



Europos Sąjungos
Taryba

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

6796/23

Tarpinstitucinė byla:
2023/0055 (COD)

TRANS 73
JAI 209
CATS 13
IA 28
CODEC 252

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) 128 final
Dalykas:	Pasiūlymas dėl EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVOS dėl vairuotojų teisių atėmimo galiojimo visoje Sąjungoje

Delegacijoms pridedamas dokumentas COM(2023) 128 final.

Pridedama: COM(2023) 128 final



EUROPOS
KOMISIJA

Briuselis, 2023 03 01
COM(2023) 128 final

2023/0055 (COD)

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA

dėl vairuotojų teisių atėmimo galiojimo visoje Sąjungoje

(Tekstas svarbus EEE)

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

AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

1. PASIŪLYMO APLINKYBĖS

• Pasiūlymo pagrindimas ir tikslai

Vienas iš pagrindinių Sąjungos transporto politikos tikslų – gerinti kelių eismo saugą. Sąjunga įgyvendina kelių eismo saugos gerinimo politiką, kurios tikslas – sumažinti žūstančiųjų ir sužeidžiamų asmenų skaičių bei materialinę žalą.

Per pastaruosius 20 metų kelių eismo sauga ES gana smarkiai pagerėjo. Žūstančiųjų keliuose skaičius sumažėjo 61,5 proc. – nuo maždaug 51 400 2001 m. iki maždaug 19 800 2021 m. Nepaisant to, kelių eismo saugos gerėjimas nebuvo pakankamai didelis, kad būtų įgyvendintas ES politinis siekis 2001–2010 m. 50 proc. sumažinti žūstančiųjų keliuose skaičių, o 2011–2020 m. – dar 50 proc. sumažinti žūstančiųjų keliuose skaičių (t. y. 2001–2020 m. – 75 proc.), užsibrėžtas keliuose strateginiuose dokumentuose, kuriuos Komisija paskelbė per pastaruosius du dešimtmečius, pavyzdžiui, *Baltojoje knygoje dėl Europos transporto politikos 2010 m.*¹ arba Komisijos komunikate „Kuriam saugi Europos kelių eismo erdvė. 2011–2020 m. kelių eismo saugos politikos kryptys“². 2020 m. *Darnaus ir išmanaus judumo strategijoje*³ Komisija įsipareigojo iki siekti, kad iki 2050 m. visų transporto rūšių sektoriuose žūstančiųjų skaičius priartėtų prie nulio.

Nors 2020 m. žuvusiųjų keliuose skaičius buvo 17 proc. mažesnis nei 2019 m., tam didelę įtaką darė beprecedentis kelių eismo intensyvumo sumažėjimas prasidėjus COVID-19 pandemijai⁴. Metais, einančiais prieš 2020 m., žūstančiųjų keliuose skaičius beveik nemažėjo. Šis sulėtėjimas, pasireiškęs jau apie 2014 m., paskatino Sąjungos valstybių narių 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 saugos teisinę sistemą, kad būtų galima pakeisti šią sąstingio tendenciją.

Valetos deklaracijoje⁶ aiškiai raginama imtis veiksmų dėl sprendimų dėl vairuotojų nerezidentų teisių atėmimo tarpusavio pripažinimo:

„Transporto ministrai ragina Komisiją: <...> išnagrinėti galimybę stiprinti Sąjungos kelių eismo saugumo teisinę sistemą, ypatingą dėmesį skiriant valstybių narių bendradarbiavimui šalyje negyvenančių vairuotojų teisių atėmimo abipusio pripažinimo klausimais, nedarant poveikio tokių pasiūlymų atitinkamai teisinei bazei ar bazėms <...>.“

¹ COM(2001) 370 *final*.

² KOM(2010) 389 galutinis.

³ COM(2020) 789 *final*.

⁴ 2020 m. balandžio mėn., per pirmąjį karantiną, Europos transporto saugos taryba (ETSC) pranešė, kad didžiuosiuose Europos miestuose eismo intensyvumas sumažėjo 70–85 proc. (<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 išvadas dėl kelių eismo saugumo, patvirtindama Valetos deklaraciją (žr. dokumentą 9994/17).

⁶ 2015 m. Valetos deklaracijos dėl kelių eismo saugumo 9 dalies c punktas.

Atsižvelgiant į šias aplinkybes, svarbus Sąjungos pastangų gerinti kelių eismo saugumą elementas yra nuoseklus sankcijų, taikomų už Sąjungoje padarytus kelių eismo taisyklių pažeidimus, vykdymo užtikrinimas. Tačiau pagal dabartinę teisinę sistemą vairuotojų teisių atėmimo sankcija negali būti taikoma visoje Sąjungoje, jei pažeidimas padarytas kitoje valstybėje narėje nei ta, kuri išdavė vairuotojo pažymėjimą.

Kadangi vairuotojo pažymėjimo išdavimas yra suverenus veiksmas, kitos valstybės narės priimtas sprendimas dėl vairuotojų teisių atėmimo nėra tolygus atitinkamam vairuotojo pažymėjimą išdavusios valstybės narės sprendimui, nes tik ji gali atimti vairuotojo pažymėjimą ir užtikrinti tokio sprendimo galiojimą visoje Sąjungoje. Kitos valstybės narės gali apriboti teisę vairuoti tik atitinkamoje savo teritorijoje, laikydamosi teritoriškumo principo⁷. Todėl siekiant, kad sprendimai dėl vairuotojų teisių atėmimo galiotų visoje Sąjungoje ir kad kelių eismo taisyklių pažeidėjai neliktų nenubausti, būtina sukurti sistemą Sąjungos lygmeniu.

Institucijos, kurios gali priimti sprendimus dėl vairuotojų teisių atėmimo, įvairiose valstybėse narėse skiriasi. Todėl visoje Sąjungoje galiojanti vairuotojų teisių atėmimo sankcija turėtų būti nustatoma remiantis vairuotojo pažymėjimą išdavusios valstybės narės nacionaline teise. Įgyvendinat pasiūlymą valstybės narės privalės pagal savo nacionalinės teisės aktus užtikrinti, kad kitoje valstybėje narėje priimtas sprendimas dėl vairuotojų teisių atėmimo papildomai galiotų visoje Sąjungoje.

Sistema turėtų būti grindžiama principu, kad su vairuotojo pažymėjimo galiojimo sustabdymu ar apribojimu arba šio pažymėjimo atėmimu susijusios pasekmės turėtų būti kiek įmanoma plačiau galioti visoje Sąjungoje, taip užtikrinant vairuotojų teisių atėmimo poveikį visoje Sąjungoje. Tokia sistema sudaromos sąlygos ES pasiekti panašių rezultatų, tarsi sprendimai dėl vairuotojų teisių atėmimo būtų tarpusavyje pripažįstami, kartu atsižvelgiant į kelių transporto ypatumus ir užtikrinant, kad visoje Sąjungoje galiojantys sprendimai dėl vairuotojų teisių atėmimo nesidubliuotų su bendradarbiavimo baudžiamosiose bylose priemonėmis.

Ši iniciatyva apima tuos kelių eismo taisyklių pažeidimus, kurie labiausiai prisideda prie eismo įvykių ir žūčių keliuose, t. y. didelį leidžiamo greičio viršijimą; vairavimą apsvaigus nuo alkoholio; vairavimą apsvaigus nuo narkotikų ir mirties ar sunkaus kūno sužalojimo sukėlimą padarius bet kokį kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimą.

Greitis ne tik turi tiesioginę įtaką susidūrimų dažnumui ir jų sunkumui – leidžiamo greičio viršijimas yra vidutiniškai dažniausiai fiksuojamas kelių eismo taisyklių pažeidimas⁸. Didėjant važiavimo greičiui susidūrimų skaičius ir jų sunkumas taip pat eksponentiškai didėja, o sumažinus greitį vos keliais kilometrais per valandą, galima gerokai sumažinti susidūrimų skaičių ir jų sunkumą⁹.

Vairuotojų nerezidentų padarytų pažeidimų, susijusių su leidžiamo greičio viršijimu, dalis valstybėse narėse gali labai skirtis. Vidutiniškai apie 18 proc. visų tokių pažeidimų padaro vairuotojai nerezidentai. Tai reiškia, kad nemažai vairuotojų padaro sunkius kelių eismo

⁷ Šis aiškinimas nuolat kartojamas ir Europos Sąjungos Teisingumo Teismo praktikoje, žr. pvz., Sprendimą *Hofmann*, C-419/10, ECLI:EU:C:2012:240, ir Sprendimą *Aykul*, C-260/13, ECLI:EU:C:2015:257.

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

⁹ Ten pat.

taisyklių pažeidimus kitose valstybėse narėse, tačiau už juos neatsako (atsako ne visiškai). Greičio kontrolės priemonėmis siekiama atgrasyti vairuotojus nuo leidžiamo greičio viršijimo, baudžiant tuos, kurie jį viršija. Tokios priemonės turi įtakos ne tik vairuotojų, kuriems atrodo, kad jie yra dažnai faktiškai nubaudžiami, elgesiui kelyje (konkretus atgrasomasis poveikis), bet paveikia ir tuos vairuotojus, kurie mato arba girdi, kad tam tikri vairuotojai yra nuolat baudžiami (bendras atgrasomasis poveikis)¹⁰.

Tikimasi, kad sudarius sąlygas valstybėms narėms tarpusavyje pripažinti vairuotojų teisių atėmimą už leidžiamo greičio viršijimą ir taip iš dalies panaikinus esamą tokių pažeidėjų nebaudžiamumą, jie sumažins vairavimo greitį, nes pajus poreikį laikytis nustatytų greičio taisyklių užsienyje taip pat, kaip ir savo valstybėje narėje. Atsižvelgiant į tai, kad leidžiamo greičio viršijimas yra dažniausiai fiksuojamas kelių eismo taisyklių pažeidimas, iš tiesų tikimasi, kad sprendimų dėl vairuotojų teisių atėmimo už leidžiamo greičio viršijimą tarpusavio pripažinimas pats savaime turės reikšmingą poveikį kelių eismo saugumui, nes, pavyzdžiui, kai kurių suinteresuotųjų šalių vertinimu, vidutiniam greičiui visuose ES keliuose sumažėjus vos 1 km/h, kasmet būtų galima išgelbėti 2 100 gyvybių¹¹.

Ta pati logika taikoma ir vairavimui apsvaigus nuo alkoholio. Apskaičiuota, kad 2019 m. vairavimo apsvaigus nuo alkoholio atvejų skaičius siekė 1,2 mln. Remiantis 2010–2019 m. vykdymo užtikrinimo intensyvumu, prognozuojama, kad iki 2030 m. jis padidės iki 1,5 mln., o iki 2050 m. – iki 2,4 mln.¹² Naudojantis tyrimo, kuris buvo neseniai atliktas vykdant projektą DRUID (angl. *Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines* – vairavimo apsvaigus nuo alkoholio, narkotikų ir vaistų padariniai), duomenimis buvo apskaičiuota pažeidimų, kai patikrintas alkoholio kiekis kraujyje (toliau – AKK) viršijo 0,8 promilės, dalis¹³. ES lygmeniu maždaug 26 proc. visų su alkoholio vartojimu susijusių pažeidimų vertinami kaip sunkūs, už kuriuos gali būti atimtas vairuotojo pažymėjimas. Be to, apskaičiuota, kad vairuotojai nerezidentai padaro apie 15 proc. visų kelių eismo taisyklių pažeidimų¹⁴.

Panašiai ir narkotikai gali paveikti protines ir fiziologines funkcijas, sukeldami sutrikimų. Remiantis nacionaliniu lygmeniu atliktais mirtinų kelių eismo įvykių epidemiologiniais tyrimais, apskaičiuota, kad su narkotikų (įskaitant vaistus) vartojimu susijusių mirtinų kelių eismo įvykių dalis siekia 15–25 proc.¹⁵. Kitoje projekto DRUID ataskaitoje¹⁶ padaryta išvada, kad pagrindinis bendras atgrasomasis veiksnys, susijęs su vairavimu apsvaigus nuo narkotikų, yra suvokiama rizika, kad pažeidėjas gali būti sugautas, tačiau iš 2018 m. atliktos apklausos rezultatų matyti, kad vos 14 proc. tiriamosios vairuotojų visumos mano, jog yra tikimybė, kad

¹⁰ Ten pat.

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

¹² Europos Komisija, Mobilumo ir transporto generalinis direktoratas, Modijefsky, M., Janse, R., Spit, W., et al. *Prevention of driving under the influence of alcohol and drugs: final report*, Europos Sąjungos leidinių biuras, 2022 m., <https://data.europa.eu/doi/10.2832/284545>.

¹³ European Monitoring Centre for Drugs and Drug Addiction (2012). *Driving Under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines in Europe – findings from the DRUID project* (https://www.emcdda.europa.eu/attachements.cfm/att_192773_EN_TDXA12006ENN.pdf).

¹⁴ SWD(2023) 126 final.

¹⁵ Europos Komisija, Mobilumo ir transporto generalinis direktoratas, Modijefsky, M., Janse, R., Spit, W., et al. *Prevention of driving under the influence of alcohol and drugs: final report*, Europos Sąjungos leidinių biuras, 2022 m., <https://data.europa.eu/doi/10.2832/284545>.

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

jie bus patikrinti dėl neteisėtų narkotikų vartojimo¹⁷. Todėl reikėtų didinti žinojimą apie sankcijų už pažeidimus, susijusius su vairavimu apsvaigus nuo narkotikų, vykdymo užtikrinimą. Atsižvelgiant į šį argumentą ir į narkotikų bei alkoholio ryšį (abiems atvejais vartojamas terminas „vairavimas apsvaigus“), būtina į siūlomą direktyvą įtraukti vairavimo apsvaigus nuo narkotikų pažeidimą.

Be pažeidimų, susijusių su leidžiamo greičio viršijimu ir vairavimu apsvaigus, įvykus kitiems kelių eismo taisyklių pažeidimams taip pat gali būti sunkiai sužaloti ar net žūti pažeidžiami eismo dalyviai, visų pirma vaikai, pėstieji, dviratininkai, (elektriniais) paspirtukais važiuojantys asmenys ir asmenys, kurių judėjimo galimybės ribotos. Atsižvelgiant į šias aplinkybes, siūlomoje direktyvoje numatoma, kad dėl tokių pažeidimų priėmus sprendimą dėl vairuotojų teisių atėmimo, jis galiotų visoje ES.

Įvertinus Direktyvą 2006/126/EB¹⁸ padaryta išvada, kad nesant konkrečios ir veiksmingos vairuotojų teisių atėmimo sistemos ES lygmeniu kyla sunkumų siekiant užkirsti kelią piktnaudžiavimui, kai vairuotojai, padarę pažeidimus vienos valstybės narės teritorijoje, gali toliau vairuoti kitoje valstybėje narėje, nepatirdami tokių pažeidimų pasekmių. Šią išvadą patvirtino 16 iš 21 nacionalinėms valdžios institucijoms atstovaujančio respondento, kurie situaciją, kai vairuotojų teisių atėmimo pasekmės valstybės narės, kurioje padarytas pažeidimas, rezidentams ir nerezidentams yra nevienodos, laiko svarbia problema. Paklaustos apie visoje Sąjungoje taikomos vairuotojų teisių atėmimo sistemos, įgyvendinamos sprendimų tarpusavio pripažinimo būdu, nebuvimą, kai kurios valstybės narės patvirtino, kad dėl tokio trūkumo sunkiau užtikrinti vairuotojų teisių atėmimą tarpvalstybiniu mastu ir kyla pavojus kelių eismo saugai ES, ypač tais atvejais, kai teisė vairuoti transporto priemonės atimama dėl sunkių pažeidimų (pvz., vairavimo apsvaigus nuo alkoholio). Vertinimo metu atlikta tikslinė nacionalinių valdžios institucijų apklausa, kurios rezultatai iš esmės patvirtina, kad, nesant ES lygmens vairuotojų teisių atėmimo sistemos, galimas neigiamas poveikis kelių eismo saugai ir vairuotojo pažymėjimų turizmui, nors tokį poveikį būtų sunku įvertinti.

Kai šiame aiškinamajame memorandume kalbama apie sprendimų dėl vairuotojų teisių atėmimo tarpusavio pripažinimą rengiant teisės aktą, jis turėtų būti suprantamas kaip politikos tikslas užtikrinti sprendimų dėl vairuotojų teisių atėmimo galiojimą visoje Sąjungoje, nes toks visada buvo pirminis iniciatyvos tikslas.

Be to, sprendimų dėl vairuotojų teisių atėmimo galiojimo užtikrinimas visoje Sąjungoje sprendimų tarpusavio pripažinimo būdu taip pat buvo nagrinėjamas rengiant Direktyvą (ES) 2015/413¹⁹.

Rengiantis peržiūrėti Direktyvą 2006/126/EB, didžioji dauguma (68 proc., t. y. 5 146 iš 7 532) respondentų, dalyvavusių atvirose viešose konsultacijose teigė, jog labai svarbu arba svarbu, kad šios direktyvos taikymo sritis būtų išplėsta įtraukiant taisykles dėl sprendimų dėl vairuotojų teisių atėmimo tarpusavio pripažinimo. Dauguma suinteresuotųjų šalių²⁰ praktinio

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

¹⁸ Komisijos tarnybų darbinis dokumentas „2006 m. gruodžio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2006/126/EB dėl vairuotojo pažymėjimų vertinimas“ (SWD(2022) 0017 *final*).

¹⁹ Čia pateikti apklausos statistiniai duomenys ir rezultatai yra Direktyvos (ES) 2015/413, kuria sudaromos palankesnės sąlygos keistis informacija tarpvalstybiniu lygmeniu apie kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimus, peržiūros poveikio vertinimo pagrindžiamojo tyrimo („ECORYS“ konsorciumas (2022 m.), MOVE/C2/SER/2019-425/SI2.819667 – bus įdėta nuoroda) dalis.

²⁰ Europos kelių eismo įvykių aukų federacija, FR, ETSC, HU, SE, SI, BE, CEETAR ir NL.

seminaro ir tikslinių pokalbių metu pritarė sprendimų dėl vairuotojų teisių atėmimo tarpusavio pripažinimo koncepcijos kūrimui. Tačiau Nyderlandai paminėjo kelias teisinės problemas²¹, o Vokietijai bent jau pradiniam etape kilo tam tikrų abejonų.

Apskritai daugelis suinteresuotųjų šalių pritarė visoje Sąjungoje galiojančiam sprendimui dėl vairuotojų teisių atėmimo, taikant sprendimų tarpusavio pripažinimo priemones, ypač kai pažeidimai susiję su leidžiamo greičio viršijimu ir vairavimu apsvaigus nuo alkoholio. Tokia nuomonė pasitvirtino ir atvirose viešose konsultacijose, kurių metu maždaug 6 106 (81 proc.) ir 4 966 (66 proc.) iš 7 532 respondentų nurodė, kad vairuotojų teisių atėmimas visoje Sąjungoje, taikant sprendimų, priimtų dėl vairavimo apsvaigus nuo alkoholio ar narkotikų ir dėl leidžiamo greičio viršijimo, tarpusavio pripažinimo priemones, yra atitinkamai labai svarbus arba svarbus aspektas, į kurį būtina atsižvelgti peržiūrint Direktyvą 2006/126/EB. Kalbant konkrečiau, paklausti, kokiems pažeidimams ES turėtų būti taikoma tokia poveikio priemonė, 87 proc. atvirų viešų konsultacijų respondentų (6 586 iš 7 532) pasirinko vairavimą apsvaigus nuo alkoholio ir narkotikų, o 46 proc. (3 470 iš 7 532) – leidžiamo greičio viršijimą. Tiksliniuose pokalbiuose kai kurios suinteresuotosios šalys²² pritarė tam, kad vairuotojų teisių atėmimas galiotų visoje Sąjungoje, taikant sprendimų, priimtų dėl leidžiamo greičio viršijimo ir vairavimo apsvaigus nuo alkoholio, tarpusavio pripažinimą. Švedija, Slovėnija ir Belgija taip pat pritarė tokiam žingsniui, nors ir pripažino, kad sunku susitarti su kitomis valstybėmis narėmis ir faktiškai jį įgyvendinti.

Nesant aišrios ES sistemos, pagal kurią visoje Sąjungoje būtų taikomas vairuotojų teisių atėmimas sprendimų tarpusavio pripažinimo būdu, kyla sunkumų siekiant užkirsti kelią vairuotojų piktnaudžiavimui ir paveikiamas kelių eismo saugumas. Tokią išvadą per tikslinius pokalbius patvirtino ir valstybės narės. Iš atvirose viešose konsultacijose dalyvavusių suinteresuotųjų šalių atsakymų matyti, kad joms svarbu tiek sumažinti pavojingą vairuotojų elgesį, tiek vairuotojo pažymėjimo neturinčių vairuotojų skaičių. Šiuos veiksnius kaip nepaprastai svarbius arba labai svarbius įvertino atitinkamai apie 55 proc. (5 063 iš 7 532) ir 69 proc. (5 201 iš 7 532) respondentų.

Tikslinėje apklausoje didžioji dauguma nacionalinėms valdžios institucijoms atstovaujančių respondentų situaciją, kai vairuotojų teisių atėmimo ES pasekmės valstybės narės, kurioje padarytas pažeidimas, rezidentams ir nerezidentams nevienodos, laikė svarbia problema (16/21). Tikslinėje apklausoje nevyriausybinėms organizacijoms atstovaujantys respondentai sutiko, kad situacija, kai vairuotojų teisių atėmimo pasekmės rezidentams ir nerezidentams nevienodos, yra svarbi kelių eismo saugumo problema (64 proc.). Jie taip pat sutiko, kad situacija, kai baudų ir (arba) baudos taškų pasekmės rezidentams ir nerezidentams nevienodos, yra svarbi kelių eismo saugumo problema (64 proc.).

Nacionalinių valdžios institucijų manymu, vidutiniškai per metus padaroma nuo 25 000 iki daugiau nei 50 000 pažeidimų, už kuriuos atimamos vairuotojų teisės. Numanomas vairuotojų rezidentų teisių atėmimo atvejų skaičius (pvz., kai vairuotojo pažymėjimas išduotas toje pačioje valstybėje narėje, kuri priima sprendimą dėl vairuotojo teisių atėmimo) buvo nuo 0 iki 5 000. Numanomas vairuotojų nerezidentų teisių atėmimo atvejų skaičius (pvz., kai vairuotojo pažymėjimas išduotas ne toje valstybėje narėje, kuri priima sprendimą dėl vairuotojo teisių atėmimo) buvo nuo 0 iki 5 000. Daugiau respondentų manė, kad pažeidimų, už kuriuos

²¹ NL išreiškė susirūpinimą dėl visoje ES taikomų skirtingų taisyklių ir procedūrų.

²² Europos transporto saugos taryba, Europos motociklų gamintojų asociacija ir *Dansk Kørelærer-Union*.

skiriama bauda ir (arba) baudos taškai, skaičius per metus – nuo 0 iki 1 000. Kiek daugiau respondentų manė, kad vairuotojų rezidentų padarytų pažeidimų, už kuriuos skiriama bauda ir (arba) baudos taškai (pvz., kai vairuotojo pažymėjimas išduotas toje pačioje valstybėje narėje, kuri skiria baudą ir (arba) baudos taškus), skaičius – nuo 0 iki 1 000. Numanomas kitos ES valstybės narės vairuotojų rezidentų padarytų pažeidimų, už kuriuos skiriama bauda ir (arba) baudos taškai (pvz., kai vairuotojo pažymėjimas išduotas ne toje valstybėje narėje, kuri skiria baudą ir (arba) baudos taškus) skaičius buvo nuo 0 iki 5 000.

Atsižvelgiant į parengiamuosius veiksmus, atliktus rengiant teisės aktą, patvirtinta, kad specifinės ir veiksmingos sistemos, kuria būtų užtikrinamas sprendimo dėl vairuotojų teisių atėmimo galiojimas visoje Sąjungoje, sukūrimas gali turėti reikšmingą poveikį kelių eismo saugai. Be to, šis pasiūlymas yra dokumentų rinkinio, susijusio su kitų dviejų susijusių direktyvų peržiūra, dalis:

- Direktyvos (ES) 2015/413, kuria sudaromos palankesnės sąlygos keistis informacija tarpvalstybiniu lygmeniu apie kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimus²³, ir
- Direktyvos 2006/126/EB dėl vairuotojo pažymėjimų²⁴.

Direktyva (ES) 2015/413 yra vienas iš pagrindinių teisės aktų kovojant su tiksliai apibrėžtais kelių eismo taisyklių pažeidimais, padarytais vienoje valstybėje narėje, vairuojant transporto priemonę, registruotą kitoje valstybėje narėje. Daugeliu atvejų tai taip pat reiškia, kad pažeidimą padarė pažeidėjas nerezidentas. Todėl buvo svarbu kuo labiau suderinti šio pasiūlymo taikymo sritį su toje iniciatyvoje minimais pažeidimais. Priešingu atveju vykdymo užtikrinimo institucijos gali neturėti pakankamai priemonių, kad galėtų atlikti tyrimą, po kurio būtų priimtas sprendimas dėl vairuotojo teisių atėmimo. Be to, palyginti su pažeidėjais rezidentais, pažeidėjams nerezidentams gali būti taikomos ne tokio paties lygio procesinės apsaugos priemonės, kurias siekiama geriau užtikrinti peržiūrint minėtą direktyvą. Rengiant šį pasiūlymą paaiškėjo, kad nors valstybėse narėse taikomos labai skirtingos ribos, kurias peržengus gresia vairuotojų teisių atėmimas, už tam tikrus su kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimus sprendimas dėl vairuotojų teisių atėmimo priimamas visose valstybėse narėse arba daugumoje jų.

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

Iniciatyva peržiūrėti Direktyvą 2006/126/EB²⁵ buvo nuolat siekiama sukurti sistemą, pagal kurią sprendimai dėl kelių eismo taisyklės pažeidusių vairuotojų nerezidentų teisių atėmimo galiotų visoje Sąjungoje.

Tos direktyvos 11 straipsnio 4 dalyje reglamentuojami tam tikri vairuotojų teisių atėmimo elementai. Siekiant teisinio nuoseklumo ir suderinamumo, kartu su šia iniciatyva bus peržiūrima Direktyva 2006/126/EB, kurioje bus reglamentuojamas vairuotojo pažymėjimų išdavimas vairuotojams, kuriems atimta teisė vairuoti, ir vairuotojo pažymėjimų (galiojimo)

²³ 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).

²⁴ 2006 m. gruodžio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2006/126/EB dėl vairuotojo pažymėjimų (nauja redakcija) (OL L 403, 2006 12 30, p. 18).

²⁵ Plg. iniciatyvos peržiūrėti Direktyvą dėl vairuotojo pažymėjimų įžanginį poveikio vertinimą: https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12978-Revision-of-the-Directive-on-Driving-Licences_Lt.

tarpusavio pripažinimo išimtys, kai vairuotojų teisių atėmimo sankcija vairuotojo pažymėjimo turėtoji skirta kitoje valstybėje narėje nei ta, kuri išdavė vairuotojo pažymėjimą. Be to, į ją bus įtrauktos nuostatos, supaprastinančios dalinio vairuotojų teisių atėmimo vykdymą, nes bus sudaryta galimybė jį patvirtinti.

Komisija taip pat ne kartą siekė pasiūlyti specialų teisės aktą, kuriuo būtų užtikrintas sprendimų dėl vairuotojų teisių atėmimo galiojimas visoje Sąjungoje, taikant sprendimų tarpusavio pripažinimą. 2006 m. komunikate „Teisių atėmimas Europos Sąjungoje, susijęs su apkaltinamaisiais nuosprendžiais baudžiamosiose bylose“²⁶ Komisija nurodė, kad svarsto galimybę pasiūlyti teisės aktą, kuris pakeistų 1998 m. Konvenciją dėl vairuotojo teisių atėmimo²⁷. Sprendimų dėl vairuotojų teisių atėmimo tarpusavio pripažinimo klausimu apskritai Komisija minėtame komunikate pareiškė, kad pirmenybę teikia sektoriniam metodui ir pataria tokį pripažinimą pirmiausia nagrinėti tose srityse, kuriose valstybės narės jau turi suderintą bazę (pvz., vairuotojų teisių atėmimo srityje).

- **Suderinamumas su kitomis Sąjungos politikos sritimis**

Pasiūlymas taip pat visiškai atitinka pagrindinį *acquis* dėl kelių eismo saugos.

Jis neturi didelio poveikio Europos Parlamento ir Tarybos direktyvai (ES) 2022/2561²⁸ ar Europos Parlamento ir Tarybos reglamentui (ES) 2019/2144²⁹. Jis taip pat atitinka *2021–2030 m. ES kelių eismo saugumo politikos programą „Tolimesni žingsniai siekiant visiškai saugaus eismo vizijos“*³⁰.

Kaip pirmiau nurodyta, siekiant teisinio nuoseklumo ir suderinamumo, kartu su šiuo pasiūlymu peržiūrima Direktyva (ES) 2015/413. Šiuo atžvilgiu reikėtų pakartoti, kad Direktyva (ES) 2015/413 turėtų tapti pagrindu tyrimui atlikti ir taip netiesiogiai prisidėti prie vykdymo užtikrinimo, visų pirma tais atvejais, kai pažeidėjas nustatomas nuotoliniu būdu. Kadangi peržiūrėta Direktyva (ES) 2015/413 siekiama išplėsti valstybių narių keitimosi informacija ir tarpusavio pagalbos aprėptį, galima daryti prielaidą, kad gerokai padidės sėkmingai ištirtų pažeidimų ir dėl jų priimtų sprendimų dėl vairuotojų teisių atėmimo skaičius.

Analogiškai Direktyvos (ES) 2015/413 peržiūra siekiama suteikti aukštesnį procesinių ir pagrindinių teisių apsaugos lygį persekiojamiems arba sugautiems pažeidėjams nerezidentams, nepriklausomai nuo to, ar pažeidimas nustatomas nuotoliniu būdu, ar pažeidėjas sulaikomas prieš jam išvykstant iš valstybės narės, kurioje buvo padarytas pažeidimas.

Peržiūrėjus Direktyvą 2006/126/EB ir Sąjungos vairuotojo pažymėjimų sistemą, taip pat bus papildytos siūlomoje direktyvoje nustatytos taisyklės, kaip pirmiau nurodyta. Be to,

²⁶ KOM(2006) 73 galutinis.

²⁷ OL C 2016, 1998 7 10, p. 1.

²⁸ 2022 m. gruodžio 14 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2022/2561 dėl tam tikrų kelių transporto priemonių kroviniams ir keleiviams vežti vairuotojų pradinės kvalifikacijos ir periodinio mokymo (OL L 330, 2022 12 23, p. 46).

²⁹ 2019 m. lapkričio 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2019/2144 dėl variklinių transporto priemonių, jų priekabų ir joms skirtų sistemų, sudėtinių dalių bei atskirų techninių mazgų tipo patvirtinimo reikalavimų, susijusių su jų bendrąja sauga ir transporto priemonėse esančių asmenų bei pažeidžiamų eismo dalyvių apsauga (OL L 325, 2019 12 16, p. 1).

³⁰ SWD(2019) 283 *final*.

įgyvendinant peržiūrėtą Direktyvą dėl vairuotojo pažymėjimų bus lengviau praktiškai užtikrinti vairuotojui pritaikytų dalinių apribojimų vykdymą, o pažeidimo vietos valstybė narė turės daugiau galimybių nepripažinti pažeidėjo vairuotojo pažymėjimo galiojimo tais atvejais, kai siūloma direktyva netaikoma.

Taip pat, keitimuisi informacija, susijusia su vairuotojo pažymėjimais, bus taikomos asmens duomenų apsaugos taisyklės, visų pirma:

- Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2016/679 (Bendrasis duomenų apsaugos reglamentas)³¹ ir
- Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2016/680³².

Pasiūlymas taip pat atitinka kitus teisės aktus, kuriais sudaromos nuosprendžių ar teismo sprendimų baudžiamosiose bylose tarpusavio pripažinimo sąlygos. Juo užpildoma spraga, susijusi su vairuotojų teisių atėmimu priėmus teismo sprendimus baudžiamosiose bylose. Siekiant išvengti galimo siūlomos direktyvos ir Sąjungos teisingumo ir vidaus reikalų *acquis* dubliavimosi, paaiškinama, kad pasiūlymas nedaro poveikio minėtiems teisės aktams.

2. TEISINIS PAGRINDAS, SUBSIDIARUMO IR PROPORCINGUMO PRINCIPAI

• Teisinis pagrindas

Pagrindinis pasiūlymo tikslas – pagerinti kelių eismo saugumą ir užtikrinti aukštą visų Sąjungos eismo dalyvių apsaugos lygį, kurį savo raginime Valetos deklaracijoje taip pat pabrėžė ES transporto ministrai.

Pagal Europos Sąjungos Teisingumo Teismo (toliau – ESTT) praktiką Sąjungos teisės aktų leidėjui suteikti platūs teisėkūros įgaliojimai priimti atitinkamas bendras taisykles bendros transporto politikos srityje³³. Vienas iš pagrindinių Sąjungos transporto politikos tikslų – gerinti kelių eismo saugumą. Todėl priemonės, kuriomis siekiama šio tikslo, gali būti priimamos remiantis Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (toliau – SESV) 91 straipsnio 1 dalies c punktu³⁴.

Todėl siūlomos direktyvos tinkamas teisinis pagrindas yra SESV 91 straipsnio 1 dalies c punktas.

• Priemonės pasirinkimas

Pagal SESV 91 straipsnio 1 dalies c punktą ES teisės aktų leidėjui suteikiama galimybė priimti reglamentus ir direktyvas.

³¹ 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 (Bendrasis duomenų apsaugos reglamentas) (OL L 119, 2016 5 4, p. 1).

³² 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 (OL L 119, 2016 5 4, p. 89).

³³ Sprendimo byloje *Ispanija ir Suomija prieš Parlamentą ir Tarybą*, C-223/02, ECLI:EU:C:2004:497, 29 punktas ir jame nurodyta teismo praktika.

³⁴ Sprendimo byloje *Komisija prieš Parlamentą ir Tarybą*, C-43/12, ECLI:EU:C:2014:298, 43 punktas ir jame nurodyta teismo praktika.

Šio pasiūlymo atveju tinkamiausia teisės akto forma yra direktyva, siekiant atsižvelgti į valstybėse narėse taikomų taisyklių, susijusių su sprendimų dėl vairuotojų teisių atėmimo priėmimu ir vykdymo užtikrinimu, skirtumus.

- **Subsidiarumo principas (neišimtinės kompetencijos atveju)**

Pagal Europos Sąjungos sutarties 5 straipsnio 3 dalį Sąjunga ima veikti tik tada, kai valstybės narės numatomo veiksmo tikslų negali deramai pasiekti. Taikant dabartinę teisinę sistemą, net ir pačius šiurkščiausius kelių eismo taisyklių pažeidimus padarę vairuotojai rezidentai išsaugo teisę vairuoti visose valstybėse narėse, išskyrus valstybę narę, kurioje buvo padarytas pažeidimas, net jei ta valstybė narė apriboja tokią teisę. Vienintelis atvejis, kai sprendimai dėl vairuotojų teisių atėmimo galioja visoje Sąjungoje, yra atvejis, kai sprendimas dėl vairuotojų teisių atėmimo priimtas toje valstybėje narėje, kurioje pažeidėjui išduotas vairuotojo pažymėjimas.

Siekiant užtikrinti kelių eismo saugumą, labai svarbu, kad Europos Sąjungoje priimtas sprendimas dėl vairuotojų teisių atėmimo galiotų visoje Sąjungoje. Tokio poveikio galima pasiekti tik ES teisine priemone. Sprendimas išduoti vairuotojo pažymėjimą arba sprendimas dėl vairuotojų teisių atėmimo, panaikinant vairuotojo pažymėjimo galiojimą, yra valstybės narės suvereni teisė. Todėl sprendimų dėl vairuotojų teisių atėmimo galiojimas visoje Sąjungoje visada priklausys nuo vairuotojo pažymėjimą išdavusios valstybės narės, kuri neturi reikiamos informacijos, teisinių priemonių ar paskatų veikti be Sąjungos įsikišimo, veiksmų.

- **Proporcingumo principas**

Šios iniciatyvos priemonėmis nesiimama jokių veiksmų, kurie nėra būtini siekiant joje nustatyto tikslo – pagerinti kelių eismo saugą, užtikrinant sprendimų dėl vairuotojų teisių atėmimo už tam tikrus kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimus galiojimą visoje Sąjungoje. Direktyvoje numatyta, kad duomenys apie vairuotojų teisių atėmimą perduodami vairuotojo pažymėjimą išdavusiai valstybei narei tik sunkių kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimų, dėl kurių ES keliuose įvyksta daugiausiai eismo įvykių ir žūsta žmonės, atvejais, t. y. dėl vairavimo apsvaigus nuo alkoholio (vairavimo, kai alkoholio kiekis kraujyje didesnis už didžiausią pagal įstatymus leidžiamą kiekį) ir leidžiamo greičio viršijimo (važiuojant didesniu greičiu, nei nustatytas konkrečiame kelyje arba konkrečios rūšies transporto priemonei), taip pat dėl vairavimo apsvaigus nuo narkotikų. Duomenys apie vairuotojų teisių atėmimą taip pat gali būti perduoti, jei sprendimas dėl vairuotojų teisių atėmimo susijęs su kelių eismo taisyklių pažeidimu, dėl kurio žuvo arba buvo sunkiai sužalotas žmogus.

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

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

2012 m. Komisija kaip užsakovė atliko teisinį tyrimą³⁵, kuriame buvo nagrinėjama dabartinė padėtis, susijusi su teisių atėmimu ES viduje trijose iš anksto apibrėžtose srityse, įskaitant

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

vairuotojų teisių atėmimą. Tyrime analizuota ne tik atitinkama ES teisinė sistema, bet ir galiojančios tarptautinės bei dvišalės sutartys ir konvencijos. Tyrime, be kita ko, padaryta išvada, kad reikėtų priimti naują direktyvą, kuria būtų reglamentuojamas tarpvalstybinis vairuotojų teisių atėmimo vykdymas.

2022 m. Komisija sudarė sutartį su bendrovių „Ecorys“, „Wavestone“ ir „Grimaldi“ konsorciumu, kad šis padėtų atlikti³⁶ Direktyvos (ES) 2015/413 peržiūros poveikio vertinimą. Atliekant tyrimą buvo išsamiai ištirta su vairuotojų teisių atėmimu susijusi reguliavimo sistemos ir ESTT praktika. Šio tyrimo išvadose taip pat pritarta naujo teisės akto, kuriuo būtų užtikrintas sprendimų dėl vairuotojų teisių atėmimo galiojimas visoje Sąjungoje, taikant tokių sprendimų tarpusavio pripažinimą, kūrimui.

Kaip pirmiau nurodyta, situacija, kai valstybė narė, remdamasi savo nacionalinės teisės aktais ir atsižvelgdama į jos teritorijoje įvykdytus neteisėtus veiksmus, sustabdo kitos valstybės narės išduoto vairuotojo pažymėjimo turėtojo teisę vairuoti, šiuo metu iš dalies reglamentuojama Direktyva 2006/126/EB.

2022 m. Europos Komisija paskelbė minėtos direktyvos *ex post* vertinimą³⁷. Šis vertinimas parodė, kad dėl Direktyvos 2006/126/EB ir jos dviejų ankstesnių redakcijų poveikio padidėjo eismo dalyvių sauga Sąjungoje ir palengvėjo laisvas judėjimas. Tyrimas taip pat parodė, kad kelių eismo saugos lygį Sąjungoje būtų galima dar labiau padidinti, o tam tikrus teisės aktų reikalavimus padaryti veiksmingesnius ir proporcingesnius.

- **Konsultacijos su suinteresuotosiomis šalimis**

Vadovaujantis geresnio reglamentavimo gairėmis³⁸, atliekant Direktyvos 2006/126/EB *ex post* vertinimą ir jos peržiūros poveikio vertinimą, su suinteresuotosiomis šalimis buvo konsultuojamasi ir dėl šio pasiūlymo.

Rengiantis atlikti *ex post* vertinimą, 2020 m. spalio 16 d. buvo surengtas praktinis suinteresuotųjų šalių seminaras, per kurį siekta surinkti įrodymus, patvirtinti nustatytus faktus, gauti atsiliepimų apie naujas išvadas ir surinkti nuomones.

Paskui 2020 m. spalio 28 d. – 2021 m. sausio 20 d. buvo surengtos atviros viešos konsultacijos, kad visuomenė ir suinteresuotosios šalys galėtų išsakyti savo nuomonę apie galiojančias taisykles.

Per parengiamąjį poveikio vertinimo etapą suinteresuotosios šalys turėjo galimybę pateikti atsiliepimus apie įžanginį poveikio vertinimą (2021 m. II ketvirtį). Atitinkamai buvo vykdoma tokia tikslinė konsultacijų veikla:

- du pokalbių ciklai:
 - tiriamieji pokalbiai per įžanginį etapą (2022 m. I ir II ketvirčiai),

³⁶ Direktyvos (ES) 2015/413, kuria sudaromos palankesnės sąlygos keistis informacija tarpvalstybinio lygmeniu apie kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimus, peržiūros poveikio vertinimo pagrindžiamasis tyrimas, „ECORYS“ konsorciumas (2022 m.), MOVE/C2/SER/2019-425/SI2.819667 [nuoroda bus įterpta].

³⁷ Komisijos tarnybų darbinis dokumentas „2006 m. gruodžio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2006/126/EB dėl vairuotojo pažymėjimų vertinimas“ (SWD/2022/0017 *final*).

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

- išsamūs pokalbiai trūkstamai informacijai gauti ir numatomam politikos priemonių poveikiui įvertinti (2021 m. II ir III ketvirčiai);
- du tyrimų ciklai:
- tyrimas problemos analizei pagrįsti (2022 m. II ketvirtis),
 - tyrimas politikos priemonių poveikiui įvertinti (2022 m. II ir III ketvirčiai).

Galiausiai 2022 m. III ketvirtį įvyko naujos atviros viešos konsultacijos.

Europos Parlamentas pritaria kelių eismo saugos sistemos stiprinimui, visų pirma sukuriant sprendimų dėl vairuotojų teisių atėmimo tarpusavio pripažinimo priemonę³⁹.

• **Tiriamųjų duomenų rinkimas ir naudojimas**

Per poveikio vertinimo etapą buvo surengtas ekspertų praktinis seminaras dėl kelių eismo taisyklių pažeidimų pasekmių ir sveikatos būklės tinkamumo (2022 m. II ketvirtį).

Per *ex post* vertinimo ir poveikio vertinimo parengiamuosius etapus buvo nuolat informuojamas pagal Direktyvos 2006/126/EB 9 straipsnį įsteigtas vairuotojo pažymėjimų komitetas, kurį daugiausiai sudaro valstybių narių ekspertai, ir su juo buvo konsultuojamasi.

• **Poveikio vertinimas**

Atliktas Direktyvos 2006/126/EB peržiūros, įskaitant jos elementus, susijusius su vairuotojų teisių atėmimu, poveikio vertinimas⁴⁰. Poveikio vertinimas buvo patvirtintas rašytine procedūra ir 2022 m. lapkričio 18 d. Reglamentavimo patikros valdyba dėl jo pateikė teigiamą nuomonę be pastabų⁴¹. Be to, rengiantis peržiūrėti Direktyvą (ES) 2015/413, taip pat buvo kruopščiai svarstomas sprendimų dėl vairuotojų teisių atėmimo galiojimo visoje Sąjungoje taikant sprendimų tarpusavio pripažinimo priemonės klausimas. Tyrimo rezultatais patvirtinta, kad vairuotojų teisių atėmimas turėtų būti įtrauktas į Direktyvos 2006/126/EB peržiūros apimtį, ypač dėl to, kad jis nepatenka į Direktyvos (ES) 2015/413 taikymo sritį. Vis dėlto, rengdama politikos galimybes, Komisija pasinaudojo informacija, surinkta per abiejų direktyvų vertinimo ir įvertinimo etapą⁴².

Iniciatyvos peržiūrėti Direktyvą 2006/126/EB (įskaitant šį pasiūlymą) poveikio vertinimo pagrindžiamojo tyrimo galutinėje ataskaitoje išsamiai aprašoma ir įvertinama iniciatyvos pridėtinė vertė ir jos sąsajos su kitomis politikos iniciatyvomis. Šiuos duomenis galima rasti tos ataskaitos 3.3, 1.3 ir 1.5 skirsniuose. Politikos galimybės išsamiai apibūdintos 5.2 ir 8.1 skirsniuose, o išsami visų galimybių poveikio analizė pateikta 6 skirsnyje. Išnagrinėtų politikos galimybių santrauką galima rasti aiškinamajame memorandume, pridedamame prie pasiūlymo dėl Direktyvos 2006/126/EB peržiūros⁴³. 1998 m. Konvencijoje dėl vairuotojo

³⁹ 2021 m. spalio 6 d. Europos Parlamento rezoliucija dėl 2021–2030 m. ES kelių eismo saugumo politikos programos – rekomendacijos dėl tolesnių žingsnių siekiant visiškai saugaus eismo vizijos (2021/2014(INI)).

⁴⁰ SWD(2023) 128 *final*.

⁴¹ RSB/RM/cdd – rsb(2022)7907617.

⁴² Šiame skyriuje pristatomas ES mastu taikomo sprendimų dėl vairuotojų teisių atėmimo tarpusavio pripažinimo režimo sukūrimo vertinimas iš esmės grindžiamas informacija, surinkta rengiant Direktyvos (ES) 2015/413, kuria sudaromos palankesnės sąlygos keistis informacija tarpvalstybiniu lygmeniu apie kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimus, peržiūros poveikio vertinimo pagrindžiamojo tyrimo galutinę ataskaitą [bus paskelbta].

⁴³ COM(2023) 127 *final*.

teisių atėmimo (1998 m. birželio 17 d. Tarybos akte)⁴⁴, kuri neįsigaliojo, nes jos neratifikavo valstybės narės (ją ratifikavo tik septynios valstybės narės⁴⁵), buvo pasiūlyta ES sistema, skirta vienodam tarpvalstybiniam vairuotojų teisių atėmimo vykdymui užtikrinti. Dėl šios priežasties 2016 m. ji buvo panaikinta⁴⁶.

Atrodo, kad priėmus Direktyvą 2006/126/EB buvo žengtas žingsnis siekiant užtikrinti, kad sprendimai dėl vairuotojų teisių atėmimo galiotų visoje Sąjungoje, ir iš dalies pakeistos atitinkamos ankstesnės Direktyvos dėl vairuotojo pažymėjimų nuostatos (Direktyvos 91/439/EEB 8 straipsnis)⁴⁷, siekiant apriboti vairuotojo pažymėjimų turizmo reiškinių. Tačiau naujosios nuostatos – Direktyvos 2006/126/EB 11 straipsnio 4 dalies – formuluotė nesuteikė būtino aiškumo. Aptariamą nuostatą ESTT ne kartą aiškino⁴⁸ atsižvelgdamas į abejones, kylančias dėl jos formuluotės, ir į skirtingas aplinkybes, susijusias su vairuotojų rezidentų ir nerezidentų teisių atėmimu. Be to, kaip pabrėžė ir ESTT⁴⁹, toks įpareigojimas nėra veiksmingas ir vykdytinas, kol nebus įdiegta keitimosi informacija apie teisių atėmimą tarp valstybių narių sistema, kurioje visos valstybės narės iš tikrųjų galėtų patikrinti, ar užsienyje sprendžiama dėl vairuotojų teisių atėmimo sankcijos skyrimo arba ji jau yra paskirta prašymo išduoti vairuotojo pažymėjimą pateikėjui.

Dėl pirmiau aprašytų problemų pagal dabartinę sistemą kelių eismo taisyklės pažeidusiems vairuotojams nerezidentams teisių atėmimo sankcija skiriama tik toje šalyje, kurioje jie padarė pažeidimą, tačiau jie ir toliau gali vairuoti visose kitose ES valstybėse narėse, išskyrus atvejus, kai vairuotojų teisių atėmimo sankciją skiria vairuotojo pažymėjimą išdavusi valstybė narė. Tai labai svarbi problema, atsižvelgiant į tai, kad ES važinėjantys vairuotojai, kurių vairuotojo pažymėjimo galiojimas sustabdytas, apribotas arba pažymėjimas atimtas vienoje iš valstybių narių už sunkius ir pasikartojančius kelių eismo taisyklių pažeidimus, kelia rimtą pavojų kelių eismo saugai.

Be to, jei nėra aiškaus draudimo (arba jei kitos valstybės narės nėra tinkamai informuotos apie svarstomą draudimą), vairuotojas nerezidentas galės kreiptis dėl naujo vairuotojo pažymėjimo išdavimo savo gyvenamosios vietos valstybėje ir atgauti teisę vairuoti visur, nes naujasis vairuotojo pažymėjimas iš esmės turi būti pripažįstamas net ir šalyje, kurioje įvykdytas pažeidimas. Taip pat gali elgtis ir vairuotojas, kuriam teisė vairuoti atimta jo gyvenamojoje šalyje, – prieš pateikdamas prašymą išduoti naują vairuotojo pažymėjimą pakeisti savo gyvenamąją vietą.

⁴⁴ 1998 m. birželio 17 d. Tarybos aktas dėl Konvencijos dėl vairuotojo teisių atėmimo parengimo (98/C 216/01).

⁴⁵ BG, CY, IE, RO, SK, ES ir UK.

⁴⁶ 2016 m. sausio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2016/95, kuriuo panaikinami tam tikri aktai, susiję su policijos bendradarbiavimu ir teisminiu bendradarbiavimu baudžiamosiose bylose (OL L 26, 2016 2 2, p. 9).

⁴⁷ 1991 m. liepos 29 d. Tarybos direktyva 91/439/EEB dėl vairuotojo pažymėjimų (OL L 237, 1991 8 24, p. 1).

⁴⁸ Žr., visų pirma, 2008 m. lapkričio 20 d. Sprendimą byloje *Weber*, C-1/07, ECLI:EU:C:2008:640; 2010 m. gruodžio 2 d. Sprendimą *Scheffler*, C-334/09, ECLI:EU:C:2010:731; 2012 m. balandžio 26 d. Sprendimo *Hofmann*, C-419/10, ECLI:EU:C:2012:240, 71 punktą; 2015 m. balandžio 23 d. Sprendimą *Aykul*, C-260/13, ECLI:EU:C:2015:257; 2015 m. gegužės 21 d. Sprendimą *Wittmann*, C-339/14, ECLI:ES:C:2015:333.

⁴⁹ Sprendimas *Hofmann*, C- 419/10, ECLI:EU:C:2012:240, 82 punktas.

Keitimosi informacija apie vairuotojų teisių atėmimą visoje ES teisinis pagrindas jau įtvirtintas Direktyvoje 2006/126/EB⁵⁰, kurioje valstybės narės aiškiai įpareigojamos padėti viena kitai įgyvendinti direktyvos priemones ir keistis informacija apie jų išduotus, pakeistus, naujai išduotus, atnaujintus arba atimtus pažymėjimus, naudodamosi tam tikslui sukurta ES vairuotojo pažymėjimų informacine sistema (t. y. RESPER). Be to, vykdymo užtikrinimą taip pat būtų galima palengvinti pasitelkiant Direktyvą (ES) 2015/413, įpareigojant valstybę narę, kurios teritorijoje buvo padarytas pažeidimas, informuoti pažeidėją apie teisių atėmimą, susijusį su tariamai padarytu pažeidimu.

Priemonių ir politikos galimybių vertinimas

Atliktas kiekybinis ir kokybinis skirtingų politikos galimybių priemonių ekonominio ir socialinio (kelių eismo saugumo) poveikio bei poveikio pagrindinėms teisėms vertinimas. Vertinimui pasirinktas 2025–2050 m. laikotarpis vadovaujantis prognozuojamu baziniu scenarijumi. Pagrindinių teisių atžvilgiu poveikis ir toliau bus kontroliuojamas griežtai įgyvendinant duomenų apsaugos taisykles, visų pirma sistemoje RESPER.

Tikimasi, kad pasirinktos galimybės, susijusios su sprendimų dėl vairuotojų teisių atėmimo galiojimu visoje Sąjungoje, ekonominis ir socialinis poveikis bus apskritai teigiamas, o iniciatyva turėtų padidinti kelių eismo saugumą visose valstybėse narėse. Padidinus veiksmingo tarpvalstybinio vairuotojų teisių atėmimo vykdymo užtikrinimo tikimybę, padidėja ir atgrasomasis poveikis, kuriuo atgrasoma nuo kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimų visose valstybėse narėse. Bendras socialinis poveikis būtų labai teigiamas, nes nukentėjusieji žinotų, kad priemonės, susijusios su užsieniečio padarytais kelių eismo taisyklių pažeidimais, neliks neįvykdytos.

Įgyvendinant iniciatyvos tikslus šiek tiek padidės sistemos RESPER veiklos sąnaudos. Tačiau jas su kaupu turėtų kompensuoti nauda dėl išsaugotų žmonių gyvybių ir didesnio kelių eismo saugumo.

Nesitikima, kad šis pasiūlymas dėl teisėkūros procedūra priimamo akto turės tiesioginį poveikį įmonėms, MVĮ ir labai mažoms įmonėms.

• Pagrindinės teisės

Užtikrinus vairuotojų teisių atėmimo priemonių taikymą visoje ES, gali būti pažeistos ES pagrindinių teisių chartijos⁵¹ (toliau – Chartija) ir Europos žmogaus teisių konvencijos⁵² (toliau – EŽTK) saugomos pagrindinės teisės.

Vairuotojo pažymėjimą išdavusios valstybės narės sprendimas užtikrinti sprendimo dėl vairuotojų teisių atėmimo galiojimą visoje Sąjungoje dar labiau apribos pažeidėjo galimybę vairuoti variklinę transporto priemonę Sąjungoje. Priklausomai nuo pažeidėjo asmeninių aplinkybių, toks sprendimas gali turėti įtakos jo profesinei veiklai, šeimos gyvenimui ir galimybėms naudotis savo motorinėmis transporto priemonėmis. Todėl pasiūlymas gali paveikti kelias pagrindines teises: teisę į darbą ar laisvę užsiimti verslu, teisę į šeimos

⁵⁰ Direktyvos 15 straipsnis, 7 straipsnio 5 dalis, o pagal teismų praktiką – ir 11 straipsnio 4 dalis.

⁵¹ OL C 326, 2012 10 26, p. 391.

⁵² Europos Taryba, Europos žmogaus teisių ir pagrindinių laisvių apsaugos konvencija su pakeitimais, padarytais 1950 m. lapkričio 4 d. protokolais Nr. 11, 14 ir 15 (ETS 5).

gyvenimą, teisę į nuosavybę. Be to, numatytos procedūros taip pat gali turėti įtakos asmens teisei į teisingą bylos nagrinėjimą, teisei į gynybą ir teisei į asmens duomenų apsaugą.

Pažeidėjo pagrindinės teisės gali būti apribotos, jei tokie apribojimai būtini ir tikrai atitinka Sąjungos pripažintus bendrus interesus. Taip yra šiuo atveju, kai Sąjungos pripažintas bendras interesas yra kelių eismo saugumo gerinimas. Apribojimais nevirsijama to, kas būtina šiam tikslui pasiekti: vairuotojui, padariusiam kelių eismo taisyklių pažeidimus kitoje valstybėje narėje nei ta, kurioje jam buvo išduotas vairuotojo pažymėjimas, nepaisant jam taikomo laisvo judėjimo principo, turėtų galioti tokios pačios pasekmės, t. y. vairuotojų teisių atėmimas, kaip ir vairuotojui, gyvenančiam toje valstybėje narėje, kurioje buvo padarytas pažeidimas. Abiem atvejais vairuotojai turėtų netekti vairuotojo pažymėjimo arba teisės vairuoti visoje Europos Sąjungoje. Priešingu atveju kelių eismo saugumas būtų užtikrintas tik toje valstybėje narėje, kurioje padarytas pažeidimas, o toks rezultatas tebtų dalinis ir neveiksmingas.

Be to, į siūlomą direktyvą įtrauktos kelios svarbios apsaugos priemonės. Pasiūlyme numatytas pagrindas taikyti išimtis, kai esama pagrįstų priežasčių manyti, remiantis konkrečiais ir objektyviais įrodymais, kad vairuotojų teisių atėmimo vykdymo užtikrinimas konkrečiomis bylos aplinkybėmis reikštų Chartijoje įtvirtintos pagrindinės teisės pažeidimą. Kitas išimties pagrindas taikomas, kai nesilaikoma procedūrų, kurios vykdomos *in absentia*, procesinių apsaugos priemonių. Jis panašus į tuos, kurie taikomi kitoms tarpusavio pripažinimo priemonėms, įsigaliojus Pamatiniam sprendimui 2009/299/TVR, stiprinančiam asmenų procesines teises bei skatinančiam tarpusavio pripažinimo principo taikymą sprendimams, priimtiems atitinkamam asmeniui asmeniškai nedalyvavus teisminiame nagrinėjime⁵³.

Papildomai valstybės narės užtikrina, kad valstybėje narėje, kurioje buvo padarytas pažeidimas, būtų taikomos teisių gynimo priemonės, lygiavertės priemonės, kurias galima taikyti panašioje nacionalinėje byloje. Pažeidėjas taip pat gali apskusti visoje Sąjungoje galiojantį sprendimą dėl vairuotojų teisių atėmimo, o jo skundą patenkinus, toks galiojimas visoje Sąjungoje būtų panaikintas ir vairuotojų teisių atėmimo sankcija būtų taikoma tik pažeidimo vietos valstybėje narėje. Be to, valdžios institucijos turės suteikti informaciją apie nacionalinėje teisėje numatytas galimybes prašyti taikyti teisių gynimo priemones, kai jas galima pradėti taikyti, be kita ko, tinkamu laiku, kad būtų užtikrinta galimybė jomis veiksmingai pasinaudoti.

Šiame pasiūlyme nustatytos priemonės yra suderinamos su pagrindinių teisių reikalavimais, jeigu taikomos proporcingai ir, kaip apibūdinta, papildomos veiksmingomis procesinėmis garantijomis.

⁵³ 2009 m. vasario 26 d. Tarybos pamatinis sprendimas 2009/299/TVR, iš dalies keičiantis Pamatinius sprendimus 2002/584/TVR, 2005/214/TVR, 2006/783/TVR, 2008/909/TVR ir 2008/947/TVR ir stiprinantis asmenų procesines teises bei skatinantis tarpusavio pripažinimo principo taikymą sprendimams, priimtiems atitinkamam asmeniui asmeniškai nedalyvavus teisminiame nagrinėjime (OL L 81, 2009 3 27, p. 24).

4. POVEIKIS BIUDŽETUI

Siekiant užtikrinti duomenų perdavimą ir valdžios institucijų tarpusavio bendravimą, numatyti jau esami techniniai sprendimai (pvz., RESPER – keitimosi informacija apie vairuotojo pažymėjimus sistema).

Reikėtų tam tikrų techninių pakeitimų, kad sistemoje RESPER būtų galima keistis papildomais elementais, susijusiais su vairuotojų teisių atėmimu. Tačiau reikėtų pažymėti, kad apskritai šios išlaidos greičiausiai nebus didelės. Numatoma, kad valstybės narės pačios padengs savo išlaidas, patiriamas įgyvendinant siūlomą direktyvą. Tokios išlaidos yra susijusios su papildomu tyrimams skiriamu laiku ir pažeidėjo užsieniečio informavimo sąnaudomis.

Galiausiai verta pažymėti, kad, nors vairuotojų teisių atėmimas dažnai siejamas su piniginėmis bandomis, į šio pasiūlymo taikymo sritį tokios baudos sąmoningai neįtraukiamos, todėl jis neprisdės prie jų vykdymo užtikrinimo.

5. KITI ELEMENTAI

- **Įgyvendinimo planai ir stebėseną, vertinimas ir ataskaitų teikimo tvarka**

Pasiūlymu Komisija įpareigojama teikti siūlomos direktyvos įgyvendinimo, visų pirma jos poveikio kelių eismo saugumui, ataskaitas Europos Parlamentui ir Tarybai. Komisijos ataskaita turi būti pateikta praėjus penkeriems metams po to, kai valstybės narės perkels siūlomą direktyvą į nacionalinę teisę.

- **Išsamus konkrečių pasiūlymo nuostatų paaiškinimas**

1 straipsnis. Tikslas ir dalykas

Pasiūlymu siekiama užtikrinti aukštą eismo dalyvių apsaugos lygį Sąjungoje, nustatant taisykles, pagal kurias visoje Sąjungoje galiotų sprendimas dėl vairuotojų teisių atėmimo už sunkius kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimus, padarytus kitoje valstybėje narėje nei ta, kuri pažeidėjui išdavė vairuotojo pažymėjimą.

2 straipsnis. Apibrėžtys

2 straipsnyje pateikiamos tam tikrų pagrindinių pasiūlyme vartojamų terminų apibrėžtys,

kaip antai terminų „vairuotojų teisių atėmimas“, „pažeidimo vietos valstybė narė“ (kurioje padarytas pažeidimas), „vairuotojo pažymėjimą išdavusi valstybė narė“ (kuri išdavė vairuotojo pažymėjimą) ir „atitinkamas asmuo“ apibrėžtys.

Termino „vairuotojų teisių atėmimas“ apibrėžtis apima bet kokią galutinį sprendimą dėl vairuotojų teisių atėmimo, susijusį su padarytu kelių eismo taisyklių pažeidimu, kuriuo pritaikoma bet kokia vairuotojo pažymėjimo ar teisės vairuoti atėmimo, apribojimo arba sustabdymo priemonė, neatsižvelgiant į tai, ar ji laikytina apsaugos priemone, nuobauda, administracine arba baudžiamąja sankcija. Taip pat apibrėžiami terminai „atėmimas“, „apribojimas“ ir „sustabdymas“. Direktyva taikoma keliems aiškiai apibrėžtiems sunkiems kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimams, t. y. vairavimui apsvaigus nuo alkoholio, leidžiamo greičio viršijimui, vairavimui apsvaigus nuo narkotikų ir kelių eismo taisyklių pažeidimui, dėl kurio žuvo ar buvo sunkiai sužaloti žmonės. Joje taip pat apibrėžiamos papildomos sąlygos – sąlygos, kurias atitinkamas asmuo, kurio atžvilgiu priimtas sprendimas

dėl vairuotojų teisių atėmimo, turi įvykdyti, kad atgautų vairuotojo pažymėjimą arba teisę vairuoti.

Apibrėžiant kai kuriuos terminus, pavyzdžiui, terminus „sunkus kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimas“, „variklio varoma transporto priemonė“, „vairuotojo pažymėjimas“ ir „įprastinė gyvenamoji vieta“, pateikiamos kryžminės nuorodos į kituose Sąjungos teisės aktuose pateiktas apibrėžtis.

3 straipsnis. Sprendimo dėl vairuotojų teisių atėmimo galiojimas visoje Sąjungoje

Jame nustatytas principas, kad sprendimas dėl vairuotojų teisių atėmimo, kurį valstybė narė priima asmens, kuris nėra tos valstybės narės rezidentas ir turi kitoje valstybėje narėje išduotą vairuotojo pažymėjimą, atžvilgiu, turėtų galioti visoje Sąjungoje.

4 straipsnis. Pareiga pranešti apie vairuotojų teisių atėmimą

Pažeidimo vietos valstybė narė privalo pranešti vairuotojo pažymėjimą išdavusiai valstybei narei apie kiekvieną vairuotojų teisių atėmimo sankciją, kuri galioja ne trumpiau kaip vieną mėnesį. Pranešimas turėtų būti pateikiamas kaip standartinė pažyma, kurią tarpusavyje perduoda dviejų atitinkamų valstybių narių nacionalinės ryšių palaikymo institucijos.

5 straipsnis. Standartinė pažyma ir perdavimo priemonės

Šia nuostata Komisijai suteikiami įgaliojimai priimti įgyvendinimo aktą, kuriuo iki direktyvos perkėlimo į nacionalinę teisę dienos būtų nustatyta standartinės pažymos forma ir turinys. Šioje nuostatoje išvardyti svarbiausi elementai, kurie turėtų būti nurodyti pažymoje.

Šiame straipsnyje taip pat nustatomos taisyklės dėl kalbų, kuriomis gali būti perduodama pažyma, ir nurodoma, kad ją reikėtų perduoti per sistemą RESPER.

6 straipsnis. Sprendimų dėl vairuotojų teisių atėmimo galiojimo visoje Sąjungoje užtikrinimas

Vairuotojo pažymėjimą išdavusi valstybė narė turėtų imtis tinkamų priemonių, kad užtikrintų, kad sprendimai dėl vairuotojų teisių atėmimo galiotų visoje Sąjungoje, išskyrus atvejus, kai taikomas 8 straipsnyje nustatytas pagrindas taikyti išimtis.

Kai sprendimas dėl vairuotojų teisių atėmimo apima vairuotojo pažymėjimo arba teisės vairuoti atėmimą, vairuotojo pažymėjimą išdavusi valstybė narė turėtų atimti vairuotojo pažymėjimą. Atitinkamas asmuo galėtų atgauti vairuotojo pažymėjimą arba teisę vairuoti pagal toje valstybėje narėje panašiomis aplinkybėmis taikomas taisykles. Vairuotojo pažymėjimą išdavusi valstybė narė, kiek įmanoma, taip pat atsižvelgia į sąlygas, kurias atitinkamas asmuo, siekdamas atgauti vairuotojo pažymėjimą arba teisę vairuoti, jau įvykdė pažeidimo vietos valstybėje narėje.

Kai sprendimas dėl vairuotojų teisių atėmimo apima vairuotojo pažymėjimo galiojimo arba teisės vairuoti sustabdymą ar apribojimą, priemonė, kurios imasi vairuotojo pažymėjimą išdavusi valstybė narė, turėtų apsiriboti užtikrinimu, kad visoje Sąjungoje taikomas vairuotojų teisių atėmimas galiotų tiek pat laiko, kiek ir pažeidimo vietos valstybės narės pritaikyta vairuotojų teisių atėmimo sankcija, neatsižvelgiant į tai, ar toje valstybėje narėje atitinkamam asmeniui yra nustatytos sąlygos vairuotojo pažymėjimui arba teisei vairuoti atgauti.

7 straipsnis. Vairuotojų teisių atėmimo taikymas pažeidimo vietos valstybėje narėje

Šiame straipsnyje paaiškinama, kad direktyvos, visų pirma bet kokio jos 8 straipsnyje nustatyto pagrindo taikyti išimtį taikymas vairuotojo pažymėjimą išdavusioje valstybėje narėje, netrukdo užtikrinti sprendimo dėl vairuotojų teisių atėmimo, kurį savo teritorijoje priėmė pažeidimo vietos valstybė narė, vykdymą.

Be to, jame patikslinama, kad kai pažeidimo vietos valstybės narės priimtas sprendimas dėl vairuotojų teisių atėmimo apima sąlygas, kurių atitinkamas asmuo turi laikytis, kad atgautų vairuotojo pažymėjimą arba teisę vairuoti, ta valstybė narė savo teritorijoje gali toliau taikyti vairuotojų teisių atėmimo sankciją, kol bus įvykdytos minėtos sąlygos.

8 straipsnis. Pagrindas taikyti išimtį

8 straipsnyje išsamiai išvardyti pagrindo taikyti išimtį atvejai, kuriais remdamasi vairuotojo pažymėjimą išdavusi valstybė narė privalo atsisakyti užtikrinti sprendimų dėl vairuotojų teisių atėmimo galiojimą visoje Sąjungoje, ir nurodyti papildomi pagrindai taikyti išimtį atvejais, kuriais remdamasi ta valstybė narė gali atsisakyti taikyti sprendimus dėl vairuotojų teisių atėmimo visoje Sąjungoje.

Į sąrašą įtraukti tokie pagrindai taikyti išimtį pavyzdžiai, kaip neišsami pažyma, atitinkamo asmens amžiaus riba, neličiamybė ar privilegija arba aplinkybės, kai likęs vairuotojų teisių atėmimo laikotarpis yra trumpesnis nei vienas mėnuo.

Prieš remdamasi pagrindu taikyti išimtį, vairuotojo pažymėjimą išdavusi valstybė narė turėtų konsultuotis su pažeidimo vietos valstybe nare.

9 straipsnis. Terminai

Šiame straipsnyje nustatyta, kad vairuotojo pažymėjimą išdavusi valstybė narė ne vėliau kaip per 15 dienų nuo pažymos gavimo dienos turi imtis priemonės, užtikrinančios, kad sprendimas dėl vairuotojų teisių atėmimo galiotų visoje Sąjungoje.

Konkrečiais atvejais, kai vairuotojo pažymėjimą išdavusi valstybė narė negali laikytis pripažinimo etapui nustatyto termino, ji privalo informuoti pažeidimo vietos valstybę narę ir su ja konsultuotis, tačiau ji vis tiek privalo nedelsdama užtikrinti sprendimo dėl vairuotojų teisių atėmimo galiojimą visoje Sąjungoje.

10 straipsnis. Valstybių narių tarpusavio konsultacijos

Šiame straipsnyje numatyta, kad valstybės narės, siekdamos užtikrinti veiksmingą šios direktyvos taikymą, turėtų tinkamomis priemonėmis ir nedelsdamos konsultuotis tarpusavyje.

11 straipsnis. Informacija, kurią turi pateikti vairuotojo pažymėjimą išdavusi valstybė narė

Šiame straipsnyje numatyta, kad vairuotojo pažymėjimą išdavusi valstybė narė privalo perduoti pažeidimo vietos valstybei narei informaciją apie įvairius procesinius aspektus ir etapus.

12 straipsnis. Informacija, kurią turi pateikti pažeidimo vietos valstybė narė

Pagal šį straipsnį pažeidimo vietos valstybė narė privalo informuoti vairuotojo pažymėjimą išdavusią valstybę narę apie aplinkybes, kurios gali turėti įtakos pirminiam sprendimui dėl vairuotojų teisių atėmimo, ir apie vairuotojų teisių atėmimo galiojimo pabaigą jos teritorijoje.

13 straipsnis. Pareiga informuoti atitinkamą asmenį

Vairuotojo pažymėjimą išdavusi valstybė narė turi pranešti atitinkamam asmeniui apie priimtą sprendimą dėl vairuotojų teisių atėmimo arba su juo susijusią priemonę, kurios imtasi. Konkrečiai nurodoma pateiktina informacija apie teisių gynimo priemones, taikomas pagal vairuotojo pažymėjimą išdavusios valstybės narės teisę.

14 straipsnis. Teisių gynimo priemonės

Šiame straipsnyje numatyta valstybių narių prievolė užtikrinti tinkamų teisių gynimo priemonių taikymą dėl pagal šią direktyvą priimtų sprendimų. Jame paaiškinama, kad sprendimas dėl vairuotojų teisių atėmimo, apie kurį pranešė pažeidimo vietos valstybė narė, gali būti skundžiamas tik ieškiniu, pareikštu pažeidimo vietos valstybėje narėje.

15 straipsnis. Nacionalinės ryšių palaikymo institucijos

Valstybės narės turi įsteigti nacionalines ryšių palaikymo institucijas. Pagal 4 straipsnį šios nacionalinės ryšių palaikymo institucijos perduoda pažymas. Jos taip pat turėtų bendradarbiauti su valdžios institucijomis, užtikrinančiomis vairuotojų teisių atėmimo vykdymą.

16 straipsnis. Statistika

Pagal šį straipsnį valstybės narės privalo reguliariai rinkti duomenis iš atitinkamų valdžios institucijų ir tvarkyti išsamią statistiką apie vairuotojų teisių atėmimą. Surinkti statistiniai duomenys turi būti kasmet siunčiami Komisijai. Siekiant išsamiai įvertinti šioje direktyvoje nustatyto mechanizmo veikimą, būtina surinkti išsamius duomenis apie vairuotojų teisių atėmimą.

17 straipsnis. Komiteto procedūra

Šiame straipsnyje nustatoma 5 straipsnyje nurodyto įgyvendinimo akto priėmimo procedūra.

18 straipsnis. Ryšys su kitais teisės aktais

Šiame straipsnyje nustatyta, kad ši direktyva nedaro poveikio teisėms ir pareigoms, kylančioms iš Sąjungos teisės aktų, susijusių su teisminių bendradarbiavimu ir įtariamųjų bei kaltinamųjų teisėmis.

19 straipsnis. Perkėlimas į nacionalinę teisę

Valstybės narės turi perkelti direktyvos nuostatas į nacionalinę teisę per nustatytą laikotarpį ir apie šias nacionalines priemones pranešti Komisijai.

20 straipsnis. Taikymo ataskaita

Komisijai nustatoma pareiga teikti siūlomos direktyvos įgyvendinimo ataskaitas.

21 straipsnis. Įsigaliojimas ir taikymas

Tai standartinė nuostata, kuria nustatoma, kad direktyva įsigalioja dvidešimtą dieną po jos paskelbimo Oficialiajame leidinyje.

22 straipsnis. Adresatai

Tai standartinė nuostata, kurioje nurodoma, kad direktyva skirta valstybėms narėms.

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA**dėl vairuotojų teisių atėmimo galiojimo visoje Sąjungoje**

(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) vienas iš pagrindinių Sąjungos transporto politikos tikslų – gerinti kelių eismo saugą. 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.;
- (2) siekdami pagerinti kelių eismo saugą, valstybių narių transporto ministrai 2017 m. kovo 29 d. Valetos deklaracijoje dėl kelių eismo saugumo paragino stiprinti Sąjungos kelių eismo saugos teisinę sistemą, ypatingą dėmesį skiriant valstybių narių bendradarbiavimui vairuotojų nerezidentų teisių atėmimo klausimais;
- (3) dėl laisvo asmenų judėjimo ir didėjančio tarptautinio kelių transporto eismo vairuotojų teisių atėmimo sankciją dažnai taiko ne ta valstybė narė, kurioje vairuotojas paprastai gyvena ir kuri išdavė vairuotojo pažymėjimą;
- (4) iki šiol valstybė narė, kuri nėra vairuotojo įprastinė gyvenamosios vietos valstybė narė, pagal savo nacionalinę teisę dėl kitoje valstybėje narėje gauto vairuotojo pažymėjimo turėtojo neteisėto elgesio jos teritorijoje gali taikyti priemones, pagal kurias atsisakoma pripažinti kitoje valstybėje narėje išduotų vairuotojo pažymėjimų galiojimą ir taip apribojama atitinkamo asmens teisė vairuoti. Tačiau šių priemonių taikymo sritis apsiriboja valstybės narės, kurioje buvo įvykdyti neteisėti veiksmai, teritorija, o poveikis apsiriboja atsisakymu joje pripažinti tokio pažymėjimo galiojimą.

¹ OL C , , p. .

² OL C , , p. .

³ SWD(2019)283 *final*.

Todėl, jei vairuotojo pažymėjimą išdavusi valstybė narė nesiima jokių veiksmų, tas vairuotojo pažymėjimas ir toliau pripažįstamas visose kitose valstybėse narėse. Tačiau toks scenarijus trukdo pasiekti aukštesnį kelių eismo saugos lygį Sąjungoje. Jei sprendimas dėl vairuotojų teisių atėmimo priimamas kitoje valstybėje narėje nei ta, kuri išdavė vairuotojo pažymėjimą, tokie vairuotojai neturėtų išvengti šios priemonės poveikio, jei jie yra kitoje valstybėje narėje nei ta, kurioje buvo padarytas pažeidimas;

- (5) siekiant užtikrinti aukštą visų Sąjungos eismo dalyvių apsaugos lygį, būtina nustatyti specialias taisykles, pagal kurias sprendimai dėl vairuotojų teisių atėmimo, priimti už sunkius kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimus kitoje valstybėje narėje nei ta, kurioje išduotas pažeidėjo vairuotojo pažymėjimas, galioti visoje Sąjungoje;
- (6) tačiau įgyvendinant šią direktyvą neturėtų būti reikalaujama suderinti nacionalines taisykles dėl kelių eismo taisyklių pažeidimų apibrėžties, jų teisinio pobūdžio ir už tokius pažeidimus taikomų sankcijų. Visų pirma, sprendimai dėl vairuotojų teisių atėmimo turėtų galioti visoje Sąjungoje, neatsižvelgiant į tai, ar pažeidimo vietos valstybėje narėje taikomos nacionalinės priemonės yra administracinės, ar baudžiamosios;
- (7) ši direktyva neturėtų pažeisti taisyklių dėl policijos ir teisminio bendradarbiavimo baudžiamosiose bylose ir susijusių teismo sprendimų tarpusavio pripažinimo. Be to, ji neturėtų daryti poveikio valstybių narių teisminių institucijų galimybei vykdyti jų priimtus sprendimus, visų pirma sprendimus baudžiamosiose bylose;
- (8) tikslus šios direktyvos tikslas – sudaryti sąlygas Sąjungai siekti tikslo gerinti kelių eismo saugą visoje Sąjungoje. Kaip nusprendė Teisingumo Teismas, kelių eismo saugumui pagerinti skirtos priemonės priklauso transporto politikai, todėl gali būti priimtose remiantis Sutarties⁴ 91 straipsnio 1 dalies c punktu, jei jos yra „priemonės transporto saugumui gerinti“, kaip tai suprantama pagal tą nuostatą⁵;
- (9) sprendimai dėl vairuotojų teisių atėmimo už sunkius kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimus gali apimti vairuotojo pažymėjimo arba teisės vairuoti atėmimą, apribojimą arba sustabdymą. Jei pažeidimas padarytas vairuotojo pažymėjimą išdavusioje valstybėje narėje, vairuotojo pažymėjimas taip pat gali būti panaikintas pagal tokį sprendimą. Todėl vairuotojo pažymėjimą išdavusi valstybė narė turėtų taikyti visas šias priemones, kad būtų užtikrintas sprendimų dėl vairuotojų teisių atėmimo galiojimas visoje Sąjungoje;
- (10) kadangi vairavimas apsvaigus nuo alkoholio (t. y. vairavimas, kai alkoholio kiekis kraujyje didesnis už didžiausią pagal įstatymus leidžiamą kiekį), leidžiamo greičio viršijimas (važiuojant didesniu greičiu, nei nustatytas konkrečiame kelyje arba konkrečios rūšies transporto priemonei) ir vairavimas apsvaigus nuo narkotikų yra pagrindinės eismo įvykių ir žūčių Sąjungos keliuose priežastys, su šiais pažeidimais susijusios bylos turėtų būti nagrinėjamos kuo kruopščiau, todėl šioje direktyvoje jie turėtų būti laikomi sunkiais kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimais. Be to, atsižvelgiant į jų sunkumą, kelių eismo taisyklių pažeidimai, dėl kurių žuvo arba buvo sunkiai sužaloti žmonės, taip pat turėtų būti laikomi sunkiais pažeidimais;
- (11) valstybės narės priimtas sprendimas dėl vairuotojų teisių atėmimo asmens, kuris nėra jos rezidentas, apibrėžtas [NAUJOSIOS DIREKTYVOS DĖL VAIRUOTOJO

⁴ OL C 202, 2016 6 7.

⁵ 2014 m. gegužės 6 d. Teisingumo Teismo (Didžioji kolegija) sprendimas *Komisija / Parlamentas ir Taryba*, C-43/12, ECLI:EU:C:2014:298, 43 punktas.

PAŽYMĖJIMŲ] 17 straipsnyje, ir kuris yra kitoje valstybėje narėje išduoto vairuotojo pažymėjimo turėtojas, atžvilgiu turėtų galioti visoje Sąjungos teritorijoje panašiai, kaip jau galiojantys sprendimai dėl vairuotojų teisių atėmimo, priimti asmenų, kurie yra toje valstybėje narėje išduotų vairuotojo pažymėjimų turėtojai, atžvilgiu. Be to, paisant procesinės autonomijos principo, valstybės narės turėtų pačios nuspręsti, kaip geriausiai pasiekti šį rezultatą pagal savo nacionalinę teisę. Tačiau reikėtų atsižvelgti į tai, kad jei valstybė narė priima sprendimą dėl vairuotojų teisių atėmimo asmens, kurio įprastinė gyvenamoji vieta yra toje valstybėje narėje, tačiau jo vairuotojo pažymėjimas yra išduotas kitoje valstybėje narėje, atžvilgiu, pirmoji valstybė narė turi teisę pakeisti vairuotojo pažymėjimą, kad galėtų taikyti tokį sprendimą dėl vairuotojų teisių atėmimo pagal [NAUJOSIOS DIREKTYVOS DĖL VAIRUOTOJO PAŽYMĖJIMŲ] 11 straipsnio 2 dalį;

- (12) valstybė narė, kuri priėmė sprendimą dėl vairuotojų teisių atėmimo (toliau – pažeidimo vietos valstybė narė), turėtų pranešti valstybei narei, kuri išdavė atitinkamo asmens vairuotojo pažymėjimą (toliau – vairuotojo pažymėjimą išdavusi valstybė narė), apie tokiam asmeniui paskirtą vairuotojų teisių atėmimo sankciją, kuri galioja vieną mėnesį ar ilgiau, kad būtų inicijuotos procedūros, būtinos siekiant užtikrinti sprendimo dėl vairuotojų teisių atėmimo galiojimą visoje Sąjungoje. Sklandaus, patikimo ir veiksmingo keitimosi informacija tarp valstybių narių tikslais toks pranešimas turėtų būti perduodamas standartine pažyma;
- (13) standartinėje pažymoje turėtų būti nurodyti duomenys, kurie būtini šiai direktyvai deramai įgyvendinti, t. y. pažeidimo vietos valstybės narės valdžios institucija, priėmusi sprendimą dėl vairuotojų teisių atėmimo, padarytas sunkus kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimas, su juo susijęs sprendimas dėl vairuotojų teisių atėmimo, atitinkamas asmuo ir procedūros, kurių buvo laikomasi skiriant vairuotojų teisių atėmimo sankciją. Tokią pažymą taip pat reikėtų išvesti į vairuotojo pažymėjimą išdavusios valstybės narės oficialiąją kalbą arba į bet kurią kitą kalbą, kuri priimtina vairuotojo pažymėjimą išdavusiai valstybei narei, siekiant užtikrinti, kad pažymos gavėjas galėtų sparčiai apdoroti informaciją. Standartinėje pažymoje pateikiant tik šią būtiniausią informaciją galima užtikrinti veiksmingumą, neįpareigojant valstybių narių dalytis neproporcinga ar pertekline informacija;
- (14) vairuotojų teisių atėmimas už neteisėtus veiksmus padeda garantuoti aukštą kelių eismo saugos lygį Sąjungoje. Remiantis valstybėse narėse išduotų vairuotojo pažymėjimų tarpusavio pripažinimo principu, priemonės, susijusios su vairuotojo pažymėjimo, išduoto vairuotojo pažymėjimą išdavusioje valstybėje narėje, atėmimu, panaikinimu, sustabdymu ar apribojimu, automatiškai pripažįstamos visose kitose valstybėse narėse. Atitinkamai turėtų būti reikalaujama, kad vairuotojo pažymėjimą išdavusi valstybė narė užtikrintų, kad kitų valstybių narių priimti sprendimai dėl vairuotojų teisių atėmimo būtų pripažįstami visose valstybėse narėse. Todėl, gavusi pranešimą apie priimtą sprendimą dėl vairuotojų teisių atėmimo, jei pagrindas taikyti išimtį netaikomas arba tokio pagrindo nėra, vairuotojo pažymėjimą išdavusi valstybė narė turėtų imtis atitinkamų priemonių, kad toks sprendimas dėl vairuotojų teisių atėmimo galėtų galioti visoje Sąjungoje;
- (15) priemonė, kurios imasi vairuotojo pažymėjimą išdavusi valstybė narė, turėtų skirtis priklausomai nuo konkretaus vairuotojų teisių atėmimo pobūdžio. Atsižvelgiant į tai, kad vairuotojo pažymėjimo ar teisės vairuoti atėmimas, jų galiojimo sustabdymas arba apribojimas neišvengiamai sukelia skirtingus padarinius, tokioms priemonėms įgyvendinti reikia skirtingų procedūrų, atitinkančių atitinkamų valstybių narių kompetenciją. Visų pirma, kalbant konkrečiai apie vairuotojo pažymėjimo ar teisės

vairuoti atėmimą, atitinkamam asmeniui turėtų būti suteikta galimybė atgauti vairuotojo pažymėjimą ar teisę vairuoti pagal taisykles, kurios panašiomis aplinkybėmis taikomos vairuotojo pažymėjimą išdavusioje valstybėje narėje. Kalbant apie vairuotojų pažymėjimo galiojimo ar teisės vairuoti sustabdymą arba apribojimą, reikėtų užtikrinti, kad visoje Sąjungoje galiotų tik tokių priemonių taikymo trukmė, net jei sprendime dėl vairuotojų teisių atėmimo numatytos papildomos sąlygos, nes pagrindinis šių priemonių tikslas yra laikinai ar iš dalies apriboti atitinkamo asmens teisę vairuoti, o ne nustatyti, kaip tas asmuo galėtų atgauti teisę vairuoti vairuotojo pažymėjimą išdavusioje valstybėje narėje;

- (16) iš esmės šia direktyva neturėtų būti ribojama valstybių narių galimybė savo teritorijoje taikyti sprendimus dėl vairuotojų teisių atėmimo. Atitinkamai, laikydamosi savo nacionalinių taisyklių, kurios galioja tik jos teritorijoje, pažeidimo vietos valstybė narė turėtų gebėti toliau taikyti sprendimus dėl vairuotojų teisių atėmimo ir bet kokias juose numatytas papildomas sąlygas, kol atitinkamas asmuo jų laikosi;
- (17) tačiau taip pat svarbu atsižvelgti į tai, kad atitikties Sąjungos teisės aktuose nustatytiems reikalavimams vairuotojo pažymėjimui gauti vertinimas yra vairuotojo pažymėjimą išdavusios valstybės narės kompetencija. Papildomomis sąlygomis, kurios taikomos vairuotojo pažymėjimą išdavusioje valstybėje narėje, taip pat nereikėtų dubliuoti reikalavimų, kuriuos atitinkamas asmuo turi įvykdyti, kad įrodytų, jog vairuotojo pažymėjimo ar teisės vairuoti atgavimas nekels pavojaus kelių eismo saugai Sąjungoje. Atsižvelgiant į šias aplinkybes, jei vairuotojo pažymėjimą išdavusi valstybė narė priėmė priemones, kuriomis užtikrinama, kad sprendimas dėl vairuotojų teisių atėmimo galiotų visoje Sąjungoje, ir po to iš naujo įvertino, ar atitinkamam asmeniui galima atgauti vairuotojo pažymėjimą arba teisę vairuoti, tokio įvertinimo rezultatai turėtų būti pripažįstami visoje Sąjungoje, įskaitant pažeidimo vietos valstybę narę;
- (18) vairuotojo pažymėjimą išdavusios valstybės narės taikomomis priemonėmis turėtų būti siekiama užtikrinti, kad sprendimas dėl vairuotojų teisių atėmimo galiotų visoje Sąjungoje, nereikalaujant iš naujo įvertinti faktų, dėl kurių buvo priimtas sprendimas dėl vairuotojų teisių atėmimo. Tačiau siekiant užtikrinti, kad tokio sprendimo galiojimas visoje Sąjungoje neprieštarautų proporcingumo principui, pagrindinėms teisėms arba vairuotojo pažymėjimą išdavusios valstybės narės teisės aktuose numatytoms išimtims, tikslinga nustatyti tam tikrą pagrindą taikyti išimtis, kuriuo remiantis vairuotojo pažymėjimą išdavusi valstybė narė būtų atleista nuo prievolės priimti minėtas priemones;
- (19) siekiant užtikrinti kelių eismo saugą ir teisinį tikrumą atitinkamam asmeniui ir pažeidimo vietos valstybei narei, vairuotojo pažymėjimą išdavusi valstybė narė turėtų užtikrinti, kad sprendimas dėl vairuotojų teisių atėmimo galiotų visoje Sąjungoje, arba nurodyti pagrindą taikyti išimtį per kuo trumpesnę laiką ir bet kuriuo atveju ne vėliau kaip per 15 dienų nuo pranešimo jai apie priimtą sprendimą dėl vairuotojų teisių atėmimo. Ši nuostata neturėtų daryti poveikio situacijoms, kai dėl išskirtinių aplinkybių šio termino laikytis neįmanoma. Tačiau net ir tokiais išimtiniais atvejais vairuotojo pažymėjimą išdavusi valstybė narė turėtų veikti nepagrįstai nedelsdama ir informuoti pažeidimo vietos valstybę narę apie vėlavimo trukmę ir priežastis;
- (20) šiai direktyvai deramai įgyvendinti būtinas glaudus, sklandus ir veiksmingas susijusių kompetentingų nacionalinių valdžios institucijų tarpusavio bendradarbiavimas. Todėl prireikus valstybių narių kompetentingos nacionalinės valdžios institucijos turėtų konsultuotis tarpusavyje tinkamomis priemonėmis. Be to, konkrečiais aiškiai

apibrėžtais atvejais vairuotojo pažymėjimą išdavusi valstybė narė ir pažeidimo vietos valstybė narė turėtų nedelsdamos teikti viena kitai svarbią informaciją, susijusią su šios direktyvos taikymu. Tokia informacija turėtų būti teikiama priimant priemones, kuriomis užtikrinamas sprendimų dėl vairuotojų teisių atėmimo galiojimas visoje Sąjungoje, priimant sprendimus dėl pagrindo taikyti išimtis, panaikinant vairuotojų teisių atėmimo sankcijas ir bet kokiomis aplinkybėmis, turinčiomis įtakos pirminiam sprendimui dėl vairuotojų teisių atėmimo;

- (21) gavusi pranešimą apie sprendimą dėl vairuotojų teisių atėmimo ir užtikrinusi jo galiojimą visoje Sąjungoje, vairuotojo pažymėjimą išdavusi valstybė narė turėtų nedelsdama apie tai informuoti atitinkamą asmenį, kad jis galėtų pasinaudoti pagrindinėmis teisėmis, pavyzdžiui, teise būti išklausytam ir apskūsti sprendimus kompetentingoms nacionalinėms teismo institucijoms;
- (22) valstybės narės turėtų užtikrinti, kad būtų galima pasinaudoti veiksmingomis teisių gynimo priemonėmis dėl priemonių, kurių imtasi remiantis šios direktyvos nuostatomis, kurios būtų lygiavertės priemonėms, kurias galima taikyti panašiose nacionalinėse bylose, ir kad informacija apie tokias teisių gynimo priemones būtų teikiama, kai jas galima pradėti taikyti, be kita ko, tinkamu laiku, kad būtų užtikrinta galimybė jomis veiksmingai pasinaudoti. Tačiau reikėtų paaiškinti, kad sprendimas dėl vairuotojų teisių atėmimo, apie kurį pranešta pagal 4 straipsnio 1 dalį, gali būti ginčijamas tik ieškiniu, pareikštu pažeidimo vietos valstybėje narėje;
- (23) fizinių asmenų apsauga tvarkant jų asmens duomenis yra pagrindinė teisė. Pagal Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartijos⁶ 8 straipsnio 1 dalį ir SESV 16 straipsnio 1 dalį kiekvienas asmuo turi teisę į savo asmens duomenų apsaugą. Pagal šią direktyvą atliekamam asmens duomenų tvarkymui turėtų būti taikomi atitinkami Sąjungos teisės aktai, t. y. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2016/679⁷ ir Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2016/680⁸, atsižvelgiant į atitinkamą jų taikymo sritį.
- (24) šia direktyva nustatomas keitimosi asmens duomenimis teisinis pagrindas, siekiant įgyvendinti valstybės narės, kuri nėra vairuotojo pažymėjimą išdavusi valstybė narė, priimtus sprendimus dėl vairuotojų teisių atėmimo. Šis teisinis pagrindas atitinka Reglamento (ES) 2016/679 6 straipsnio 1 dalies c punktą ir, kai taikoma, 10 straipsnį ir Direktyvos (ES) 2016/680 8 straipsnį. Su vairuotojo pažymėjimą išdavusia valstybe nare turėtų būti keičiamasi tik tokiais asmens duomenimis, kurie būtini šioje direktyvoje nustatytais prievolėms įvykdyti;
- (25) siekiant užtikrinti sklandų, patikimą ir veiksmingą keitimąsi informacija, šios direktyvos tikslais kiekviena valstybė narė turėtų paskirti nacionalinę ryšių palaikymo instituciją. Jos taip pat turėtų užtikrinti, kad jų atitinkamos nacionalinės ryšių palaikymo institucijos bendradarbiautų su atitinkamomis valdžios institucijomis, dalyvaujančiomis vykdant šioje direktyvoje numatytus sprendimus dėl vairuotojų

⁶ OL C 202, 2016 6 7, p. 391.

⁷ 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 (Bendrasis duomenų apsaugos reglamentas) (OL L 119, 2016 5 4, p. 1).

⁸ 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).

teisių atėmimo, visų pirma siekdamas užtikrinti, kad visa būtina informacija būtų pateikta laiku;

- (26) valstybės narės turėtų nuolat rinkti išsamius statistinius duomenis apie šios direktyvos taikymą ir kasmet juos siųsti Komisijai. Remdamasi šiais duomenimis ir kita informacija, Komisija turėtų įvertinti šios direktyvos įgyvendinimo poveikį kelių eismo saugai ir kas penkerius metus pateikti Europos Parlamentui ir Tarybai tokio vertinimo rezultatų ataskaitą, prireikus kartu su pasiūlymais dėl jos pakeitimų;
- (27) šia direktyva neturėtų būti daromas poveikis teisėms ir pareigoms, kylančioms iš kitų taikytinų Sąjungos teisės aktų, visų pirma Tarybos pamatinio sprendimo 2008/947/TVR⁹ ir Tarybos pamatinio sprendimo 2005/214/TVR¹⁰, arba įtariamųjų ir kaltinamųjų teisėms, numatytoms Europos Parlamento ir Tarybos direktyvose 2010/64/ES¹¹, 2012/13/ES¹², 2013/48/ES¹³, (ES) 2016/343¹⁴, (ES) 2016/800¹⁵ ir (ES) 2016/1919¹⁶;
- (28) valstybės narės turėtų turėti galimybę sudaryti dvišalius ar daugiašalius susitarimus su kitomis valstybėmis narėmis arba nustatyti tvarką, kad papildytų ir supaprastintų pagal šią direktyvą sukurtą sistemą. Tačiau tokių veiksmų jos turėtų imtis tik jei tokie susitarimai ar tvarka leidžia išplėsti arba papildyti šios direktyvos tikslus ir padeda supaprastinti ar dar labiau palengvinti procedūras, kuriomis užtikrinamas sprendimų dėl vairuotojų teisių atėmimo galiojimas visoje Sąjungoje, t. y. jei jais sudaromos sąlygos užtikrinti aukštesnį kelių eismo saugos lygį;
- (29) siekiant užtikrinti vienodas šios direktyvos įgyvendinimo sąlygas, Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai nustatyti ir formuoti standartinės pažymos, kuria pranešimą apie vairuotojų teisių atėmimą, turinį. Tais įgaliojimais turėtų būti naudojamosi laikantis Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 182/2011¹⁷;
- (30) kadangi šios direktyvos tikslų, t. y. užtikrinti sprendimų dėl vairuotojų teisių atėmimo už sunkius kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimus galiojimą visoje Sąjungoje,

⁹ 2008 m. lapkričio 27 d. Tarybos pamatinis sprendimas 2008/947/TVR dėl teismo sprendimų ir sprendimų dėl lygtinio nuteisimo tarpusavio pripažinimo principo taikymo siekiant užtikrinti lygtinio atleidimo priemonių ir alternatyvių sankcijų priežiūrą (OL L 337, 2008 12 16, p. 102).

¹⁰ 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).

¹¹ 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).

¹² 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).

¹³ 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).

¹⁴ 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).

¹⁵ 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).

¹⁶ 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).

¹⁷ 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).

siekiant pagerinti kelių eismo saugos lygį Sąjungoje, valstybės narės negali deramai pasiekti, o dėl šios direktyvos masto ir poveikio tų tikslų būtų geriau siekti Sąjungos lygmeniu, laikydamosi Europos Sąjungos sutarties¹⁸ 5 straipsnyje nustatyto subsidiarumo principo Sąjunga gali priimti priemones. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šia direktyva neviršijama to, kas būtina nurodytiems tikslams pasiekti;

- (31) vadovaujantis Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2018/1725¹⁹ 42 straipsnio 1 dalimi, buvo konsultuojamasi su Europos duomenų apsaugos priežiūros pareigūnu ir jis [MMMM MM DD] pateikė nuomonę,

PRIĖMĖ ŠIĄ DIREKTYVĄ:

1 straipsnis

Tikslas ir dalykas

Šia direktyva siekiama užtikrinti aukštą visų Sąjungos eismo dalyvių apsaugos lygį. Tuo tikslu joje nustatomos taisyklės, pagal kurias visoje Sąjungoje galiojantys sprendimai dėl vairuotojų teisių atėmimo už sunkius kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimus, padarytus kitoje valstybėje narėje nei ta, kuri atitinkamam asmeniui išdavė vairuotojo pažymėjimą.

2 straipsnis

Apibrėžtys

Šioje direktyvoje vartojamų terminų apibrėžtys:

- 1) sprendimas dėl vairuotojų teisių atėmimo – sprendimas, susijęs su sunkiu kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimu, dėl kurio atimamas variklinės transporto priemonės vairuotojo pažymėjimas arba teisė vairuoti, apribojamas arba sustabdomas jų galiojimas, kurio nebegalima apskūsti, neatsižvelgiant į tai, ar jis taikomas kaip pirminė, antrinė ar papildoma nuobauda arba apsaugos priemonė, ir neatsižvelgiant į tai, ar jis laikytinas administracine, ar baudžiamąja priemone;
- 2) atėmimas – vairuotojo pažymėjimo ar teisės vairuoti arba jų pripažinimo panaikinimas;
- 3) sustabdymas – laikinas vairuotojo pažymėjimo galiojimo ar teisės vairuoti arba jų pripažinimo sustabdymas tik nustatytam laikotarpiui arba toks sustabdymas nustatytam laikotarpiui, kartu taikant papildomas sąlygas, kurias būtina įvykdyti;
- 4) apribojimas – dalinis vairuotojo pažymėjimo galiojimo ar teisės vairuoti arba jų pripažinimo apribojimas nustatytam laikotarpiui arba kol bus įvykdytos papildomos sąlygos, arba taikant šiuos abu reikalavimus;

¹⁸ OL C 202, 2016 6 7, p. 13.

¹⁹ 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).

- 5) papildomos sąlygos – kitos sąlygos, išskyrus nustatytą laikotarpį, kurias turi įvykdyti atitinkamas asmuo, kurio atžvilgiu priimtas sprendimas dėl vairuotojų teisių atėmimo, kad atgautų teisę vairuoti arba vairuotojo pažymėjimą;
- 6) pažeidimo vietos valstybė narė – valstybė narė, kurioje buvo priimtas sprendimas dėl vairuotojų teisių atėmimo;
- 7) vairuotojo pažymėjimą išdavusi valstybė narė – valstybė narė, kuri išdavė atitinkamo asmens vairuotojo pažymėjimą ir kuriai pagal šios direktyvos nuostatas perduodamas sprendimas dėl vairuotojų teisių atėmimo;
- 8) variklinė transporto priemonė – variklio varoma transporto priemonė, apibrėžta [NAUJOSIOS DIREKTYVOS DĖL VAIRUOTOJO PAŽYMĖJIMŲ] 2 straipsnio 4 punkte;
- 9) vairuotojo pažymėjimas – vairuotojo pažymėjimas, apibrėžtas [NAUJOSIOS DIREKTYVOS DĖL VAIRUOTOJO PAŽYMĖJIMŲ] 2 straipsnio 1 punkte;
- 10) atitinkamas asmuo – fizinis asmuo, kurio atžvilgiu priimtas sprendimas dėl vairuotojų teisių atėmimo;
- 11) sunkus kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimas – tai:
 - a) vairavimas apsvaigus nuo alkoholio, apibrėžtas Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos²⁰ (ES) 2015/413 3 straipsnio g punkte;
 - b) leidžiamo greičio viršijimas, apibrėžtas Direktyvos (ES) 2015/413 3 straipsnio d punkte;
 - c) vairavimas apsvaigus nuo narkotikų, apibrėžtas Direktyvos (ES) 2015/413 3 straipsnio h punkte;
 - d) elgesys, kuriuo pažeidžiamos kelių eismo taisyklės ir kuris sukėlė mirtį arba sunkų kūno sužalojimą;
- 12) įprastinė gyvenamoji vieta – įprastinė gyvenamoji vieta pagal [NAUJOSIOS DIREKTYVOS DĖL VAIRUOTOJO PAŽYMĖJIMŲ] 17 straipsnį.

3 straipsnis

Sprendimo dėl vairuotojų teisių atėmimo galiojimas visoje Sąjungoje

Valstybės narės užtikrina, kad, laikantis šios direktyvos nuostatų, valstybės narės sprendimas dėl vairuotojų teisių atėmimo, priimtas asmens, kurio įprastinė gyvenamoji vieta nėra toje valstybėje narėje ir kuris turi kitoje valstybėje narėje išduotą vairuotojo pažymėjimą, atžvilgiu, galiotų visoje Sąjungos teritorijoje.

4 straipsnis

Pareiga pranešti apie vairuotojų teisių atėmimą

1. Pažeidimo vietos valstybė narė praneša vairuotojo pažymėjimą išdavusiai valstybei narei apie bet kokią sprendimą dėl vairuotojų teisių atėmimo, kuris galioja vieną

²⁰ 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 (Tekstas svarbus EEE, OL L 68, 2015 3 13, p. 9).

mėnesį ar ilgiau ir yra priimtas asmens, kurio įprastinė gyvenamoji vieta nėra pažeidimo vietos valstybėje narėje ir kuris turi kitoje valstybėje narėje išduotą vairuotojo pažymėjimą, atžvilgiu.

2. 1 dalyje nurodytas pranešimas pateikiamas 5 straipsnyje numatyta standartine pažyma pagal 3 dalyje nustatytą procedūrą.
3. Pažeidimo vietos valstybės narės nacionalinė ryšių palaikymo institucija užpildo, pasirašo ir perduoda pažymą tiesiogiai vairuotojo pažymėjimą išdavusios valstybės narės nacionalinei ryšių palaikymo institucijai, o pastaroji ją persiunčia kompetentingai valdžios institucijai, atsakingai už sprendimo dėl vairuotojų teisių atėmimo galiojimo visoje Sąjungoje užtikrinimą. Pažeidimo vietos valstybės narės nacionalinė ryšių palaikymo institucija taip pat perduoda vairuotojo pažymėjimą išdavusios valstybės narės nacionalinei ryšių palaikymo institucijai atitinkamo asmens vairuotojo pažymėjimą (jei jis buvo konfiskuotas) ir sprendimo dėl vairuotojų teisių atėmimo originalą arba patvirtintą kopiją. Pažeidimo vietos valstybės narė neprivalo išversti sprendimo originalo arba patvirtintos kopijos.

5 straipsnis

Standartinė pažyma ir perdavimo priemonės

1. Iki [19 straipsnyje nurodytos perkėlimo į nacionalinę teisę datos] Komisija įgyvendinimo aktu nustato standartinės pažymos, skirtos pranešti apie sprendimą dėl vairuotojų teisių atėmimo, formą ir turinį. Tas įgyvendinimo aktas priimamas laikantis 17 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.
2. Pažymoje pateikiama ši informacija:
 - a) informacija apie valdžios instituciją, kuri priėmė sprendimą dėl vairuotojų teisių atėmimo pažeidimo vietos valstybėje narėje;
 - b) sunkaus kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimo ir faktų, dėl kurių buvo priimtas sprendimas dėl vairuotojų teisių atėmimo, aprašymas;
 - c) atitinkamo asmens vardas, pavardė ir adresas, vairuotojo pažymėjimo numeris ir, jei reikia, atitinkamo asmens nacionalinio asmens tapatybės nustatymo dokumento numeris, jei toks yra;
 - d) pažeidimo vietos valstybės narės taikytinos teisinės nuostatos;
 - e) taikytos procedūros ir tiksliai sprendimo dėl vairuotojų teisių atėmimo taikymo sritis ir turinys, įskaitant, jei taikoma, datą, iki kurios galioja sustabdymas ar apribojimas, ir visas papildomas sąlygas, kurias nustatė pažeidimo vietos valstybės narė;
 - f) jei taikytina, vairuotojų teisių atėmimo, kurį paskyrė pažeidimo vietos valstybės narė, laikotarpis (dienomis), kuris jau praėjo toje valstybėje narėje.
3. Pažeidimo vietos valstybės narė pateikia vairuotojo pažymėjimą išdavusiai valstybei narei pažymos vertimą į vairuotojo pažymėjimą išdavusios valstybės narės valstybinę kalbą arba į bet kurią kitą kalbą, kurią vairuotojo pažymėjimą išdavusi valstybės narė pripažino pagal 4 dalį.

4. Bet kuri valstybė narė Komisijai teikiamoje deklaracijoje bet kada gali nurodyti, kad ji priims pažymų vertimus į vieną ar daugiau oficialių Sąjungos kalbų, kurios nėra tos valstybės narės valstybinė kalba (-os). Tokia deklaracija bet kada gali būti kada atšaukta. Komisija suteikia galimybę visoms valstybėms narėms susipažinti su pateiktomis ir atšauktomis deklaracijomis.
5. Pažeidimo vietos valstybės narės nacionalinė ryšių palaikymo institucija perduoda pažymą vairuotojo pažymėjimą išdavusios valstybės narės nacionalinei ryšių palaikymo institucijai per [NAUJOSIOS DIREKTYVOS DĖL VAIRUOTOJO PAŽYMĖJIMŲ] 19 straipsnio 1 dalyje nurodytą ES vairuotojo pažymėjimų informacinę sistemą (toliau – RESPER).

6 straipsnis

Sprendimų dėl vairuotojų teisių atėmimo galiojimo visoje Sąjungoje užtikrinimas

1. Pagal 4 straipsnio 1 dalį pranešus apie sprendimą dėl vairuotojų teisių atėmimo, išskyrus atvejus, kai taikytinas 8 straipsnyje nustatytas pagrindas taikyti išimtį, vairuotojo pažymėjimą išdavusi valstybė narė imasi atitinkamų priemonių, kad užtikrintų, kad sprendimas dėl vairuotojų teisių atėmimo galiotų visoje Sąjungoje.
2. Jei sprendimas dėl vairuotojų teisių atėmimo apima atėmimą, priemonės, kurių imasi vairuotojo pažymėjimą išdavusi valstybė narė, turi atitikti šias sąlygas:
 - a) vairuotojo pažymėjimą išdavusi valstybė narė atima atitinkamo asmens vairuotojo pažymėjimą arba teisę vairuoti;
 - b) atitinkamas asmuo gali atgauti vairuotojo pažymėjimą arba teisę vairuoti pagal vairuotojo pažymėjimą išdavusios valstybės narės nacionalines taisykles;
 - c) vairuotojo pažymėjimą išdavusi valstybė narė, kiek įmanoma, atsižvelgia į papildomų sąlygų, kurias atitinkamas asmuo turi įvykdyti, kad atgautų teisę vairuoti, dalį, kuri jau buvo įvykdyta pažeidimo vietos valstybėje narėje.
3. Jei sprendimas dėl vairuotojų teisių atėmimo apima sustabdymą ar apribojimą, priemonės, kurių imasi vairuotojo pažymėjimą išdavusi valstybė narė, turi atitikti šias sąlygas:
 - a) vairuotojo pažymėjimą išdavusi valstybė narė sustabdo ar apriboja atitinkamo asmens vairuotojo pažymėjimo galiojimą arba teisę vairuoti tol, kol galioja sustabdymas ar apribojimas, kurį skyrė ir apie kurį pranešė pažeidimo vietos valstybė narė;
 - b) jeigu sustabdymui ar apribojimui, kurį skyrė ir apie kurį pranešė pažeidimo vietos valstybė narė, taikomas ir nustatytas laikotarpis, ir papildomos sąlygos, kurias būtina įvykdyti, vairuotojo pažymėjimą išdavusi valstybė narė atsižvelgia tik į nustatytą laikotarpį;
 - c) jeigu pažeidimo vietos valstybė narė skiria apribojimą ir apie jį praneša, į jį atsižvelgiama tiek, kiek jis savo pobūdžiu ar trukme suderinamas su vairuotojo pažymėjimą išdavusios valstybės narės teisės aktais.
4. Nepažeisdama 8 straipsnio 1 dalies a punkte nustatyto pagrindo taikyti išimtį, vairuotojo pažymėjimą išdavusi valstybė narė, priimdama priemones pagal šį straipsnį, yra saistoma informacijos ir faktų, kuriuos pagal 5 straipsnį jai pateikė pažeidimo vietos valstybė narė, ir jais remiasi.

7 straipsnis

Vairuotojų teisių atėmimo taikymas pažeidimo vietos valstybėje narėje

1. Šia direktyva pažeidimo vietos valstybei narei netrukdoma užtikrinti sprendimo dėl vairuotojų teisių atėmimo vykdymo jos teritorijoje ir pagal jos nacionalines taisykles.
2. Jeigu apie sprendimą dėl vairuotojų teisių atėmimo, kuriame numatytos papildomos sąlygos, buvo pranešta vairuotojo pažymėjimą išdavusiai valstybei narei pagal 4 straipsnio 1 dalį, pažeidimo vietos valstybė narė gali toliau taikyti tokį sprendimą dėl vairuotojų teisių atėmimo savo teritorijoje, iki atitinkamas asmuo įvykdys tokias sąlygas.
3. Tačiau papildomos sąlygos, susijusios su sprendimu dėl vairuotojų teisių atėmimo, apie kurį pranešta pagal 4 straipsnio 1 dalį, laikomos įvykdytomis pažeidimo vietos valstybėje narėje, jeigu vairuotojo pažymėjimą išdavusi valstybė narė teigiamai įvertino, kad atitinkamas asmuo įvykdė sąlygas, taikomas vairuotojo pažymėjimą išdavusioje valstybėje narėje, kad atgautų teisę vairuoti arba vairuotojo pažymėjimą, arba kad galėtų prašyti išduoti naują vairuotojo pažymėjimą.

8 straipsnis

Pagrindas taikyti išimtis

1. Vairuotojo pažymėjimą išdavusi valstybė narė nesiima 6 straipsnio 1 dalyje nurodytų priemonių, jei:
 - a) 5 straipsnyje nurodyta pažyma yra neišsami arba akivaizdžiai neteisinga, o trūkstama arba teisinga informacija nebuvo pateikta pagal šio straipsnio 3 dalį;
 - b) sprendimas dėl vairuotojų teisių atėmimo jau visiškai įvykdytas pažeidimo vietos valstybėje narėje;
 - c) vairuotojų teisių atėmimo senaties terminas yra pasibaigęs pagal vairuotojo pažymėjimą išdavusios valstybės narės teisės aktus;
 - d) pagal vairuotojo pažymėjimą išdavusios valstybės narės teisės aktus taikoma privilegija arba neliečiamybė, dėl kurių negalima vykdyti sprendimo dėl vairuotojų teisių atėmimo;
 - e) 6 straipsnio 3 dalyje nurodytų priemonių priėmimo momentu likęs sustabdymo ar apribojimo, taikytino pagal sprendimą dėl vairuotojų teisių atėmimo, laikotarpis yra trumpesnis nei vienas mėnuo;
 - f) įvyko teismo procesas ir pagal pažymą atitinkamas asmuo asmeniškai nedalyvavo teismo posėdyje, po kurio buvo priimtas sprendimas dėl vairuotojų teisių atėmimo, išskyrus tuos atvejus, kai pažymoje nurodyta, kad pagal kitus pažeidimo vietos valstybės narės teisės aktuose nustatytus procedūrinius reikalavimus:
 - i) atitinkamam asmeniui buvo asmeniškai laiku įteiktas teismo šaukimas ir taip jis buvo informuotas apie numatytą teismo posėdžio, po kurio buvo priimtas sprendimas dėl vairuotojų teisių atėmimo, laiką ir vietą arba jis kitomis priemonėmis faktiškai gavo oficialią informaciją apie numatytą to teismo posėdžio laiką ir vietą taip, kad buvo aiškiai nustatyta, jog tas asmuo žinojo apie numatytą teismo posėdį ir buvo laiku informuotas, kad toks sprendimas

dėl vairuotojų teisių atėmimo gali būti priimtas, net jeigu jis neatvyks į teismo posėdį;

ii) atitinkamas asmuo, žinodamas apie numatytą teismo posėdį, įgaliojo advokatą, kurį pats atitinkamas asmuo arba valstybė paskyrė jį ginti teismo posėdžio metu ir tas advokatas faktiškai jį gynė teismo posėdyje, arba

iii) atitinkamas asmuo, jam įteikus sprendimą dėl vairuotojų teisių atėmimo ir jį aiškiai informavus apie teisę į pakartotinį bylos nagrinėjimą arba teisę pateikti apeliacinį skundą, kurį nagrinėjant šis asmuo turėtų teisę dalyvauti ir kurie suteiktą galimybę bylą pakartotinai nagrinėti iš esmės, įskaitant naujų įrodymų nagrinėjimą, ir po kurio sprendimas dėl vairuotojų teisių atėmimo galėtų būti panaikintas, aiškiai nurodė, kad neginčija sprendimo dėl vairuotojų teisių atėmimo arba per taikomą laikotarpį nepareikalavo pakartotinio bylos nagrinėjimo ir nepateikė apeliacinio skundo;

g) išskirtiniais atvejais, kai remiantis konkrečiais ir objektyviais įrodymais esama pagrįstų priežasčių manyti, kad vairuotojų teisių atėmimo vykdymo užtikrinimas konkrečiomis bylos aplinkybėmis reikštų Chartijoje įtvirtintos pagrindinės teisės pažeidimą.

2. Vairuotojo pažymėjimą išdavusi valstybė narė taip pat gali nuspręsti nustatyti tokią pagrindą taikyti išimtis:

a) sprendimas dėl vairuotojų teisių atėmimo yra susijęs su sunkiu kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimu, už kurį, remiantis pagal 4 straipsnio 1 dalį pateikta informacija, pagal vairuotojo pažymėjimą išdavusios valstybės narės teisės aktus nebūtų baudžiama vairuotojų teisių atėmimu;

b) sprendimas dėl vairuotojų teisių atėmimo buvo priimtas tik dėl leidžiamo greičio viršijimo, o pažeidimo vietos valstybėje narėje galiojantys greičio apribojimai buvo viršyti mažiau nei 50 km/h;

c) pagal vairuotojo pažymėjimą išdavusios valstybės narės teisės aktus atitinkamas asmuo dėl savo amžiaus negali būti laikomas atsakingu už sunkų kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimą, dėl kurio buvo priimtas sprendimas dėl vairuotojų teisių atėmimo.

3. Kai vairuotojo pažymėjimą išdavusi valstybė narė ketina konkrečiu atveju nustatyti pagrindą taikyti išimtį pagal 1 arba 2 dalį, ji nedelsdama informuoja pažeidimo vietos valstybę narę ir, kai taikytina, paprašo pateikti visą būtiną informaciją, kad galėtų išnagrinėti, ar taikytinas nurodytas pagrindas taikyti išimtį. Pažeidimo vietos valstybė narė nedelsdama pateikia prašomą informaciją ir gali nurodyti bet kokią papildomą informaciją ar pastabas, kurios, jos nuomone, yra svarbios.

Pagal šią dalį teikiama informacija apima tik tuos asmens duomenis, kurie yra griežtai būtini 1 ir 2 dalims taikyti, ir naudojama tik minėtoms dalims taikyti.

9 straipsnis

Terminai

1. Vairuotojo pažymėjimą išdavusi valstybė narė nedelsdama ir, nepažeidžiant 3 dalies nuostatų, ne vėliau kaip per 15 dienų nuo tada, kai ji gavo pažymą pagal 5 straipsnio

- 1 dalį, imasi 6 straipsnio 1 dalyje nurodytų priemonių arba priima sprendimą, kad pagal 8 straipsnį nustatomas pagrindas taikyti išimtį.
2. Vairuotojo pažymėjimą išdavusios valstybės narės nacionalinė ryšių palaikymo institucija nedelsdama per sistemą RESPER praneša pažeidimo vietos valstybės narės nacionalinei ryšių palaikymo institucijai apie priemones, kurių buvo imtasi pagal 6 straipsnio 1 dalį, arba apie sprendimą, kad pagal 8 straipsnį nustatomas pagrindas taikyti išimtį.
3. Jei konkrečiu atveju neįmanoma laikytis 1 dalyje nustatyto termino, vairuotojo pažymėjimą išdavusios valstybės narės nacionalinė ryšių palaikymo institucija nedelsdama bet kokiais priemonėmis informuoja pažeidimo vietos valstybės narės nacionalinę ryšių palaikymo instituciją, nurodydama priežastis, dėl kurių nebuvo įmanoma laikytis to termino.
- Šio straipsnio 1 dalyje nustatyto termino pabaiga neatleidžia vairuotojo pažymėjimą išdavusios valstybės narės nuo pareigos nedelsiant imtis 6 straipsnio 1 dalyje nurodytų priemonių.

10 straipsnis

Valstybių narių tarpusavio konsultacijos

Prireikus valstybės narės, siekdamos užtikrinti veiksmingą šios direktyvos taikymą, tinkamomis priemonėmis ir nedelsdamos konsultuojasi tarpusavyje.

11 straipsnis

Informacija, kurią turi pateikti vairuotojo pažymėjimą išdavusi valstybė narė

Vairuotojo pažymėjimą išdavusios valstybės narės nacionalinė ryšių palaikymo institucija nedelsdama informuoja pažeidimo vietos valstybės narės nacionalinę ryšių palaikymo instituciją apie:

- a) pranešimo apie sprendimą dėl vairuotojų teisių atėmimo gavimą pagal 4 straipsnio 1 dalį;
- b) priemones, kurių imtasi pagal 6 straipsnį, kai jos tampa teisiškai privalomos;
- c) bet kokią sprendimą, kad pagal 8 straipsnį nustatomas pagrindas taikyti išimtį, ir tokio sprendimo motyvus;
- d) bet kokią priemonę, kuria sustabdomas arba nutraukiamas sprendimo dėl vairuotojų teisių atėmimo galiojimas visoje Sąjungoje, ir pagrindines susijusias priežastis, įskaitant aplinkybes, kad atitinkamas asmuo apskundė sprendimą ir buvo priimtas jam palankus sprendimas.

12 straipsnis

Informacija, kurią turi pateikti pažeidimo vietos valstybė narė

Pažeidimo vietos valstybės narės nacionalinė ryšių palaikymo institucija nedelsdama informuoja vairuotojo pažymėjimą išdavusios valstybės narės nacionalinę ryšių palaikymo instituciją apie:

- a) bet kokias aplinkybes, turinčias įtakos sprendimui dėl vairuotojų teisių atėmimo;
- b) sprendimo dėl vairuotojų teisių atėmimo įvykdymą pažeidimo vietos valstybėje narėje.

13 straipsnis

Pareiga informuoti atitinkamą asmenį

1. Gavusi pranešimą pagal 4 straipsnio 1 dalį ir priėmusi priemones pagal 6 straipsnio 1 dalį, vairuotojo pažymėjimą išdavusi valstybė narė nedelsdama informuoja atitinkamą asmenį savo nacionalinės teisės aktuose nustatyta tvarka.
2. Pagal 1 dalį pateiktinoje informacijoje turi būti nurodyti bent tokie duomenys:
 - a) kai informacija pateikiama gavus pranešimą pagal 4 straipsnio 1 dalį:
 - i) vairuotojo pažymėjimą išdavusios valstybės narės ir pažeidimo vietos valstybės narės kompetentingų valdžios institucijų, atsakingų už sprendimo dėl vairuotojų teisių atėmimo vykdymo užtikrinimą, pavadinimai ir
 - ii) teisių gynimo priemonės, kuriomis galima pasinaudoti pagal vairuotojo pažymėjimą išdavusios valstybės narės teisės aktus, įskaitant teisę būti išklausytam;
 - b) kai informacija pateikiama priėmus priemones pagal 6 straipsnio 1 dalį:
 - i) išsami informacija apie priemones, kurių ėmėsi vairuotojo pažymėjimą išdavusi valstybė narė;
 - ii) teisių gynimo priemonės, kuriomis galima pasinaudoti pagal vairuotojo pažymėjimą išdavusios valstybės narės teisės aktus, įskaitant teisę apskūsti tokias priemones.

14 straipsnis

Teisių gynimo priemonės

1. Valstybės narės užtikrina tinkamas teisių gynimo priemones dėl sprendimų ar priemonių, kurių imtasi remiantis šios direktyvos nuostatomis, kurios būtų lygiavertės priemonėms, kurias galima taikyti panašiose nacionalinėse bylose. Jos imasi tinkamų priemonių siekdamos užtikrinti, kad informacija apie tokias teisių gynimo priemones būtų pateikiama tinkamu laiku, kad būtų užtikrinta galimybė jomis veiksmingai pasinaudoti.
2. Sprendimas dėl vairuotojų teisių atėmimo, apie kurį pranešta pagal 4 straipsnio 1 dalį, gali būti apskūstas tik ieškiniu, pareikštu pažeidimo vietos valstybėje narėje.
3. Pažeidimo vietos valstybė narė ir vairuotojo pažymėjimą išdavusi valstybė narė informuoja viena kitą apie teisine priemones, kurias prašoma taikyti dėl sprendimų ar priemonių, priimtų pagal šią direktyvą.

15 straipsnis

Nacionalinės ryšių palaikymo institucijos

1. Iki [šios direktyvos perkėlimo į nacionalinę teisę data] kiekviena valstybė narė šios direktyvos tikslais paskiria nacionalinę ryšių palaikymo instituciją.
2. Valstybės narės užtikrina, kad jų atitinkamos nacionalinės ryšių palaikymo institucijos bendradarbiautų su kompetentingomis valdžios institucijomis, atsakingomis už sprendimų dėl vairuotojų teisių atėmimo, priimtų už sunkius kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimus, vykdymo užtikrinimą, visų pirma siekdamas užtikrinti, kad visa būtina informacija būtų dalijamasi laiku ir kad būtų laikomasi 9 straipsnyje nustatytų terminų.
3. Valstybės narės informuoja Komisiją apie nacionalines ryšių palaikymo institucijas, paskirtas šios direktyvos tikslais. Komisija visoms valstybėms narėms suteikia galimybę susipažinti su pagal šį straipsnį gauta informacija, paskelbdama ją savo interneto svetainėje.

16 straipsnis

Statistika

Valstybės narės nuolat renka išsamius statistinius duomenis apie šios direktyvos taikymą ir kasmet juos siunčia Komisijai. Šie statistiniai duomenys apima:

- a) pagal 4 straipsnio 1 dalį pateiktų pranešimų, suskirstytų pagal valstybes nares, į kurias kreiptasi, skaičių;
- b) pagrindo taikyti išimtis atvejų skaičių, įskaitant faktiškai pritaikytus pagrindo taikyti išimtį atvejus, suskirstytus pagal pranešančiąją valstybę narę;
- c) laiką, reikalingą informacijai apie sprendimą dėl pagrindo taikyti išimtis perduoti;
- d) teisių gynimo priemonių, kurias buvo prašoma taikyti dėl priemonių, kurių imtasi pagal 6 straipsnio 1 dalį, skaičių.

17 straipsnis

Komiteto procedūra

1. Komisijai padeda komitetas vairuotojo pažymėjimų klausimais, įsteigtas pagal [NAUJOSIOS DIREKTYVOS DĖL VAIRUOTOJO PAŽYMĖJIMŲ] 22 straipsnį. Tas komitetas – tai komitetas, apibrėžtas 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.
Jei komitetas nuomonės nepateikia, Komisija įgyvendinimo akto nepriima ir taikoma Reglamento (ES) Nr. 182/2011 5 straipsnio 4 dalies trečia pastraipa.

18 straipsnis

Ryšys su kitais teisės aktais

1. Ši direktyva neturi įtakos teisėms ir pareigoms, kylančioms iš šių teisės aktų:
 - a) Tarybos pamatinio sprendimo 2008/947/TVR;
 - b) Tarybos pamatinio sprendimo 2005/214/TVR;
 - c) įtariamųjų ir kaltinamųjų teisėms, numatytoms Europos Parlamento ir Tarybos direktyvose 2010/64/ES, 2012/13/ES, 2013/48/ES, (ES) 2016/343, (ES) 2016/800 ir (ES) 2016/1919.
2. Valstybės narės gali sudaryti dvišalius ar daugiašalius susitarimus su kitomis valstybėmis narėmis arba nustatyti tvarką po [MMMM MM DD], jei tokie susitarimai ar tvarka leidžia išplėsti arba papildyti šios direktyvos tikslus ir padeda supaprastinti ar dar labiau palengvinti procedūras, kuriomis užtikrinamas sprendimų dėl vairuotojų teisių atėmimo už sunkius kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimus, padarytus kitoje valstybėje narėje nei ta, kuri atitinkamam asmeniui išdavė vairuotojo pažymėjimą, galiojimas visoje Sąjungoje.

19 straipsnis

Perkėlimas į nacionalinę teisę

1. Valstybės narės užtikrina, kad įsigaliojusių įstatymai ir kiti teisės aktai, būtini, kad šios direktyvos būtų laikomasi ne vėliau kaip nuo [MMMM MM DD]. 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. Iki [MMMM MM DD] valstybės narės pateikia Komisijai šios direktyvos taikymo srityje priimtų pagrindinių nacionalinės teisės aktų nuostatų tekstą.

20 straipsnis

Taikymo ataskaita

Iki [įsigaliojimas + 5 metai], o vėliau kas penkerius metus Komisija pateikia Europos Parlamentui ir Tarybai ataskaitą dėl šios direktyvos įgyvendinimo, įskaitant jos poveikį kelių eismo saugai. Prireikus kartu su ataskaita pateikiami pasiūlymai dėl šios direktyvos pakeitimų.

21 straipsnis

Įsigaliojimas ir taikymas

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

22 straipsnis

Adresatai

Ši direktyva skirta valstybėms narėms.

Priimta Briuselyje

Europos Parlamento vardu
Pirmininkas / Pirmininkė

Tarybos vardu
Pirmininkas / Pirmininkė