavojų informacijos šaltiniui arba ją pateikiant reikėtų naudoti įslaptintą informaciją, susijusią su tam tikra žvalgybos veikla;
- (d) yra pagrįstų priežasčių manyti, kad prašomos informacijos pateikimas būtų nesuderinamas su registracijos valstybės narės arba gyvenamosios vietos valstybės narės pareigomis pagal Europos Sąjungos sutarties 6 straipsnį ir Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartiją;
- (e) pateikus prašomą informaciją būtų atskleista pagal registracijos valstybės narės arba gyvenamosios vietos valstybės narės nacionalinę teisę saugomo asmens tapatybė;

- (f) kai registracijos valstybė narė arba gyvenamosios vietos valstybė narė numato 6 dalyje nurodytą išankstinio administracinio arba teismo patvirtinimo procedūrą, tačiau pažeidimo vietos valstybė narė prieš perduodama prašymą jo nepatvirtino ir, atsižvelgiant į konkretaus atvejo aplinkybes, laikoma, kad prašoma informacija nėra būtina ir proporcinga atsakingo asmens tapatybei nustatyti.

Valstybės narės kuo greičiau, bet ne vėliau kaip per 15 dienų nuo prašymo gavimo, nusprendžia, ar jos remiasi vienu iš atsisakymo motyvų. Valstybės narės, nusprendusios remtis vienu iš atsisakymo motyvų, nepagrįstai nedelsdamos per savo nacionalinę ryšių palaikymo instituciją informuoja pažeidimo vietos valstybę narę apie pažeidimą.

8. Valstybės narės užtikrina, kad 3 dalies antros pastraipos b punkte nurodytu atveju būtų taikomos teisių gynimo priemonės, lygiavertės toms, kuriomis galima pasinaudoti panašioje vidaus byloje.

9. Siekdamas padėti veiksmingai taikyti šį straipsnį, pažeidimo vietos valstybės narės, registracijos valstybės narės ir gyvenamosios vietos valstybės narės nacionalinės ryšių palaikymo institucijos gali konsultuotis tarpusavyje bet kokiomis tinkamomis priemonėmis.

10. 2 dalyje nurodytas prašymas perduodamas registracijos valstybės narės arba gyvenamosios vietos valstybės narės kalba arba viena iš kalbų, apie kurias pranešta Komisijai pagal 5a straipsnio 8 dalį.

Atsakant į prašymą informacija perduodama pažeidimo vietos valstybės narės kalba arba kalbomis, apie kurias pranešta Komisijai pagal 5a straipsnio 8 dalį.

11. Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais išsamiau nustatomas standartinės elektroninės prašymo formos turinys, 3 ir 4 dalyse nurodytos informacijos perdavimo priemonės ir duomenų mainams skirtos taikomosios programos funkcijos ir techninės specifikacijos, įskaitant kibernetinio saugumo priemones. Programinės įrangos specifikacijose turi būti numatytas tiek internetinis asinchroninis keitimosi duomenimis režimas, tiek asinchroninis keitimosi duomenų paketais režimas, taip pat užšifruotas duomenų elementų perdavimas.

Standartinėje elektroninėje prašymo formoje pateikiama ši informacija:

- (a) administracinis arba teismo sprendimas dėl 6 dalyje nurodytos prašomos informacijos patvirtinimo ir, jei taikoma, išsami informacija apie sprendimą priėmusią instituciją;
- (b) duomenų elementai, susiję su transporto priemonių savininkais, valdytojais ar galutiniais naudotojais, gauti atlikus automatinę paiešką pagal 4 straipsnio 1 dalį;
- (c) jei įmanoma, iš aptikimo įrangos, visų pirma greičio matuoklių, gautas atsakingo asmens vaizdo įrašas.

Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 10a straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

4b straipsnis

Nacionalinės priemonės, padedančios lengviau identifikuoti atsakingą asmenį

1. Valstybės narės, siekdamos sėkmingai identifikuoti atsakingą asmenį, pagal savo nacionalinės teisės aktus gali imtis bet kurių priemonių, susijusių su 2 straipsnio 1 dalyje išvardytais kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimais, pavyzdžiui, priemonių, susijusių su pareiga bendradarbiauti identifikuojant atsakingą asmenį, su sąlyga, kad gerbiamos pagrindinės ir procesinės teisės pagal Sąjungos ir nacionalinę teisę.

2. Pagal 1 dalį valstybės narės visų pirma gali:

- (a) įteikti dokumentus asmenims, kurie laikomi atsakingais už 2 straipsnio 1 dalyje išvardytus kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimus, įskaitant dokumentus, kuriuose šių asmenų prašoma patvirtinti savo atsakomybę;
- (b) kuo tinkamiau taikyti įtariamiesiems atsakingiems asmenims nustatytas pareigas, kurios yra svarbios identifikuojant atsakingą asmenį.

4c straipsnis

Kitų duomenų bazių naudojimas

Valstybės narės gali keistis duomenimis arba prie jų prieiti per kitas duomenų bazes, pavyzdžiui, vairuotojo pažymėjimų registrą ar gyventojų registrą, tik tam, kad identifikuotų atsakingą asmenį. Jos tai daro tik tiek, kiek toks keitimasis duomenimis arba prieiga prie jų yra aiškiai grindžiami Sąjungos teisės aktais.“;

- (6) 5 straipsnis pakeičiamas taip:

„5 straipsnis

Informacinis raštas apie kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimus

1. Pažeidimo vietos valstybė narė nusprendžia, ar inicijuoti tolesnes procedūras dėl kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimų, išvardytų 2 straipsnio 1 dalyje.

Pažeidimo vietos valstybė narė, nusprendusi inicijuoti tokias procedūras, informaciniu raštu nedelsdama informuoja įtariamą atsakingą asmenį apie kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimą ir apie sprendimą inicijuoti tolesnes procedūras.

Informacinis raštas gali būti naudojamas kitais nei antroje pastraipoje nurodytais tikslais.

2. Informaciniame rašte pateikiama bent ši informacija:

- (a) nuoroda, kad raštas išduotas šios direktyvos tikslais;
- (b) kompetentingos institucijos pavadinimas, pašto adresas, telefono numeris ir e. pašto adresas;
- (c) visa svarbi informacija apie kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimą, visų pirma duomenys apie transporto priemonę, kuria padarytas pažeidimas, įskaitant transporto priemonės registracijos numerį, pažeidimo vietą, datą ir laiką, pažeidimo pobūdį, išsamią nuorodą į pažeistas teisės nuostatas ir, jei reikia, duomenys apie prietaisą, naudotą pažeidimui nustatyti;
- (d) išsami informacija apie kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimo teisinį kvalifikavimą, taikytinas sankcijas ir kitas teises kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimo pasekmes, įskaitant informaciją, susijusią su vairuotojo teisių atėmimu (įskaitant baudos taškus ar kitus teisės vairuoti apribojimus) pagal pažeidimo vietos valstybės narės nacionalinę teisę;

- (e) išsami informacija apie tai, kur ir kaip pasinaudoti teise į gynybą arba pateikti apeliaciją dėl sprendimo nagrinėti kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimą, įskaitant tokios apeliacijos priimtinumo reikalavimus ir apeliacijos pateikimo terminą, taip pat apie tai, ar pagal pažeidimo vietos valstybės narės nacionalinę teisę taikomos procedūros *in absentia* ir kokiomis sąlygomis;
- (f) kai taikytina, informacija apie procedūras, pagal kurias šio straipsnio 1 dalies antroje pastraipoje nurodyti asmenys pagal 4b straipsnį turi informuoti pažeidimo vietos valstybės narės institucijas apie atsakingo asmens tapatybę;
- (g) kai taikytina, išsami informacija apie institucijos, kuriai galima sumokėti paskirtą piniginę nuobaudą, pavadinimą, adresą ir tarptautinį banko sąskaitos numerį (IBAN), mokėjimo terminą ir alternatyvius mokėjimo būdus, visų pirma konkrečias taikomas programas, jei tie būdai yra prieinami ir rezidentams, ir nerezidentams;
- (h) informacija apie taikytinas duomenų apsaugos taisykles, duomenų subjektų teises ir galimybę gauti papildomos informacijos arba nuorodą į vietą, kurioje šią informaciją galima lengvai gauti pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos (ES) 2016/680 13 straipsnį, įskaitant informaciją, iš kokio šaltinio gauti asmens duomenys, arba pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2016/679 13 ir 14 straipsnius;
- (i) kai taikytina, išsami informacija apie tai, ar ir kaip galima sušvelninti sankcijas už 2 straipsnio 1 dalyje išvardytus pažeidimus, be kita ko, iš anksto sumokant piniginę nuobaudą;
- (j) kai taikytina, aiški nuoroda, kad informacinį raštą siunčiantis privatusis arba viešasis subjektas yra pažeidimo vietos valstybės narės pagal 5b straipsnį įgaliotas atstovas, ir aiškų reikalaujamų pinigų sumų atskyrimą pagal jų teisinį pagrindą.

3. Nukrypstant nuo 2 dalies, valstybės narės užtikrina, kad tuo atveju, kai atsakingas asmuo yra vairuotojas nerezidentas, kuris buvo patikrintas vietoje atliekant patikrinimą kelyje, informaciniame rašte būtų pateikti bent 2 dalies c, d, e ir g punktuose išvardyti duomenys.

4. Įtariamų atsakingų asmenų prašymu pažeidimo vietos valstybė narė užtikrina, kad būtų suteikta prieiga prie visos reikšmingos informacijos, kurią turi institucijos, kompetingos tirti 2 straipsnio 1 dalyje nurodytą kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimą.

5. Valstybės narės užtikrina, kad terminų, per kuriuos nerezidentai gali pasinaudoti savo teisėmis pateikti apeliaciją arba sušvelninti sankcijas pagal 2 dalies e ir i punktus, pradžia atitiktų informacinio rašto gavimo datą.“;

(7) Įterpiami 5a ir 5b straipsniai:

„5a straipsnis

Informacinio rašto ir paskesnių dokumentų įteikimas

1. Valstybės narės informacinį raštą ir paskesnius dokumentus įtariamiesiems atsakingiems asmenims siunčia registruoto pristatymo arba vienodos vertės elektroninėmis priemonėmis pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 910/2014* III skyriaus 7 skirsnį arba šio reglamento 5 straipsnio 3 dalyje nurodytu atveju informacinį raštą tiesiogiai pateikia įtariamam atsakingam asmeniui.

2. Valstybės narės užtikrina, kad informacinis raštas būtų išsiųstas ne vėliau kaip per vieną mėnesį nuo 2 straipsnio 1 dalyje nurodyto kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimo užregistravimo arba, jei tyrimo metu reikia išsiųsti daugiau informacinių raštų, per 15 dienų nuo įvykio, dėl kurio reikėjo išsiųsti vėlesnius informacinius raštus.

Valstybės narės užtikrina, kad bet kurie kiti paskesni dokumentai būtų išsiųsti per 15 dienų nuo įvykio, dėl kurio juos reikėjo išsiųsti.

3. Pažeidimo vietos valstybė narė informacinį raštą arba paskesnius dokumentus įtariamiesiems atsakingiems asmenims gali išsiųsti per registracijos valstybės narės arba gyvenamosios vietos valstybės narės valdžios institucijas šiais atvejais:

- (a) asmens, kuriam skirtas dokumentas, adresas yra nežinomas, neišsamus arba neaiškus;
- (b) pagal pažeidimo vietos valstybės narės nacionalinėje teisėje nustatytas procedūrinės taisyklės reikalaujama įrodyti, kad dokumentas buvo įteiktas, išskyrus įrodymus, kuriuos galima gauti registruoto pristatymo arba lygiavertėmis elektroninėmis priemonėmis;
- (c) įteikti dokumento registruoto pristatymo arba lygiavertėmis elektroninėmis priemonėmis nebuvo įmanoma;
- (d) pažeidimo vietos valstybė narė turi pagrįstų priežasčių manyti, kad dokumento įteikimas registruoto pristatymo arba lygiavertėmis elektroninėmis priemonėmis konkrečiu atveju bus neveiksmingas arba netinkamas.

4. Prašymą inicijuoti 3 dalyje nurodytą savitarpio pagalbos procedūrą gali pateikti administracinė ar teisminė institucija arba atitinkamoje byloje kompetentinga policijos tarnyba pagal pažeidimo vietos valstybės narės nacionalinę teisę.

Pažeidimo vietos valstybės narės nacionalinė ryšių palaikymo institucija informacinį raštą arba paskesnius dokumentus, kuriuos ketinama įteikti registracijos valstybės narės arba gyvenamosios vietos valstybės narės nacionalinei ryšių palaikymo institucijai perduoda kartu su elektroninėmis priemonėmis parengtu prašymu.

5. Valstybės narės užtikrina, kad informacinis raštas ir paskesni dokumentai, kurie turi būti įteikti pagal 3 dalį, būtų įteikti pagal jų nacionalinę teisę arba tinkamai pagrįstais atvejais tam tikru būdu, kurio paprašo pažeidimo vietos valstybė narė, nebent toks būdas nesuderinamas su jų nacionaline teise.

6. Registracijos valstybė narė arba gyvenamosios vietos valstybė narė užtikrina, kad jos nacionalinė ryšių palaikymo institucija išduotų elektroninėmis priemonėmis parengtą pažymą ir ją nusiųstų pažeidimo vietos valstybės narės nacionalinei ryšių palaikymo institucijai šiais atvejais:

- (a) užbaigus informacinio rašto arba paskesnių dokumentų įteikimo pagal 3 dalį formalumus;
- (b) jei pristatyti nepavyksta.

Pažeidimo vietos valstybės narės prašymu prie pažymos pridedama įteiktų dokumentų kopija.

7. 4 dalyje nurodytas prašymas perduodamas registracijos valstybės narės arba gyvenamosios vietos valstybės narės kalba arba viena iš kalbų, apie kurias pranešta

Komisijai pagal 8 dalį. 6 dalyje nurodyta pažyma perduodama pažeidimo vietos valstybės narės kalba, apie kurią pranešta Komisijai pagal 8 dalį.

8. Jei pažeidimo vietos valstybė narė nusprendžia inicijuoti tolesnes procedūras dėl 2 straipsnio 1 dalyje išvardytų kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimų, ta valstybė narė siunčia informacinį raštą ir paskesnius dokumentus transporto priemonės registracijos dokumento kalba.

Jei transporto priemonės registracijos dokumento kalba nėra žinoma arba kai kyla pagrįstų abejonių, ar informacinio rašto arba paskesnių dokumentų siuntimas transporto priemonės registracijos dokumento kalba atitiktų atitinkamo asmens pagrindinių teisių apsaugą, informacinis raštas ir paskesni dokumentai siunčiami registracijos valstybės narės arba įtariamo atsakingo asmens gyvenamosios vietos valstybės narės oficialiąja (-iosiomis) kalba (-omis).

Šios dalies antroje pastraipoje nurodytais atvejais, kai registracijos valstybėje narėje arba gyvenamosios vietos valstybėje narėje yra kelios oficialiosios kalbos, informaciniai raštai ir paskesni dokumentai siunčiami regiono ar kito geografinio vieneto, kuriame yra įtariamų atsakingų asmenų adresas, oficialiąja (-iosiomis) kalba (-omis) arba kita kalba, kurią ta valstybė narė nurodė kaip priimtina.

Kiekviena valstybė narė nurodo Komisijai bet kurią oficialiąją Sąjungos kalbą, kuria gali būti siunčiamas informacinis raštas, prireikus šią informaciją suskirsčiusios pagal regionus ar kitus geografinius vienetus. Komisija priimtinių kalbų sąrašą paskelbia 8 straipsnyje nurodytame interneto portale.

9. Valstybės narės užtikrina, kad įtariamiems atsakingiems asmenims iki apeliacijos pateikimo teismui etapo būtų leidžiama bendrauti su pažeidimo vietos valstybės narės institucijomis bet kuria kalba, kurią registracijos valstybė narė arba gyvenamosios vietos valstybė narė arba pažeidimo vietos valstybė narė nurodė Komisijai pagal 8 dalį, arba, jei atitinkamas asmuo nepakankamai moka tas kalbas, Sąjungos kalba, kuria tas asmuo kalba arba kurią supranta.

10. Valstybės narės užtikrina, kad informacinio rašto ir paskesnių dokumentų vertimo kokybė atitiktų bent Direktyvos 2010/64/ES 3 straipsnio 9 dalyje nustatytą standartą.

11. Pažeidimo vietos valstybė narė užtikrina, kad įtariamiems atsakingiems asmenims įteiktą informacinį raštą ir paskesnius dokumentus bet kurio asmens, kuris yra teisiškai suinteresuotas pagal 5 straipsnį inicijuotų procedūrų rezultatais, prašymu, grindžiamu argumentais, kad tokie dokumentai neatitinka šio straipsnio, galėtų veiksmingai ir greitai peržiūrėti teismas, tribunolas ar panaši institucija, įgaliota priimti teisiškai privalomus sprendimus.

12. Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustatomas 4 dalyje nurodyto prašymo elektroninių formų ir 6 dalyje nurodytos pažymos turinys ir duomenų mainams skirtos taikomosios programos funkcijos ir techninės specifikacijos, įskaitant kibernetinio saugumo priemones. Programinės įrangos specifikacijose turi būti numatytas tiek internetinis asinchroninis keitimosi duomenimis režimas, tiek asinchroninis keitimosi duomenų paketais režimas. Duomenys perduodami naudojant pažangiausią šifravimo technologiją. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 10a straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

5b straipsnis

Valstybių narių įgaliotų teisės subjektų finansiniai reikalavimai

Valstybės narės užtikrina, kad tais atvejais, kai jos įgalioja atskirą juridinio asmens statusą turintį privatųjį arba viešąjį subjektą administruoti pagal 5 straipsnio 1 dalį inicijuotas tolesnes procedūras arba jų dalį, įskaitant piniginių nuobaudų vykdymą, įtariamais atsakingiems asmenims netaikomi to subjekto mokesčiai, susiję su teisinėmis ir administracinėmis išlaidomis, patirtomis administruojant tas procedūras. Tai nedaro poveikio valstybių narių valdžios institucijų teisei nustatyti proporcingus administracinius mokesčius.

* 2014 m. liepos 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 910/2014 dėl elektroninės atpažinties ir elektroninių operacijų patikimumo užtikrinimo paslaugų vidaus rinkoje, kuriuo panaikinama Direktyva 1999/93/EB (OL L 257, 2014 8 28, p. 73).“;

(8) 6, 7 ir 8 straipsniai pakeičiami taip:

„6 straipsnis

Ataskaitų teikimas ir stebėseną

1. Ne vėliau kaip šiomis datomis: 2024 m. gegužės 6 d., 2026 m. gegužės 6 d. (...) kiekviena valstybė narė nusiunčia Komisijai išsamią ataskaitą pagal šios dalies antrą ir trečią pastraipą.

Kiekvienoje išsamioje ataskaitoje nurodomas pažeidimo vietos valstybės narės atliktų automatinių paieškų prašymų, pateiktų registracijos valstybės narės nacionalinei ryšių palaikymo institucijai po jos teritorijoje padarytų pažeidimų, skaičius, taip pat nurodoma pažeidimų, dėl kurių buvo pateikti prašymai, rūšis ir nepatenkintų prašymų skaičius.

Kiekvienoje išsamioje ataskaitoje taip pat aprašoma su tolesniais veiksmais, kurių buvo imtasi kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimų atveju, susijusi padėtis nacionaliniu lygmeniu, remiantis tokių pažeidimų, dėl kurių buvo išsiųsti informaciniai raštai, dalimi.

2. Iki [ketveri metai nuo šios direktyvos įsigaliojimo dienos], o vėliau – kas ketverius metus kiekviena valstybė narė siunčia Komisijai šios direktyvos taikymo ataskaitą.

3. Ataskaitoje nurodomas pažeidimo vietos valstybės narės pagal 4 straipsnio 1 dalį atliktų automatinių paieškų prašymų, pateiktų registracijos valstybės narės nacionalinei ryšių palaikymo institucijai po jos teritorijoje padarytų 2 straipsnio 1 dalyje išvardytų kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimų, skaičius, taip pat nurodoma pažeidimų, dėl kurių buvo pateikti prašymai, rūšis ir nepatenkintų prašymų, suskirstytų pagal gauto neigiamo atsakymo rūšį, skaičius. Ši informacija gali būti grindžiama per EUCARIS pateiktais duomenimis.

Ataskaitoje taip pat aprašoma su tolesniais veiksmais, kurių buvo imtasi kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimų atveju, susijusi padėtis nacionaliniu lygmeniu. Aprašyme nurodoma bent:

- (a) bendras 2 straipsnio 1 dalyje išvardytų užregistruotų kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimų, kurie buvo nustatyti automatiškai arba vietoje neidentifikavus atsakingo asmens, skaičius;
- (b) 2 straipsnio 1 dalyje išvardytų užregistruotų kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimų, padarytų transporto priemonėmis, registruotomis kitoje valstybėje

narėje nei ta, kurioje buvo padarytas pažeidimas, ir nustatytų automatiškai arba vietoje neidentifikavus atsakingo asmens, skaičius;

- (c) stacionariosios arba nuimamosios automatinio aptikimo įrangos, įskaitant greičio matuoklius, skaičius;
- (d) nerezidentų savanoriškai sumokėtų piniginių nuobaudų skaičius;
- (e) pagal 4a straipsnio 3 dalį elektroniniu būdu perduotų savitarpio pagalbos prašymų skaičius ir tokių prašymų, kai informacija nebuvo pateikta, skaičius;
- (f) pagal 5a straipsnio 4 dalį elektroniniu būdu perduotų savitarpio pagalbos prašymų skaičius ir tokių prašymų, kai įteikti dokumentų nebuvo įmanoma, skaičius.

4. Komisija įvertina valstybių narių atsiųstas ataskaitas ir apie jų turinį informuoja 10a straipsnyje nurodytą komitetą ne vėliau kaip per 6 mėnesius nuo visų valstybių narių ataskaitų gavimo.

7 straipsnis

Papildomos pareigos

Nedarant poveikio pareigoms pagal Reglamentą (ES) 2016/679, Direktyvą (ES) 2016/680 ir Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą (ES) 2022/2555*, valstybės narės informuoja viena kitą apie kibernetinius incidentus, apie kuriuos pranešta pagal Direktyvos (ES) 2022/2555 10 straipsnį, kai incidentai susiję su virtualioje ar fizinėje debesioje saugomais duomenimis arba debesijos prieglobos paslaugomis.

8 straipsnis

Tarpvalstybinio keitimosi informacija apie kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimus portalas (CBE portalas)

1. Komisija sukuria ir prižiūri internetinį CBE portalą, kuriuo galima naudotis visomis oficialiosiomis Sąjungos kalbomis ir kuris skirtas:

- (a) dalytis su eismo dalyviais informacija apie valstybėse narėse galiojančias šios direktyvos taikymo srities taisykles, visų pirma apie kelių eismo saugumo taisykles, apeliacijos procedūras, taikomas sankcijas ir piniginių nuobaudų mokėjimo sistemas bei turimas priemones;
- (b) nacionalinėms ryšių palaikymo institucijoms ir kitoms atitinkamoms valstybių narių institucijoms keistis tarpusavyje ir su kitais eismo dalyviais informacija ir palaikyti kitus ryšius, visų pirma suteikiant prieigą prie konkrečių valstybių narių taikomųjų programų, palengvinančių sankcijų vykdymą, įskaitant, kai taikytina, piniginių nuobaudų mokėjimą. Tai gali apimti keitimąsi transporto priemonių registracijos duomenimis ir informacija apie asmenis, kurie laikomi atsakingais arba yra atsakingi už 2 straipsnio 1 dalyje išvardytus kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimus.

2. Prieiga prie CBE portalo suteikiama nacionalinėms ryšių palaikymo institucijoms ir kitoms atitinkamoms institucijoms, kurios yra kompetentingos identifikuoti atsakingus asmenis ir tarpvalstybiniu mastu užtikrinti kelių eismo saugumo taisyklių vykdymą valstybėse narėse.

3. Valstybės narės padeda eismo dalyviams patikrinti informacinių raštų ir paskesnių dokumentų autentiškumą. Šiuo tikslu valstybės narės per CBE portalą dalijasi tarpusavyje ir su Komisija savo institucijų parengtų informacinių raštų ir paskesnių dokumentų, kurie naudojami tarpvalstybiniais atvejais, šablonais. Valstybės narės taip pat informuoja viena kitą apie institucijas ir įgaliotus teisės subjektus, kurie turi teisę išduoti tuos raštus ir dokumentus. Pagal Reglamentą 2018/1725** CBE portalo valdytoja yra Komisija.

4. CBE portalas turi būti suderinamas su sąsaja, sukurta pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2018/1724***, ir su kitais panašios paskirties portalais ar platformomis, pavyzdžiui, Europos e. teisingumo portalu.

5. Per CBE portalą valstybės narės šio straipsnio tikslais viena kitai ir Komisijai teikia naujausią informaciją ir reguliariai bendrauja su eismo dalyviais.

6. Komisija priima įgyvendinimo aktus, kad nustatytų technines specifikacijas, įskaitant kibernetinio saugumo priemones, būtinas CBE portalui naudoti ir jo techninei priežiūrai vykdyti. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 10a straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

* 2022 m. gruodžio 14 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2022/2555 dėl priemonių aukštam bendram kibernetinio saugumo lygiui visoje Sąjungoje užtikrinti, kuria iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 910/2014 ir Direktyva (ES) 2018/1972 ir panaikinama Direktyva (ES) 2016/1148 (TIS 2 direktyva) (OL L 333, 2022 12 27, p. 80).

** 2018 m. spalio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/1725 dėl fizinių asmenų apsaugos Sąjungos institucijoms, organams, tarnyboms ir agentūroms tvarkant asmens duomenis ir dėl laisvo tokių duomenų judėjimo, kuriuo panaikinamas Reglamentas (EB) Nr. 45/2001 ir Sprendimas Nr. 1247/2002/EB (OL L 295, 2018 11 21, p. 39).

*** 2018 m. spalio 2 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/1724, kuriuo sukuriama bendrieji skaitmeniniai vartai, skirti suteikti prieigą prie informacijos, procedūrų ir pagalbos bei problemų sprendimo paslaugų, ir kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 1024/2012 (OL L 295, 2018 11 21, p. 1).“;

(9) Įterpiamas 8a straipsnis:

„8a straipsnis

Finansinė parama tarpvalstybiniam bendradarbiavimui vykdymo užtikrinimo srityje

Komisija teikia finansinę paramą iniciatyvoms, kuriomis prisidedama prie tarpvalstybinio bendradarbiavimo užtikrinant kelių eismo saugumo taisyklių laikymąsi Sąjungoje, visų pirma keičiantis geriausios praktikos pavyzdžiais, taikant pažangias vykdymo užtikrinimo metodikas ir būdus valstybėse narėse, gerinant vykdymo užtikrinimo institucijų gebėjimus ir rengiant informuotumo didinimo kampanijas, susijusias su tarpvalstybiniais vykdymo užtikrinimo veiksmais.“;

(10) 9 straipsnis pakeičiamas taip:

„9 straipsnis

Deleguotieji aktai

Komisijai pagal 10 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais iš dalies keičiamas priedas, kad jis būtų atnaujinamas atsižvelgiant į technikos pažangą arba kai to reikalaujama pagal Sąjungos teisės aktus, tiesiogiai susijusius su priedo atnaujinimu.“;

- (11) įterpiamas 10a straipsnis:

„10a straipsnis

Komiteto procedūra

1. Komisijai padeda komitetas. Tas komitetas – komitetas, apibrėžtas Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) Nr. 182/2011*.

2. Kai daroma nuoroda į šią dalį, taikomas Reglamento (ES) Nr. 182/2011 5 straipsnis. Kai komiteto nuomonei gauti būtina rašytinė procedūra, tokia procedūra laikoma baigta be rezultato, jei per nuomonei pateikti nustatytą laikotarpį taip nusprendžia komiteto pirmininkas arba to prašo paprastoji komiteto narių dauguma.

Kai komitetas nuomonės nepateikia, Komisija įgyvendinimo akto projekto nepriima ir taikoma Reglamento (ES) Nr. 182/2011 5 straipsnio 4 dalies trečia pastraipa.

* 2011 m. vasario 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 182/2011, kuriuo nustatomos valstybių narių vykdomos Komisijos naudojimosi įgyvendinimo įgaliojimais kontrolės mechanizmų taisyklės ir bendrieji principai (OL L 55, 2011 2 28, p. 13).“;

- (12) 11 straipsnis pakeičiamas taip:

„11 straipsnis

Komisijos ataskaita

Komisija ne vėliau kaip per 18 mėnesių nuo 6 straipsnio 2 dalyje nurodytų ataskaitų gavimo iš visų valstybių narių pateikia Europos Parlamentui ir Tarybai šios direktyvos taikymo valstybėse narėse ataskaitą.“;

- (13) I priedas pakeičiamas šios direktyvos priedo tekstu;

- (14) II priedas išbraukiamas.

2 straipsnis

1. Valstybės narės užtikrina, kad įsigaliojusių įstatymai ir kiti teisės aktai, būtini, kad šios direktyvos būtų laikomasi ne vėliau kaip nuo [dveji metai nuo šios direktyvos įsigaliojimo]. Jos nedelsdamos pateikia Komisijai tų teisės aktų nuostatų tekstą.

Valstybės narės, priimdamos tas nuostatas, daro jose nuorodą į šią direktyvą arba tokia nuoroda daroma jas oficialiai skelbiant. Nuorodos darymo tvarką nustato valstybės narės.

2. Valstybės narės pateikia Komisijai šios direktyvos taikymo srityje priimtų nacionalinės teisės aktų pagrindinių nuostatų tekstus.

3 straipsnis

Ši direktyva įsigalioja dvidešimtą dieną po jos paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

4 straipsnis

Ši direktyva skirta valstybėms narėms.

Priimta Briuselyje

*Europos Parlamento vardu
Pirmininkas / Pirmininkė*

*Tarybos vardu
Pirmininkas / Pirmininkė*

FINANSINĖ TEISĖS AKTO PASIŪLYMO PAŽYMA

1. PASIŪLYMO (INICIATYVOS) STRUKTŪRA

1.1. Pasiūlymo (iniciatyvos) pavadinimas

Pasiūlymas dėl direktyvos, kuria iš dalies keičiama Direktyva (ES) 2015/413, kuria sudaromos palankesnės sąlygos keistis informacija tarpvalstybiniu lygmeniu apie kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimus

1.2. Atitinkama (-os) politikos sritis (-ys)

Transportas, kelių eismo saugumas

1.3. Pasiūlymas (iniciatyva) susijęs (-usi) su:

☐ nauju veiksmu

☐ nauju veiksmu, kai bus įgyvendintas bandomasis projektas ir (arba) atlikti parengiamieji veiksmai⁷³

X esamo veiksmo galiojimo pratęsimu

☐ vieno ar daugiau veiksmų sujungimu arba nukreipimu į kitą / naują veiksmą

1.4. Tikslas (-ai)

1.4.1. Bendrasis (-ieji) tikslas (-ai)

Bendrasis šios iniciatyvos tikslas – pagerinti kelių eismo saugumą, tarpvalstybiniu mastu veiksmingiau užtikrinant kelių eismo saugumo taisyklių vykdymą ES.

1.4.2. Konkretus (-ūs) tikslas (-ai)

Konkretūs iniciatyvos tikslai:

- užtikrinti, kad vairuotojai nerezidentai geriau laikytųsi papildomų kelių eismo saugumo taisyklių;
- supaprastinti valstybių narių savitarpio pagalbos procedūras tarpvalstybiniu mastu tiriant kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimus;
- stiprinti pažeidėjų nerezidentų pagrindinių teisių apsaugą, įskaitant suderinimą su naujomis ES asmens duomenų apsaugos taisyklėmis.

1.4.3. Numatomas (-i) rezultatas (-ai) ir poveikis

Nurodyti poveikį, kurį pasiūlymas (iniciatyva) turėtų padaryti tiksliniams gavėjams (tikslinėms grupėms).

Iniciatyva padės siekti bendro tikslo – didinti kelių eismo saugumą ES, geriau užtikrinant kelių eismo saugumo taisyklių vykdymą pažeidėjų nerezidentų, kurie dažnai išvengia sankcijų, atveju. Apskaičiuota, kad tai turės didelį teigiamą poveikį, turint omenyje išgelbėtas gyvybes ir išvengtus sužalojimus (išgelbėtos 384 gyvybės ir išvengta 21 405 sužalojimų).

Pasiūlymo taikymo sritis bus išplėsta, kad apimtų kitus kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimus, pavyzdžiui, pakankamo atstumo iki priekyje važiuojančios transporto priemonės nesilaikymą, pavojingą lenkimą, pavojingą transporto

⁷³

Kaip nurodyta Finansinio reglamento 58 straipsnio 2 dalies a arba b punkte.

priemonės statymą, baltos linijos (-ų) kirtimą, vairavimą prieš eismą ar avarinio sustojimo juosta ir perkrautos transporto priemonės vairavimą. Į taikymo sritį įtraukus šiuos pažeidimus, tikimasi, kad nustatytų pažeidimų skaičius, palyginti su baziniu scenarijumi, 2025 m. ir per visą vertinimo laikotarpį padidės 2 %.

Šiuo metu apie 20 % visų pažeidimų, padarytų su užsienyje registruotomis transporto priemonėmis, tyrimų nepavyksta atlikti dėl techninių priežasčių, pavyzdžiui, dėl to, kad nacionaliniuose transporto priemonių registruose negalima gauti tikslios informacijos ir identifikuoti atsakingo asmens. Tikimasi, kad įgyvendinus pasiūlymą padaugės sėkmingai atliktų tyrimų. Pasiūlymu nustatytos politikos priemonės, kuriomis siekiama pagerinti transporto priemonių registrų turinį ir esamą vykdymo užtikrinimo institucijų keitimąsi informacija. Be šių priemonių, į jį įtrauktos pritaikytos tolesnės tyrimo procedūros, grindžiamos elektroniniu keitimusi konkrečia informacija, pavyzdžiui, vaizdiniais įrodymais, kad būtų galima geriau identifikuoti atsakingą asmenį. Juo taip pat leidžiama taikyti transporto priemonės savininko ir (arba) valdytojo pareigą bendradarbiauti su vykdymo užtikrinimo institucijomis identifikuojant vairuotoją ir (arba) faktinį pažeidėją pagal valstybių narių nacionalinę teisę.

Pasiūlymu prisidedama prie geresnio tarpvalstybinio sankcijų vykdymo užtikrinimo, nes priemonės, kuriomis siekiama pagerinti tyrimą ir identifikuoti atsakingą asmenį, taip pat turės teigiamą poveikį sėkmingai ištirtų pažeidimų skaičiui, taigi, dėl vienodo požiūrio į vairuotojus padidės vykdymo užtikrinimo rodikliai.

Pasiūlymu nustatomos priemonės, kurių tikslas – pagerinti nerezidentų vairuotojų pagrindinių teisių apsaugą, siekiant užtikrinti, kad vykdymo užtikrinimo institucijų išduotame informaciniame rašte arba paskesniuose dokumentuose, susijusiuose su pažeidimu, būtų pateikta visa būtina informacija apie administracinį ar baudžiamąjį procesą, jie būtų parašyti vairuotojams suprantama kalba ir būtų galima patikrinti šių dokumentų autentiškumą.

Galiausiai pasiūlymu siekiama pagerinti tarpvalstybinį kelių eismo saugumo taisyklių vykdymo užtikrinimą remiantis esamomis intervencijos priemonėmis. Tai reiškia, kad pagrindiniame scenarijuje jau numatyta tam tikrų priemonių nustatytoms problemoms spręsti. Į pasiūlymą įtrauktos priemonės yra daugiausia techninio pobūdžio ir papildo galiojančias taisykles, tačiau pripažįstama, kad nacionalinių teisinių sistemų, įskaitant procedūras, kuriomis grindžiamas tarpvalstybinis kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimų tyrimas, ir tarpvalstybinis sankcijų už tokius pažeidimus vykdymo užtikrinimas, suderinimas, dėl kurio galėtų gerokai padidėti sėkmingų tyrimų dalis, nėra įmanomas.

Dėl numatomo pasiūlymo taikymo srities išplėtimo ir dėl supaprastinto tarpvalstybinio kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimų tyrimo, kuris yra pritaikytas masiniam pažeidimų, kurie dažnai laikomi administraciniais ir kurie skaitmenizuoti sukuriant specialų IT portalą ir platformas, nustatymui, bus galima sėkmingai ištirti daugiau pažeidimų ir taip sumažinti pažeidėjų nerezidentų nebaudžiamumą. Todėl vairuotojai nerezidentai pritaikys savo elgesį keliuose. Tikimasi, kad dėl to užsienyje registruotomis transporto priemonėmis bus padaryta mažiau pažeidimų, palyginti su pagrindiniu scenarijumi.

1.4.4. Veiklos rezultatų rodikliai

Nurodyti pažangos ir laimėjimų stebėsenos rodiklius.

Komisija stebės šiuos veiklos rezultatų rodiklius, susijusius su iniciatyvos / intervencinės priemonės įgyvendinimu ir taikymo veiksmingumu (pasiūlymo 6 straipsnis):

- bendrą užregistruotų kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimų, kurie patenka į direktyvos taikymo sritį ir yra nustatomi automatiškai arba vietoje neidentifikavus atsakingo asmens, skaičių;
- užregistruotų kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimų, kurie patenka į direktyvos taikymo sritį ir yra padaryti transporto priemonėmis, registruotomis kitoje valstybėje narėje nei ta, kurioje buvo padarytas pažeidimas, ir yra nustatyti automatiškai arba vietoje neidentifikavus atsakingo asmens, skaičių;
- stacionariosios arba nuimamosios automatinio aptikimo įrangos, pvz., greičio matuoklių, skaičių;
- nerezidentų savanoriškai sumokėtų piniginių nuobaudų skaičių;
- pagal savitarpio pagalbos procedūrą elektroniniu būdu perduotų prašymų skaičių ir tokių prašymų, kai informacija nebuvo pateikta, skaičių;
- elektroniniu būdu perduotų prašymų dėl dokumentų įteikimo skaičių ir tokių prašymų, kai įteikti dokumentų nebuvo įmanoma, skaičių.

1.5. Pasiūlymo (iniciatyvos) pagrindas

1.5.1. Trumpalaikiai arba ilgalaikiai poreikiai, įskaitant išsamų iniciatyvos įgyvendinimo pradinio etapo tvarkaraštį

Nenustatyta jokių konkrečių reikalavimų, kuriuos reikėtų įvykdyti trumpuoju ar ilguoju laikotarpiu. Nepaisant to, tikimasi, kad trumpuoju laikotarpiu ši iniciatyva gerokai sumažins pažeidėjų nerezidentų nebaudžiamumą, ir bus grindžiama dabartine direktyva, kuri labai padėjo panaikinti jų anonimiškumą. Ilgainiui numatoma akivaizdžiau sumažinti eismo įvykių, kuriuose žūsta ir sunkiai sužalojami vairuotojai nerezidentai, skaičių.

1.5.2. Sąjungos dalyvavimo pridėtinė vertė (gali būti susijusi su įvairiais veiksniais, pvz., koordinavimo nauda, teisiniu tikrumu, didesniu veiksmingumu ar papildomumu). Šiame punkte „Sąjungos dalyvavimo pridėtinė vertė“ – dalyvaujant Sąjungai užtikrinama vertė, papildanti vertę, kuri būtų užtikrinta vien valstybių narių veiksmams.

Iniciatyvos pridėtinė vertė yra panaši į dabartinės direktyvos ES pridėtinę vertę. Galiojantys dvišaliai ir daugiašaliai susitarimai (pvz., Zalcburgo forumo CBE susitarimas) negalėtų būti tokio pat veiksmingumo kaip ir direktyva tiek panaikinant nerezidentų pažeidėjų nebaudžiamumą, tiek užtikrinant vienodą požiūrį į visus eismo dalyvius. Atlikus direktyvos vertinimą paaiškėjo, kad jei valstybės narės norėtų pasiekti tokių pačių rezultatų sudarydamos dvišalius susitarimus, turėtų būti pasirašyti šimtai šių susitarimų, o tai būtų labai sudėtinga, atsirastų galimų neatitikimų ir dėl to nacionalinės administracijos patirtų didelių išlaidų. Todėl ES veiksmų pridėtinę vertę galima vertinti ir efektyvumo požiūriu, atsižvelgiant į tai, kad bendra sistema užtikrina didesnę veiksmingumą.

Dabartinės direktyvos trūkumus, visų pirma jos veiksmingumo trūkumą, galima pašalinti tik imantis veiksmų ES lygmeniu. Tik ES priemonė gali užtikrinti nuoseklų ir veiksmingą tarpvalstybinį kelių eismo saugumo taisyklių vykdymo užtikrinimą visoje ES.

1.5.3. *Panašios patirties išvados*

Įvertinus dabartinę direktyvą nustatyta, kad ji turėjo teigiamą poveikį šalinant pažeidėjų, užsienyje padariusių kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimus, anonimiškumą, nes laikui bėgant buvo ištirta vis daugiau kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimų, kuriuos padarė nerezidentai. Tačiau dabartinės direktyvos priemonės buvo nepakankamos, kad būtų panaikintas jų nebaudžiamumas. 2015 m. apie 50 % nustatytų kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimų, kuriuos padarė nerezidentai, nebuvo ištirti ir apie 50 % piniginių nuobaudų už tuos pažeidimus, kurie buvo ištirti, nebuvo sėkmingai išieškotos. Beveik nė viena piniginė nuobauda, kurią pažeidėjai atsisakė sumokėti, nebuvo išieškota, t. y. sėkmingą nuobaudų išieškojimą iš esmės lėmė savanoriškas mokėjimas.

Pagrindinis to paaiškinimas – valstybių narių bendradarbiavimo sunkumai tiriant kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimus ir užtikrinant sankcijų taikymą pasikeitus transporto priemonių registracijos duomenimis, ypač tais atvejais, kai taikoma skirtinga teisinės atsakomybės tvarka. Nepaisant to, toks bendradarbiavimas pasirodė esąs sėkmingas tarp tų valstybių narių, kurios buvo sudariusios ES teisę papildančius dvišalius ar daugiašalius susitarimus.

1.5.4. *Suderinamumas su daugiamete finansine programa ir galima sinergija su kitomis atitinkamomis priemonėmis*

Siūloma Direktyvos dėl tarpvalstybinio keitimosi informacija peržiūra dera su kitais ES kelių eismo saugumo teisės aktais. Pasiūlyme daroma nuoroda į Tarybos direktyvą 1999/37/EB dėl transporto priemonių registracijos dokumentų, kiek tai susiję su transporto priemonių registracijos duomenų elementų klasifikavimu; juo išplečiama Direktyvos dėl tarpvalstybinio keitimosi informacija taikymo sritis, kad į ją patektų pažeidimai, susiję su perkrautų transporto priemonių naudojimu, todėl ji yra glaudžiai susijusi su Tarybos direktyvos 96/53/EB dėl didžiausios leistinos transporto priemonių masės ir matmenų taikymu; juo papildoma Vairuotojo pažymėjimų direktyva, leidžiant naudoti vairuotojo pažymėjimų registrų asmens duomenis tarpvalstybiniu mastu tiriant kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimus, informuojant pažeidėjus apie taikomas sankcijas, darančias poveikį jų teisei vairuoti, ir identifikuojant asmenį, atsakingą už kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimus. Pasiūlymas taip pat dera su platesniu galiojančių teisinių priemonių rinkiniu ir vykdomomis Sąjungos lygmens iniciatyvomis policijos ir teisingumo bendradarbiavimo srityje, į kuriuos reikia atsižvelgti įgyvendinant šią iniciatyvą, pavyzdžiui, su esamomis tarpvalstybinio tyrimo procedūromis pagal Konvenciją dėl Europos Sąjungos valstybių narių savitarpio pagalbos baudžiamosiose bylose, Europos tyrimo orderiu ir Priumo sprendimais, kurie šiuo metu peržiūrimi.

Siekiant užtikrinti nuoseklų požiūrį į tarpvalstybinį kelių eismo saugumo taisyklių vykdymo užtikrinimą, parengtas derybų paketas, kurį sudaro trys iniciatyvos – be šio pasiūlymo dėl direktyvos, kuria iš dalies keičiama Direktyva dėl tarpvalstybinio keitimosi informacija, jame taip pat pateikiamas pasiūlymas dėl naujos direktyvos dėl vairuotojo pažymėjimų (kuria pakeičiama Direktyva 2006/126/EB dėl vairuotojo pažymėjimų) ir pasiūlymas dėl direktyvos dėl tam tikrų sprendimų dėl vairuotojo teisių atėmimo galiojimo visoje Sąjungoje.

1.5.5. *Įvairių turimų finansavimo galimybių vertinimas, įskaitant persikirstymo mastą*

Vienkartinės išlaidos 2025 m. ir nuolatinės Komisijos prisitaikymo išlaidos iki 2050 m. daugiausia susijusios su IT sistemos, skirtos valdžios institucijų ir (arba)

organizacijų, fizinių ir juridinių asmenų sąveikai tarpvalstybiniuose administraciniuose ir baudžiamuosiuose procesuose palaikyti, sukūrimu. Specialaus IT portalo informacinės funkcijos bus grindžiamos esamu Komisijos valdomu portalu („Vykstame į užsienį“), o šios sistemos atnaujinimas leistų geriausiai panaudoti dabartinę struktūrą ir iki šiol investuotus išteklius. Norint sukurti IT sistemą, nereikia didinti žmogiškųjų išteklių skaičiaus.

1.6. Pasiūlymo (iniciatyvos) trukmė ir finansinis poveikis

☐ trukmė ribota

- ☐ galioja nuo MMMM [MM DD] iki MMMM [MM DD],
- ☐ įsipareigojimų asignavimų finansinis poveikis nuo MMMM iki MMMM, o mokėjimų asignavimų – nuo MMMM iki MMMM.

☒ trukmė neribota

- įgyvendinimo pradinis laikotarpis – nuo 2025 iki 2027 m.,
- vėliau – visuotinis taikymas.

1.7. Planuojamas (-i) biudžeto vykdymo metodas (-ai)⁷⁴

X Tiesioginis valdymas, vykdomas Komisijos:

- ☐ padalinių, įskaitant Sąjungos delegacijų darbuotojus;

☐ Pasidalijamasis valdymas su valstybėmis narėmis

☐ Netiesioginis valdymas, biudžeto vykdymo užduotis pavedant:

- ☐ trečiosioms valstybėms arba jų paskirtoms įstaigoms;
 - ☐ tarptautinėms organizacijoms ir jų agentūroms (nurodyti);
 - ☐ EIB ir Europos investicijų fondui;
 - ☐ įstaigoms, nurodytoms Finansinio reglamento 70 ir 71 straipsniuose;
 - ☐ viešosios teisės subjektams;
 - ☐ įstaigoms, kurių veiklą reglamentuoja privatinė teisė ir kurioms pavesta teikti viešąsias paslaugas, tiek, kiek joms užtikrinamos pakankamos finansinės garantijos;
 - ☐ įstaigoms, kurių veiklą reglamentuoja valstybės narės privatinė teisė, kurioms pavesta įgyvendinti viešojo ir privačiojo sektorių partnerystę ir kurioms užtikrinamos pakankamos finansinės garantijos;
 - ☐ atitinkamame pagrindiniame akte nurodytoms įstaigoms ar asmenims, kuriems pavesta vykdyti konkrečius veiksmus BUSP srityje pagal ES sutarties V antraštinę dalį.
- *Jei nurodomas daugiau kaip vienas valdymo būdas, išsamią informaciją pateikti šio punkto pastabų skiltyje.*

Pastabos

Pasiūlymui įgyvendinti reikia sukurti naują IT sistemą ir vykdyti techninę jos priežiūrą. Siekiant užtikrinti saugų ir patikimą tarpvalstybinį keitimąsi informacija apie kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimus, ši sistema turėtų sujungti esamus nacionalinių IT sistemų tinklus ir sąveikius prieigos taškus, už kurių veikimą ir valdymą individualiai atsako kiekviena valstybė narė. Komisija įgyvendinimo aktuose nustatys tinkamus IT sprendimus, įskaitant specialaus skaitmeninio portalo ir elektroninių sistemų (sąsajos platformos (-ų)), skirtų nacionalinėms keitimosi informacija sistemoms tarpusavyje sujungti, dizainą (architektūrą) ir technines

⁷⁴

Informacija apie biudžeto valdymo būdus ir nuorodos į Finansinį reglamentą pateikiamos svetainėje „BUDGpedia“ <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>

specifikacijas, kurias valstybės narės gali pasirinkti naudoti. Numatoma, kad Komisijos prisitaikymo išlaidas sudarys trys pagrindiniai išlaidų elementai (apskaičiuojami dabartine grynąja verte):

- 2025 m. nepasikartojančios prisitaikymo (vienkartinės) išlaidos, patirtos valstybėms narėms keičiantis informacija, susijusia su informacinio rašto ir paskesnių dokumentų tikrinimu per specialų IT portalą, sudaro 405 000 EUR;
- 2025 m. numatytos nepasikartojančios (vienkartinės) 70 000 EUR prisitaikymo išlaidos, patirtos sukūrus specialų IT portalą;
- apskaičiuota, kad nuolatinės prisitaikymo išlaidos (specialaus IT portalo kūrimas, techninė priežiūra ir palaikymas) sudaro apie 50 000 EUR per metus ir yra skirtos interaktyviau keistis informacija tarp valstybių narių teisėsaugos institucijų ir piliečių ir (arba) eismo dalyvių institucijų ne tik apie taikomas kelių eismo saugumo taisykles (esama Komisijos interneto svetainė „Vykstame į užsienį“), bet ir apie taikytinas sankcijų sistemas ir apeliacijos procedūras.

2. VALDYMO PRIEMONĖS

2.1. Stebėsenos ir atskaitomybės taisyklės

Nurodyti dažnumą ir sąlygas.

Užduotys, kurias tiesiogiai įgyvendina Mobilumo ir transporto GD, bus vykdomos pagal metinį planavimo ir stebėsenos ciklą, kaip įgyvendinama Komisijoje ir vykdomosiose įstaigose, įskaitant rezultatų pateikimą Mobilumo ir transporto GD metinėje veiklos ataskaitoje.

Komisija stebės iniciatyvos ir (arba) intervencijos įgyvendinimą ir veiksmingumą, teikdama ataskaitas apie konkrečius rodiklius (pasiūlymo 6 straipsnis), kurie apima, pavyzdžiui, valstybės narės, kurioje padarytas pažeidimas, pateiktų (gaunamų) automatizuotų prašymų, adresuotų transporto priemonės registracijos valstybei narei, skaičių arba užregistruotų kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimų, kurie nustatomi automatiškai arba vietoje neidentifikuojant atsakingo asmens ir padaryti užsienyje registruotomis transporto priemonėmis, skaičių, arba automatinės tikrinimo įrangos (pvz., greičio matuoklių) skaičių, arba nerezidentų savanoriškai mokamas pinigines nuobaudas.

Naujasis valstybių narių ataskaitinis laikotarpis pratęsiamas nuo dabartinių dvejų iki ketverių metų, suderinant jį su Komisijos vertinimo kalendoriumi ir sumažinant nacionalinėms valdžios institucijoms tenkančią administracinę naštą. IT platforma (-os) skirta (-os) palengvinti automatiniam duomenų rinkimui naudojantis konkrečiomis ataskaitų teikimo funkcijomis.

2.2. Valdymo ir kontrolės sistema (-os)

2.2.1. *Valdymo būdo (-ų), finansavimo įgyvendinimo mechanizmo (-ai), mokėjimo tvarkos ir siūlomos kontrolės sistemos pagrindimas*

Už politikos sritį atsakingas Mobilumo ir transporto GD skyrius, bendradarbiaudamas su kitais atitinkamais skyriais ir generaliniais direktoratais, valdys direktyvos įgyvendinimą.

Išlaidos bus vykdomos taikant tiesioginį valdymą, visapusiškai taikant Finansinio reglamento nuostatas. Mobilumo ir transporto GD viešųjų pirkimų ir dotacijų kontrolės strategija apima specialią *ex ante* teisinę, veiklos ir finansinę procedūrų kontrolę (įskaitant viešųjų pirkimų atveju patariamą komiteto viešųjų pirkimų ir sutarčių klausimais atliekamą peržiūrą), taip pat sutarčių ir susitarimų pasirašymo kontrolę. Be to, prekių ir paslaugų pirkimo išlaidoms taikoma *ex ante* ir prireikus *ex post* bei finansinė kontrolė.

2.2.2. *Informacija apie nustatytą riziką ir jai sumažinti įdiegtą (-as) vidaus kontrolės sistemą (-as)*

Labai maža rizika. Specialus IT portalas bus grindžiamas esama interneto svetaine „Vykstame į užsienį“ (https://ec.europa.eu/transport/road_safety/going_abroad/index_lt.htm) ir bus atnaujintas, kad taptų interaktyvesnis ir suteiktų papildomų funkcijų. Nustatyta rizika yra susijusi su viešųjų pirkimų procedūrų naudojimu: vėlavimas, duomenų prieinamumas, laiku teikiama informacija rinkai ir t. t. Šiai rizikai taikomas Finansinis reglamentas ir ji mažinama taikant Mobilumo ir transporto GD vidaus kontrolės priemones, skirtas tokios vertės viešiesiems pirkimams.

2.2.3. *Kontrolės išlaidų efektyvumo apskaičiavimas ir pagrindimas (kontrolės sąnaudų ir susijusių valdomų lėšų vertės santykis) ir numatomo klaidų rizikos lygio vertinimas (atliekant mokėjimą ir užbaigiant programą)*

Prašomas biudžeto padidinimas taikomas IT sistemos sukūrimui ir techninei priežiūrai. Kalbant apie kontrolės veiklą, susijusią su IT sistemomis, kurias sukūrė arba valdo už pasiūlymą atsakingas direktoratas, IT valdymo komitetas reguliariai stebi direktorato duomenų bazes ir daromą pažangą, atsižvelgdamas į Komisijos IT išteklių supaprastinimą ir ekonominį efektyvumą.

Mobilumo ir transporto GD metinėje ataskaitoje kasmet pateikia savo veiklos kontrolės išlaidų ataskaitą. Viešųjų pirkimų veiklos rizikos profilis ir kontrolės išlaidos atitinka reikalavimus.

2.3. **Sukčiavimo ir pažeidimų prevencijos priemonės**

Nurodyti dabartinės arba numatytas prevencijos ir apsaugos priemones, pvz., išdėstytas Kovos su sukčiavimu strategijoje.

Būtų taikomos įprastos Komisijos prevencijos ir apsaugos priemonės, visų pirma:

- Komisijos darbuotojai tikrina mokėjimus už bet kokias paslaugas prieš atlikdami tuos mokėjimus, atsižvelgdami į visas sutartines pareigas, ekonominius principus ir gerą finansinę arba valdymo praktiką. Nuostatos dėl kovos su sukčiavimu (priežiūra, atskaitomybės reikalavimai ir kt.) bus įtrauktos į visus Komisijos ir mokėjimų gavėjų sudarytus susitarimus ir sutartis;

- siekiant kovoti su sukčiavimu, korupcija ir kita neteisėta veikla, be apribojimų taikomos 1999 m. gegužės 25 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES, Euratomas) Nr. 883/2013 dėl Europos kovos su sukčiavimu tarnybos (OLAF) atliekamų tyrimų nuostatos.

2020 m. Mobilumo ir transporto GD priėmė persvarstytą kovos su sukčiavimu strategiją. Mobilumo ir transporto GD kovos su sukčiavimu strategija grindžiama Komisijos kovos su sukčiavimu strategija ir specialiu vidaus rizikos vertinimu, atliekamu siekiant nustatyti sritis, kuriose kyla didžiausias sukčiavimo pavojus, jau taikomas kontrolės priemonės ir veiksmus, kurių reikia imtis norint pagerinti Mobilumo ir transporto GD gebėjimą užkirsti kelią sukčiavimui, jį nustatyti bei ištaisyti.

Viešiesiems pirkimams taikomomis sutarčių nuostatomis užtikrinama, kad Komisijos tarnybos, įskaitant OLAF, galėtų atlikti auditą ir patikrinimus vietoje, taikydamos OLAF rekomenduojamas standartines nuostatas.

3. NUMATOMAS PASIŪLYMO (INICIATYVOS) FINANSINIS POVEIKIS

3.1. Atitinkama (-os) daugiamečių finansinės programos išlaidų kategorija (-ės) ir biudžeto išlaidų eilutė (-ės)

- Dabartinės biudžeto eilutės

Daugiametės finansinės programos išlaidų kategorijas ir biudžeto eilutes nurodyti eilės tvarka.

Daugiametės finansinės programos išlaidų kategorija	Biudžeto eilutė	Išlaidų rūšis	Įnašas			
	Numeris	DA / NDA ⁷⁵	ELPA šalių ⁷⁶	valstybių kandidačių ir potencialių kandidačių ⁷⁷	kitų trečiųjų valstybių	kitų asignuotųjų pajamų
01	02 20 04 01	DA	NE	NE	NE	NE

- Prašomos sukurti naujos biudžeto eilutės

Daugiametės finansinės programos išlaidų kategorijas ir biudžeto eilutes nurodyti eilės tvarka.

Daugiametės finansinės programos išlaidų kategorija	Biudžeto eilutė	Išlaidų rūšis	Įnašas			
	Numeris	DA / NDA	ELPA šalių	valstybių kandidačių ir potencialių kandidačių	kitų trečiųjų valstybių	kitų asignuotųjų pajamų
	[XX.YY.YY.YY]		TAIP / NE	TAIP / NE	TAIP / NE	TAIP / NE

⁷⁵ DA – diferencijuotieji asignavimai, NDA – nediferencijuotieji asignavimai.

⁷⁶ ELPA – Europos laisvosios prekybos asociacija.

⁷⁷ Valstybių kandidačių ir, kai taikoma, Vakarų Balkanų potencialių kandidačių.

3.2. Numatomas pasiūlymo finansinis poveikis asignavimams

3.2.1. Numatomo poveikio veiklos asignavimams santrauka

- ☐ Pasiūlymui (iniciatyvai) įgyvendinti veiklos asignavimai nenaudojami
- ☒ Pasiūlymui (iniciatyvai) įgyvendinti veiklos asignavimai naudojami taip: papildomų asignavimų nereikės. Projektui finansuoti reikalingos sumos bus perskirstytos iš asignavimų, jau numatytų oficialiame finansinio programavimo dokumente pagal konkrečius biudžeto punktus.

mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

Daugiametės finansinės programos išlaidų kategorija	01	Bendroji rinka, inovacijos ir skaitmeniniai klausimai
--	-----------	--

Mobilumo ir transporto GD			2025 ⁷⁸ metai	2026 metai	2027 metai	2028 metai	2029+ metai	IŠ VISO (2025–2050)
• Veiklos asignavimai								
Biudžeto eilutė ⁷⁹ 02 20 04 01	Įsipareigojimai	1a	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
	Mokėjimai	2a	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
Biudžeto eilutė	Įsipareigojimai	1b						
	Mokėjimai	2b						
Administracinio pobūdžio asignavimai, finansuojami iš konkrečių programų paketo lėšų ⁸⁰								
Biudžeto eilutė		(3)						

⁷⁸ 2025 metai yra pasiūlymo (iniciatyvos) įgyvendinimo pradžios metai.

⁷⁹ Pagal oficialią biudžeto nomenklatūrą.

⁸⁰ Techninė ir (arba) administracinė parama bei išlaidos ES programų ir (arba) veiksmų įgyvendinimui remti (buvusios BA eilutės), netiesioginiai moksliniai tyrimai, tiesioginiai moksliniai tyrimai.

IŠ VISO asignavimų, skirtų Mobilumo ir transporto GD	Įsipareigojimai	= 1a + 1b + 3	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
	Mokėjimai	= 2a + 2b + 3	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531

• IŠ VISO veiklos asignavimų	Įsipareigojimai	4	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
	Mokėjimai	5	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
• IŠ VISO administracinio pobūdžio asignavimų, finansuojamų iš konkrečių programų paketo lėšų		6						0,051
IŠ VISO asignavimų pagal daugiametės finansinės programos 1 IŠLAIDŲ KATEGORIJĄ	Įsipareigojimai	= 4 + 6	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
	Mokėjimai	= 5 + 6	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531

Jei pasiūlymas (iniciatyva) daro poveikį kelioms veiklos išlaidų kategorijoms, pakartokite pirmiau pateiktą dalį:

IŠ VISO veiklos asignavimų (visose veiklos išlaidų kategorijose)	Įsipareigojimai	4	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
	Mokėjimai	5	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
IŠ VISO administracinio pobūdžio asignavimų, finansuojamų iš konkrečių programų paketo lėšų (visose veiklos išlaidų kategorijose)		6						
IŠ VISO asignavimų pagal daugiametės finansinės programos 1–6 IŠLAIDŲ KATEGORIJAS (Orientacinė suma)	Įsipareigojimai	= 4 + 6	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
	Mokėjimai	= 5 + 6	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531

Daugiametės finansinės programos išlaidų kategorija	7	Administracinės išlaidos
--	----------	--------------------------

Šią dalį pildyti naudojant administracinio pobūdžio biudžeto duomenų lentelę, kuri pirmiausia bus pateikta [finansinės teisės akto pasiūlymo pažymos priede](#) (Komisijos sprendimo dėl Europos Sąjungos bendrojo biudžeto Komisijos skirsnio įgyvendinimo vidaus taisyklių 5 priedas) ir įkelta į DECIDE tarnybų tarpusavio konsultacijoms.

mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

		2025 metai	2026 metai	2027 metai	2028 metai	2029+ metai	IŠ VISO 2025–2050
<....> GD							
• Žmogiškieji ištekliai							
• Kitos administracinės išlaidos							
IŠ VISO <....> GD	Asignavimai						

IŠ VISO asignavimų pagal daugiamečių finansinės programos 7 IŠLAIDŲ KATEGORIJĄ	(Iš viso įsipareigojimų = Iš viso mokėjimų)								
---	--	--	--	--	--	--	--	--	--

mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

		2025 metai	2026 metai	2027 metai	2028 metai	2029+ metai	IŠ VISO 2025–2050
IŠ VISO asignavimų pagal daugiamečių finansinės programos 1–7 IŠLAIDŲ KATEGORIJAS	Įsipareigojimai	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
	Mokėjimai	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531

3.2.2. Numatomas veiklos asignavimais finansuojamas atliktas darbas

Įsipareigojimų asignavimai mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

Nurodyti tikslus ir atliktus darbus			N metai		N + 1 metai		N + 2 metai		N + 3 metai		Atsižvelgiant į poveikio trukmę įterpti reikiamą metų skaičių (žr. 1.6 punktą)						IŠ VISO	
	ATLIKTI DARBAI																	
	↓	Rūšis ⁸¹	Vidutinės sąnaudos	Skaičius	Sąnaudos	Skaičius	Sąnaudos	Skaičius	Sąnaudos	Skaičius	Sąnaudos	Skaičius	Sąnaudos	Skaičius	Sąnaudos	Skaičius	Sąnaudos	Bendras skaičius
1 KONKRETUS TIKSLAS ⁸² ...																		
– Atliktas darbas																		
– Atliktas darbas																		
– Atliktas darbas																		
1 konkretaus tikslo tarpinė suma																		
2 KONKRETUS TIKSLAS ...																		
– Atliktas darbas																		
2 konkretaus tikslo tarpinė suma																		
IŠ VISO																		

⁸¹ Atlikti darbai – tai būsimi produktai ir paslaugos (pvz., finansuota studentų mainų, nutiesta kelių kilometrų ir kt.).

⁸² Kaip apibūdinta 1.4.2 skirsnyje „Konkretus (-ūs) tikslas (-ai) ...“.

3.2.3. Numatomo poveikio administraciniam asignavimams santrauka

- ☒ Pasiūlymui (iniciatyvai) įgyvendinti administracinio pobūdžio asignavimų nenaudojama
- ☐ Pasiūlymui (iniciatyvai) įgyvendinti administracinio pobūdžio asignavimai naudojami taip:

mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

	N ⁸³ metai	N + 1 metai	N + 2 metai	N + 3 metai	Atsižvelgiant į poveikio trukmę įterpti reikiamą metų skaičių (žr. 1.6 punktą)	IŠ VISO
--	--------------------------	----------------	----------------	----------------	---	---------

Daugiametės finansinės programos 7 IŠLAIDŲ KATEGORIJA								
Žmogiškieji ištekliai								
Kitos administracinės išlaidos								
Daugiametės finansinės programos 7 IŠLAIDŲ KATEGORIJOS tarpinė suma								

Neįtraukta į daugiametės finansinės programos 7 IŠLAIDŲ⁸⁴ KATEGORIJĄ								
Žmogiškieji ištekliai								
Kitos administracinio pobūdžio išlaidos								
Tarpinė suma, neįtraukta į daugiametės finansinės programos 7 IŠLAIDŲ KATEGORIJĄ								

IŠ VISO								
----------------	--	--	--	--	--	--	--	--

Žmogiškųjų išteklių ir kitų administracinio pobūdžio išlaidų asignavimų poreikiai bus tenkinami iš GD asignavimų, jau paskirtų priemonei valdyti ir (arba) persikirstytų generaliniame direktorate, ir prireikus finansuojami iš papildomų lėšų, kurios atsakingam GD gali būti skiriamos pagal metinę lėšų skyrimo procedūrą ir atsižvelgiant į biudžeto apribojimus.

⁸³ N metai yra pasiūlymo (iniciatyvos) įgyvendinimo pradžios metai. Pakeiskite „N“ numatomais pirmaisiais įgyvendinimo metais (pavyzdžiui, 2021 m.). Atitinkamai pakeiskite vėlesnius metus.

⁸⁴ Techninė ir (arba) administracinė parama bei išlaidos ES programų ir (arba) veiksmų įgyvendinimui remti (buvusios BA eilutės), netiesioginiai moksliniai tyrimai, tiesioginiai moksliniai tyrimai.

3.2.3.1. Numatomi žmogiškųjų išteklių poreikiai

- ☒ Pasiūlymui (iniciatyvai) įgyvendinti žmogiškųjų išteklių nenaudojama.
- ☐ Pasiūlymui (iniciatyvai) įgyvendinti žmogiškieji ištekliai naudojami taip:

Sąmatą surašyti etatų vienetais

	N metai	N + 1 metai	N + 2 metai	N + 3 metai	Atsižvelgiant į poveikio trukmę įterpti reikiamą metų skaičių (žr. 1.6 punktą)		
• Etatų plano pareigybės (pareigūnai ir laikinieji darbuotojai)							
20 01 02 01 (Komisijos būstinė ir atstovybės)							
20 01 02 03 (Delegacijos)							
01 01 01 01 (Netiesioginiai moksliniai tyrimai)							
01 01 01 11 (Tiesioginiai moksliniai tyrimai)							
Kitos biudžeto eilutės (nurodyti)							
• Išorės darbuotojai (etatų vienetais) ⁸⁵							
20 02 01 (AC, END, INT finansuojami iš bendrojo biudžeto)							
20 02 03 (AC, AL, END, INT ir JPD delegacijose)							
XX 01 xx yy zz ⁸⁶	- būstinėje						
	- delegacijose						
01 01 01 02 (AC, END, INT – netiesioginiai moksliniai tyrimai)							
01 01 01 12 (AC, END, INT – tiesioginiai moksliniai tyrimai)							
Kitos biudžeto eilutės (nurodyti)							
IŠ VISO							

XX yra atitinkama politikos sritis arba biudžeto antraštinė dalis.

Žmogiškųjų išteklių poreikiai bus tenkinami panaudojant GD darbuotojus, jau paskirtus priemonei valdyti ir (arba) perskirstytus generaliniame direktorate, ir prireikus finansuojami iš papildomų lėšų, kurios atsakingam GD gali būti skiriamos pagal metinę lėšų skyrimo procedūrą ir atsižvelgiant į biudžeto apribojimus.

Vykdytinų užduočių aprašymas:

Pareigūnai ir laikinieji darbuotojai	
Išorės darbuotojai	

⁸⁵ AC – sutartininkas, LA – vietinis darbuotojas („Local Staff“), END – deleguotasis nacionalinis ekspertas, INT – per agentūrą įdarbintas darbuotojas („agency staff“), JES – jaunesnysis delegacijos specialistas („Junior Professionals in Delegations“).

⁸⁶ Neviršijant viršutinės ribos, nustatytos išorės darbuotojams, finansuojamiems iš veiklos asignavimų (buvusių BA eilučių).

3.2.4. Suderinamumas su dabartine daugiamete finansine programa

Pasiūlymas (iniciatyva)

- ☒ Galima visiškai finansuoti perskirstant asignavimą atitinkamoje daugiametės finansinės programos (DFP) išlaidų kategorijoje.

Projektui finansuoti reikalingos sumos bus perskirstytos iš 02.200401 biudžeto eilutės.

- ☐ Reikia panaudoti nepaskirstytą maržą pagal atitinkamą DFP išlaidų kategoriją ir (arba) specialias priemones, kaip apibrėžta DFP reglamente.

Paaiškinti, ką reikia atlikti, ir nurodyti atitinkamas išlaidų kategorijas, biudžeto eilutes bei sumas ir pasiūlytas naudoti priemones.

- ☐ Reikia persvarstyti DFP.

Paaiškinti, ką reikia atlikti, ir nurodyti atitinkamas išlaidų kategorijas, biudžeto eilutes ir sumas.

3.2.5. Trečiųjų šalių įnašai

Pasiūlyme (iniciatyvoje):

- ☒ nenumatyta bendro su trečiosiomis šalimis finansavimo
- ☐ numatytas trečiųjų šalių bendras finansavimas apskaičiuojamas taip:

Asignavimai mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

	N metai ⁸⁷	N + 1 metai	N + 2 metai	N + 3 metai	Atsižvelgiant į poveikio trukmę įterpti reikiamą metų skaičių (žr. 1.6 punktą)			Iš viso
Nurodyti bendrą finansavimą teikiančią įstaigą								
IŠ VISO bendrai finansuojamų asignavimų								

⁸⁷ N metai yra pasiūlymo (iniciatyvos) įgyvendinimo pradžios metai. Pakeiskite „N“ numatomais pirmaisiais įgyvendinimo metais (pavyzdžiui, 2021 m.). Atitinkamai pakeiskite vėlesnius metus.

3.3. Numatomas poveikis pajamoms

- ☒ Pasiūlymas (iniciatyva) neturi finansinio poveikio pajamoms.
- ☐ Pasiūlymas (iniciatyva) turi finansinį poveikį:
 - ☐ nuosaviems ištekliams
 - ☐ kitoms pajamoms
 - nurodyti, jei pajamos priskirtos išlaidų eilutėms ☐

mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

Biudžeto pajamų eilutė:	Einamųjų finansinių metų asignavimai	Pasiūlymo (iniciatyvos) poveikis ⁸⁸						
		N metai	N + 1 metai	N + 2 metai	N + 3 metai	Atsižvelgiant į poveikio trukmę įterpti reikiamą metų skaičių (žr. 1.6 punktą)		
..... straipsnis								

Asignuotųjų pajamų atveju nurodyti biudžeto išlaidų eilutę (-es), kuriai (-oms) daromas poveikis.

--

Kitos pastabos (pvz., poveikio pajamoms apskaičiavimo metodas (formulė) arba kita informacija).

--

⁸⁸

Tradiciniai nuosavi ištekliai (muitai, cukraus mokesčiai) turi būti nurodomi grynosiomis sumomis, t. y. iš bendros sumos atskaičius 20 % surinkimo sąnaudų.