

|  |
| --- |
| **Kopsavilkuma lapa** |
| **Ietekmes novērtējums tiesību akta priekšlikumam par Vadītāju apliecību direktīvas pārskatīšanu un tiesību akta priekšlikumam direktīvai par konkrētu transportlīdzekļa vadīšanas diskvalifikāciju Savienības mēroga ietekmi,**  kas bija plānota kā Vadītāju apliecību direktīvas neatņemama daļa, bet juridisku apsvērumu dēļ ir nodalīta un iesniegta kā būtisks, atsevišķs tiesību akta priekšlikums jaunai direktīvai. |
| **A. Rīcības nepieciešamība** |
| **Kāda ir problēmas būtība un kāpēc problēma ir nozīmīga ES mērogā?** |
| Direktīvas 126/126/ES *ex post* novērtējums, ko pabeidza 2022. gadā (SWD(2022)17 final), konstatēja, ka direktīva nav pilnībā efektīva savu mērķu sasniegšanā.  Direktīvas īstenošana ir uzlabojusi ceļu satiksmes drošību, tādējādi sekmējot vērienīgos ES mērķrādītājus (ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo cilvēku skaita tuvināšana nullei un Valletas deklarācija). Tomēr ir vajadzīgi papildu centieni, lai sasniegtu šos mērķrādītājus.  Attiecībā uz iedzīvotāju brīvu pārvietošanos ES uzskatīja, ka direktīvai ir bijusi pozitīva ietekme, bet ka konkrēti noteikumi joprojām rada administratīvo slogu vai šķēršļus, kas konkrētos gadījumos apgrūtina personu brīvu pārvietošanos. Visbeidzot, novērtējumā arī konstatēja, ka digitalizācija ir joma, kurā iespējami turpmāki vienkāršojumi. |
| **Kas būtu jāpanāk?** |
| Vispārīgie mērķi ir uzlabot ceļu satiksmes drošību un atvieglot personu brīvu pārvietošanos.  Ceļu satiksmes drošības jomā to vajadzētu panākt, uzlabojot vadītāju prasmes un zināšanas, izmainot vadītāju uzvedību un samazinot fiziski un garīgi nepiemērotu vadītāju skaitu uz Savienības ceļiem. Vienlaikus būtu jālikvidē nevajadzīgi šķēršļi, kas izriet no administratīvām procedūrām un kavē brīvu pārvietošanos. |
| **Kāda ir ES līmeņa rīcības pievienotā vērtība (subsidiaritāte)?** |
| Bez ES iejaukšanās dalībvalstu sadarbība vadītāju apliecību jautājumos tiktu nodrošināta uz divpusēju vai daudzpusēju nolīgumu pamata, kas vēl vairāk sarežģītu apliecību izdošanas sistēmu un radītu lielāku administratīvo slogu apliecību turētājiem. Turklāt atšķirtos nosacījumi vadītāja apliecības saņemšanai, novedot pie nevienlīdzīgas attieksmes pret ES pilsoņiem un mazākas efektivitātes ceļu satiksmes drošības ziņā. |
| **B. Risinājumi** |
| **Kādi ir dažādie risinājumi, kā sasniegt izvirzītos mērķus?** **Vai ir kāds vēlamais risinājums? Ja tāda nav, tad kāpēc?** |
| Saglabātie politikas pasākumi ir sagrupēti trīs politikas risinājumos (PR A, PR B un PR C).  PR A paredz direktīvas atjaunināšanu, ņemot vērā gūto pieredzi un integrējot sabiedrības, tehnoloģiju un zinātnes attīstību. Tas nemaina direktīvas darbības jomu un ietver pasākumus, kas ir arī PR B un PR C.  PR B ietver papildu centienus sasniegt ES mērķrādītājus ceļu satiksmes drošības jomā, pievēršoties visiem vadītājiem (arī iesācējiem vadītājiem) saistībā ar prasmēm un zināšanām, veselības stāvokļa piemērotību un bīstamu uzvedību. Tas arī likvidē dažus šķēršļus, kas kavē brīvu pārvietošanos un ar ko saskaras ārvalstu vadītāju apliecību turētāji un pretendenti.  Visbeidzot, PR C lielākoties nostiprina ceļu satiksmes drošības pasākumus, kas ieviesti ar PR B attiecībā uz veselības stāvokļa piemērotību un bīstamu uzvedību. Tas arī paplašina direktīvas darbības jomu, iekļaujot jaunus transportlīdzekļus, piemēram, traktorus.  Kā vēlamais politikas risinājums tika izraudzīts PR B, jo tas efektīvāk sasniedz politikas mērķus nekā PR A un PR C. PR B ir vislielākie tīrie ieguvumi, turklāt tas ir efektīvāks par PR C, arī tādēļ, ka tam ir daudz mazākas pielāgošanās izmaksas iedzīvotājiem. PR B ir arī juridiski vieglāk īstenot nekā PR C saistībā ar dalībvalstu noteikumiem un procedūrām. |
| **Kāds ir dažādu ieinteresēto personu viedoklis? Kuru risinājumu katra no ieinteresētajām personām atbalsta?** |
| Ieinteresētās personas plaši atbalsta nepieciešamību pēc turpmākas ES līmeņa rīcības, lai uzlabotu ceļu satiksmes drošību.  Valstu iestādes kopumā atbalsta direktīvas efektivitātes uzlabošanu un tās paplašināšanu, lai iekļautu jautājumus attiecībā uz iesācējiem vadītājiem. Tās arī bieži uzsver juridiskās problēmas, kas jārisina, lai ieviestu pasākumus nolūkā novērst vadītāju bīstamu uzvedību.  Privātais sektors un kopumā ceļu lietotāji prasa vienkāršošanu. |
| **C. Vēlamā risinājuma ietekme** |
| **Kādus ieguvumus nodrošinās vēlamais risinājums (ja tāds ir, pretējā gadījumā – galvenie risinājumi)?** |
| No PR B ir sagaidāma pozitīva sociālā ietekme saistībā ar ietekmi uz ceļu satiksmes drošību un personu pārvietošanās brīvību.  Tiek lēsts, ka laikposmā no 2025. līdz 2050. gadam tiks izglābtas 1153 dzīvības un novērsti 11 020 smagi savainojumi, salīdzinot ar pamatscenāriju, un tas monetārā izteiksmē sasniedz 7,1 miljardu EUR, kuru izsaka kā negadījumu ārējo izmaksu samazinājumu.  Turklāt ir sagaidāms, ka pasākumi likvidēs nepamatotus vai nevajadzīgus šķēršļus, kas kavē transportlīdzekļa vadīšanas tiesību iegūšanu, atzīšanu vai atjaunošanu. It sevišķi Eiropas Savienības iedzīvotājiem un personām, kam ir ārvalstu vadītāju apliecības, kuras saņemtas citā dalībvalstī, kas nav viņu pilsonības valsts, ar alternatīvu degvielu darbināmu mikroautobusu un dzīvojamo transportlīdzekļu vadītājiem, personām, kuras cieš no diabēta, un profesionāliem vadītājiem.  Visbeidzot, ir sagaidāma pozitīva ietekme valstu pārvaldes iestādēm (izmaksu ietaupījums 4,8 miljardu EUR apmērā), privātajam sektoram (izmaksu ietaupījums 1,5 miljardu EUR apmērā) un iedzīvotājiem (izmaksu ietaupījums 6,6 miljardu EUR apmērā), izsakot pašreizējā vērtībā, laikā no 2025. līdz 2050. gadam, salīdzinot ar pamatscenāriju, it sevišķi pateicoties ierosinātajiem vienkāršojumiem. |
| **Kādas ir vēlamā risinājuma izmaksas (ja tāds ir, pretējā gadījumā – galveno risinājumu izmaksas)?** |
| Sagaidāms, ka izmaiņas procedūrās veselības stāvokļa piemērotības transportlīdzekļa vadīšanai noteikšanai radīs pielāgošanās izmaksas 50 gadus veciem vai jaunākiem iedzīvotājiem 716,2–1159,1 miljonu EUR apmērā, salīdzinot ar pamatscenāriju un izsakot pašreizējā vērtībā, laikā no 2025. līdz 2050. gadam.  Privātajam sektoram pielāgošanās izmaksas ģimenes ārstiem tiek lēstas 57,7 miljonu EUR apmērā, salīdzinot ar pamatscenāriju un izsakot pašreizējā vērtībā, laikā no 2025. līdz 2050. gadam, un tās būs saistītas ar (tiešsaistes) apmācības kursiem.  Pielāgošanās izmaksas Eiropas Komisijai tiek lēstas 0,7–1,1 miljona EUR apmērā, salīdzinot ar pamatscenāriju, savukārt dalībvalstu pārvaldes iestādēm — 63,2 miljonu EUR apmērā. Turklāt sagaidāmas izpildes izmaksas 26,3 miljonu EUR apmērā dalībvalstu pārvaldes iestādēm, salīdzinot ar pamatscenāriju un izsakot pašreizējā vērtībā, laikā no 2025. līdz 2050. gadam, un tās būs saistītas ar transportlīdzekļa vadīšanas diskvalifikāciju pārrobežu izpildi. |
| **Kāda būs ietekme uz MVU un konkurētspēju?** |
| Sagaidāms, ka ietekme uz MVU būs pozitīva.  Paredzams, ka ceļu satiksmes operatori, kas galvenokārt ir MVU, gūs ieguvumus no noteikumu vienkāršošanas. Tiek lēsts, ka izmaksu ietaupījums, pateicoties vienkāršojumiem, un administratīvo izmaksu ietaupījums būs attiecīgi 600 un 900 miljoni EUR, salīdzinot ar pamatscenāriju un izsakot pašreizējā vērtībā, laikā no 2025. līdz 2050. gadam  Paredzams, ka vēlamais politikas risinājums nozīmēs 4515 papildu (tiešsaistes) apmācības kursus ģimenes ārstiem 2030. gadā un 5057 papildu kursus — 2050. gadā, salīdzinot ar pamatscenāriju. Izrietošās pielāgošanās izmaksas ģimenes ārstiem tiek lēstas 57,7 miljonu EUR apmērā, salīdzinot ar pamatscenāriju un izsakot pašreizējā vērtībā, laikā no 2025. līdz 2050. gadam.  Visbeidzot, iniciatīva arī skars tādus MVU kā autoskolas, jo tiks vēl vairāk saskaņotas dažādus vadītāju apliecību kategorijas un atjaunināti noteikumi par bezemisiju transportlīdzekļiem. |
| **Vai būs būtiska ietekme uz valstu budžetu un pārvaldes iestādēm?** |
| Sagaidāms, ka vēlamais politikas risinājums radīs pielāgošanās izmaksas Komisijai no 0,7 līdz 1,1 miljona EUR apmērā, salīdzinot ar pamatscenāriju un izsakot pašreizējā vērtībā, laikā no 2025. līdz 2050. gadam, un tās būs saistītas ar platformas izveidi informācijai par fizisko un garīgo piemērotību transportlīdzekļa vadīšanai un ar (tiešsaistes) apmācības programmas izstrādi ģimenes ārstiem.  Tiek lēsts, ka pielāgošanās izmaksas dalībvalstu pārvaldes iestādēm būs 48,9 miljoni EUR, salīdzinot ar pamatscenāriju un izsakot pašreizējā vērtībā, laikā no 2025. līdz 2050. gadam, un tās būs saistītas ar mobilajām vadītāju apliecībām un braukšanas eksāmenu atjaunināšanu. Papildu vienreizējas pielāgošanās izmaksas 14,3 miljonu EUR apmērā ir sagaidāmas saistībā ar mobilajām vadītāju apliecībām un *RESPER* uzlabošanu izpildes vajadzībām. Visbeidzot, sagaidāmas izpildes izmaksas 26,3 miljonu EUR apmērā, salīdzinot ar pamatscenāriju un izsakot pašreizējā vērtībā, laikā no 2025. līdz 2050. gadam, un tās būs saistītas ar transportlīdzekļa vadīšanas diskvalifikāciju pārrobežu izpildi. |
| **Vai ir paredzama cita būtiska ietekme?** |
| Sagaidāms, ka ES mobilās vadītāja apliecības ieviešanai būs pozitīva ietekme uz vidi; tiek lēsts, ka gadā tiks novērstas aptuveni 130 tonnas plastmasas (polikarbonāta).  Paredzams, ka B kategorijas transportlīdzekļu atjauninātā definīcija un jaunie noteikumi saistībā ar automātisko transmisiju atvieglos pāreju uz bezemisiju transportlīdzekļiem.  Visbeidzot, lielākai saskaņošanai un vadīšanas diskvalifikāciju savstarpējai atzīšanai būtu jānodrošina vienlīdzīgāka attieksme pret ES iedzīvotājiem saistībā ar vadītāju apliecībām. |
| **Proporcionalitāte** |
| Vēlamais politikas risinājums nav plašāks kā nepieciešams, lai sasniegtu mērķus un risinātu apzinātās problēmas. |
| **D. Turpmākā rīcība** |
| **Kad politika tiks pārskatīta?** |
| Šobrīd netiek plānota pārskatīšana. |