

LATVIJAS UNIVERSITĀTE  
JURIDISKĀ FAKULTĀTE  
VALSTSTIESĪBU ZINĀTŅU KATEDRA

**PĀRROBEŽU INFORMĀCIJAS APMAIŅAS TIESISKAIS  
REGULĒJUMS VALSTS FUNKCIJU IZPILDEI UN AR TO SAISTĪTAS  
PROBLĒMAS SAUSZEMES TRANSPORTLĪDZEKĻU JOMĀ**

Autors: **Pāvels Dorohins**  
Studenta apliecība nr.: pd20016  
Darba vadītājs: asoc. profesore Dr.iur. Annija Kārklīņa

RĪGA 2022

## ANOTĀCIJA

Maģistra darba ietvaros tiek analizēts starpvalstu datu apmaiņas procesa tiesiskais regulējums sauszemes transportlīdzekļu un to vadītāju jomā, procesa organizācija un problēmas, ar kurām saskaras ES dalībvalstis un Latvija. Darbā ir izpētīta regulējuma ietekme uz fizisko personu datu apmaiņu un ar to saistītas problēmas.

Pētījums aptver spēkā esošo un arī vēsturisko tiesisko regulējumu, to attīstību un esošo situāciju.

Maģistra darbs sastāv no 3 nodaļām. Maģistra darba apjoms ir 66. lappuses, t.s. 5 attēli, 8 tabulas. Maģistra darbā izmantoti 55. informācijas avoti.

Atslēgas vārdi: starpvalstu datu apmaiņa, transportlīdzekļu un to vadītāju reģistrācija, nacionālais kontaktpunkts

## **ABSTARCT**

Within the framework of the master's thesis, the legal regulation of the international data exchange process in the field of land vehicles and their drivers, the organization of the process and the problems faced by the EU Member States and Latvia are analysed. The paper examines the impact of legal regulation on the exchange of personal data and related problems.

The study covers the current and also the historical legal framework, its development and the current situation.

The master's thesis consists of 3 chapters. The volume of the master's thesis is 66 pages, i.e. 5 figures, 8 tables. 55 information sources are used in the master's thesis.

**Keywords:** international data exchange, registration of vehicles and their drivers, national contact point

## Saīsinājumu un nosacīto apzīmējumu saraksts

LR – Latvijas Republika

ES - Eiropas Savienība

ANO - Apvienoto Nāciju Organizācija

EEZ - Eiropas Ekonomikas zona

VAS – Valsts akciju sabiedrība

CSDD – Ceļu Satiksmes Drošības Direkcija

VP – Valsts Policija

ATD – Autotransportu direkcija

LVC – Latvijas valsts ceļi

VID – Valsts Ieņēmumu dienests

VDAR - Vispārīgā datu aizsardzības regula

PSRS - Padomju Sociālistisko Republiku Savienība

EUCARIS – (European car and driving licence information system) – Eiropas transportlīdzekļu un vadītāju apliecību informācijas sistēma

EReg – (Association of European Vehicle and Driver Registration Authorities) – Eiropas Transportlīdzekļu un vadītāju reģistrācijas iestādes asociācija

RESPER - (RESeau PERmis de conduire) – Eiropas Savienības vadītāju apliecību tīkls

PRŪM – (Prüm Decision) – Prīmes līgums un EUCARIS serviss

CBE – (Cross-Border Exchange) – Pārrobežu informācijas apmaiņa par ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumiem - EUCARIS serviss

VAT - Transportlīdzekļa un īpašnieka/turētāja datu apmaiņa, lai apkarotu krāpšanu PVN jomā – EUCARIS serviss

## SATURS

|  |    |
|--|----|
| ANOTĀCIJA.....   | 2  |
| ABSTARCT .....   | 3  |
| Saīsinājumu un nosacīto apzīmējumu saraksts .....  | 4  |
| IEVADS .....   | 6  |
| 1. STARPVALSTU INFORMĀCIJAS APMAIŅAS NEPIECIEŠAMĪBA, TĀS<br>DALĪBNIKĒKI UN ORGANIZĀCIJA..... | 8  |
| 1.1. Vēsture.....  | 8  |
| 1.2. Organizācijas, kas veicina starpvalstu datu apmaiņu Eiropas Savienībā .....             | 10 |
| 1.3. Latvijas iestādes, kas piedalās pārrobežu informācijas apmaiņā .....                    | 14 |
| 1.4. Principi un servisi, kas veido datu apmaiņu .....                                       | 16 |
| 1.5. Informācijas apmaiņa starp ES dalībvalstīm un trešajām valstīm.....                     | 22 |
| 2. STARPVALSTU INFORMĀCIJAS APMAIŅA UN TĀS TIESISKAIS<br>NODROŠINĀJUMS .....                 | 25 |
| 2.1. Informācijas apmaiņa transportlīdzekļu reģistrācijas jomā.....                          | 25 |
| 2.2. Informācijas apmaiņa transportlīdzekļu vadītāju kvalifikācijas jomā.....                | 31 |
| 2.3. Informācijas apmaiņa par sodiem un pārkāpumiem.....                                     | 34 |
| 2.4. Informācijas apmaiņa par transportlīdzekļu tehniskiem datiem, tehnisko stāvokli .....   | 37 |
| 2.5. Informācijas apmaiņa autopārvadājumu jomā .....   | 39 |
| 3. INFORMĀCIJAS APMAIŅAS PROBLĒMAS UN IZAIČINĀJUMI .....                                     | 43 |
| 3.1. Informācijas apmaiņas ietekme uz fizisko personu datiem.....                            | 43 |
| 3.2. Principi, kuri jāievēro personu datu apmaiņā.....                                       | 45 |
| 3.3. Nepareizi un neprecīzi personu dati starpvalstu datu apmaiņā .....                      | 50 |
| 3.4. Nepareizo vai neprecīzo personu datu izmantošanas sekas .....                           | 52 |
| 3.5. Pārziņa un apstrādātāja noteikšana.....   | 53 |
| 3.6. Nacionālo reģistru un to lietotāju kļūdas un to ietekme uz personu datu izmantošanu     | 54 |
| KOPSAVILKUMS .....   | 57 |
| Izmantotā literatūra un avoti.....   | 59 |

## IEVADS

Brīva kustība, kravu pārvadājumi, globālais tirgus un atvērta robeža ietekmējušas visas tautsaimniecības nozares. Svarīga loma šajos procesos ir auto industrijas attīstībai. Lai sistematizētu un kontrolētu ar transportlīdzekļu nozares saistītus izaicinājumus, jau vairāk nekā simts gadus katra pasaules valsts atsevišķi un starptautiskas organizācijas kopā strādā, lai nodrošinātu tiesisku pamatu sauszemes transporta jomā un ar to saistītajām jomām.

Transportlīdzekļu un to vadītāju nozari visos līmeņos reglamentē visdažādākie normatīvie akti - starptautiskas konvencijas, standarti, regulas, direktīvas un nacionālais tiesiskais regulējums.

Kopš auto industrijas ienākšanas tautsaimniecībā, notiek dažāda veida datu apmaiņa starp nozares un valsts pārvaldības institūcijām par transportlīdzekļiem, to īpašniekiem, vadīšanas tiesībām un cita veida ar transportlīdzekļu un to vadītāju saistīto informāciju. Nacionālie transportlīdzekļu un vadītāju reģistri ar laiku kļūva par lielākajiem personu datu reģistriem, jo tajos nonāk informācija no citiem valsts un starptautiskajiem reģistriem, tādiem kā iedzīvotāju, nodokļu, sodu, apdrošināšanas, medicīnas un citiem reģistriem. Tāpēc pamatā datu apmaiņa auto jomā balstās uz fizisko personu datiem - transportlīdzekļu īpašniekiem, turētājiem un vadītājiem, mazāk uz tehniska rakstura datiem. Tas ir saistīts ar to, ka transportlīdzeklim to dzīves ciklā praktiski nemainās tehniskie parametri, bet īpašumu un lietojumu tiesības, kas ir saistīti ar konkrēto kustamo mantu - mainās regulāri.

Datu digitalizācijas procesa ietvaros datu apmaiņa notiek izmantojot informācijas sistēmas. Starp dažādām valsts, pašvaldību un privātām iestādēm notiek nepieciešamo datu apmaiņa. Šie procesi ir reglamentēti dažādos līmeņos. Būtiska nozīme visā šajā ciklā ir starpvalstu datu apmaiņai.

Ņemot vērā iepriekš minēto, autors izvirzīja maģistra darba mērķi. Darba mērķis ir izpētīt starpvalstu informācijas apmaiņas funkciju, primāri ņemot vērā Latvijas pieredzi un iesaisti datu apmaiņas procesos, tās tiesisko nodrošinājumu un īpatnības, funkcijas realizēšanu praksē, kā arī izskatīt esošās un potenciālas problēmas šajā jomā. Pie tam, salīdzinot ar citiem tautsaimniecības sektoriem, tās tehnisko un tiesisko nodrošinājumu, tieši transportlīdzekļu un vadītāju starpvalstu datu apmaiņas ekosistēmu, kuru izmanto ne tikai par reģistrāciju atbildīgas iestādes, bet arī policijas, ieņēmumu dienesti, muita, robežsardze, komersanti un iedzīvotāji, var uzskatīt par labu paraugu citām nozarēm. Maģistra darba mērķis ir apskatīt starpvalstu datu apmaiņas procesu vienā no lielākajām tautsaimniecībās nozarēm, radušās problēmas un risinājumus visā datu apmaiņas attīstības posmā, tās likumdošanas aspektus, nacionālo atkarību no Eiropas normatīvajiem aktiem,

tās piespiedu evolūciju un galvenās problēmas primāri fizisko personu datu apmaiņas kontekstā. Ņemot vērā, ka transportlīdzekļu un to vadītāju reģistrs sastāv no personas datiem, Vispārīgā datu aizsardzības regula (turpmāk- VDAR vai Regula) un tās ieviešana būtiski ietekmēja ne tikai starpvalstu datu apmaiņas procesu, bet arī tiesisko un tehnisko pieeju, it īpaši, datu apmaiņai ar trešajām valstīm. Pašlaik tā ir nozīmīgākā problēma pārrobežu datu apmaiņas procesu sakārtošanā un attīstībā. Tieši personu datu apmaiņas procesu dēļ ir uzskatās vairākas starpvalstu iniciatīvas ar mērķi panākt nacionālo likumdošanu un procesu harmonizāciju. Pirms Regulas ieviešanas nacionālās reģistrācijas iestādes reģistros esošo informāciju, t.sk. arī personas datus, uzskatīja un ar tiem rīkojās kā ar savu īpašumu, VDAR ieviešana kardināli mainīja šo pieeju.

Darba izstrādei tiks izmantoti elektroniski publicētie materiāli, literatūra un pētījumi. Darba izstrādes gaitā tiks analizēti normatīvie akti, tostarp ANO konvencijas, Eiropas parlamenta direktīvas, regulas un lēmumi, kā arī nacionālā likumdošana.

Maģistra darba ietvaros, autors Latvijas pieredzi salīdzinās ar citu Eiropas dalībvalstu pieredzi.

Maģistra darbs sastāv no ievada, 3 nodaļām un kopsavilkuma. Maģistra darba pirmajā nodaļā tiks analizēts starpvalstu informācijas apmaiņas nodrošinājums sauszemes transportlīdzekļu un to vadītāju jomā, tā uzbūve un sadalījums. Otrajā nodaļā tiks analizēta starpvalstu informācijas apmaiņas nozīme valsts funkciju izpildē, tās vēsturiskā attīstība, tiesiskais nodrošinājums un īpatnības Latvijā. Trešajā nodaļā tiks analizēta informācijas apmaiņa un fizisko personu datu izmantošana, ar to saistītas problēmas un incidentu analīze, lai izdarītu secinājumus par esošajām problēmām tiešākajā nodrošinājumā gan Latvijā, gan Eiropas savienībā.

# 1. STARPVALSTU INFORMĀCIJAS APMAIŅAS NEPIECIEŠAMĪBA, TĀS DALĪBNIEKI UN ORGANIZĀCIJA

## 1.1. Vēsture

Pirmie zināmie mēģinājumi sakārtot ceļu satiksmi tika veikti 50. gados pirms mūsu ēras Senajā Romā, ko veica Gajs Jūlijs Cēzars. Pēc viņa dekrēta tika ieviesta vienvirziena satiksme dažās pilsētas ielās. No saullēkta līdz "darba dienas" beigām (apmēram divas stundas pirms saulrieta) bija aizliegta privāto ratu un ratiņu pārvietošanās. Citu pilsētu iedzīvotājiem bija jāatstāj savs transports ārpus pilsētas un jāpārvietojas pa Romu kājām vai noalgojot speciālus ratus. Uz impērijas ceļiem tika pieņemta kreisās puses satiksme, kas ļāva atstāt labo (brūnoto) roku brīvu. Tajā pašā laikā tika izveidots speciāls dienests, kas uzraudzīja šo noteikumu ievērošanu, galvenokārt no bijušajiem ugunsdzēsējiem. Šādu satiksmes kontrolieru galvenie pienākumi bija novērst konfliktus starp transportlīdzekļu īpašniekiem.

Mūsdienu vēsture ceļu satiksmes reglamentēšanai sākas Londonā 1868. gada 10. decembrī, kad laukumā pie Parlamenta tika uzstādīts mehānisks dzelzceļa semafora ar krāsu disku, bet pirms tam 1865. gadā Lielbritānijas parlaments pieņēma likumu, saskaņā ar kuru transporta ātrums tika ierobežots līdz 6 km stundā, un cilvēkam bija jāstaigā automašīnas priekšā, vicinot sarkano karogu. Bet pirmie transportlīdzekļu uzskaites jeb reģistrācijas pasākumi Eiropā un pasaulē bija saistīti ar ikgadējo nodokļu nomaksu pašvaldībām. Latvijā pirmo numurzīmi ar ciparu "1" Rīgas pilsētas valde izsniedza 1904.gadā<sup>1</sup>.

Pirmie vienoti Eiropas satiksmes noteikumi tika pieņemti 1909. gadā pasaules konferencē Parīzē, par pamatu tam bija fakts, ka Eiropā palielinājās automašīnu skaits, palielinājās ātrums un satiksmes intensitāte pilsētas ielās<sup>2</sup>. Turpmākajos gados tika pieņemti dažādi nacionālie un starptautiskie normatīvie akti. Vissvarīgākais no tiem ir 1968.gada pieņemta Vīnes konvencija par ceļu satiksmi<sup>3</sup>. Dokumentu parakstīja 68 pasaules valstu pārstāvji, un tā joprojām ir spēkā. Konvenciju 1992.gadā ratificēja arī Latvija. Tas bija pirmais solis, lai nodrošinātu sistemātisko starpvalstu sadarbību informācijas apmaiņas jomā, jo cita starpā konvencija paredzēja vadītāju transportlīdzekļu reģistrācijas apliecību savstarpējo atzīšanu.

---

<sup>1</sup> A.Aksenoks, E.Liepins, B.Korcak, A.Popov. Spēkratu vizītkarte. Transporta reģistrācijas vēsture Latvijā. 13.lpp. 2013.g.

<sup>2</sup> International Convention with respect to the Circulation of Motor Vehicles, 11.10.1909. [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Convention\\_internationale\\_relative\\_%C3%A0\\_la\\_Circulation\\_des\\_Automobiles\\_Paris\\_1909.pdf](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Convention_internationale_relative_%C3%A0_la_Circulation_des_Automobiles_Paris_1909.pdf) [Aplūkots 21.06.2021.]

<sup>3</sup> "Latvijas Vēstnesis", 21, 07.02.2001. Apvienoto Nāciju organizācija, Vīnes konvencija par ceļu satiksmi, 08.11.1968. <https://likumi.lv/ta/lv/starptautiskie-ligumi/id/721> [Aplūkots 21.06.2021.]

Eiropā asa nepieciešamība pēc pārrobežu informācijas apmaiņas īpaši aktualizējās XX. gadsimta 90. gadu sākumā, kad Eiropas Savienība atcēla robežkontroli personām un sauszemes transportam. Kad beidza pastāvēt PSRS 1991.gadā, ceļot uz Centrāleiropu un Austrumeiropu kļuva vieglāk. Kaut arī šie notikumi deva daudz jaunu labumu Eiropas iedzīvotājiem, tas arī atviegloja dažāda veida noziedzīgo nodarījumu izdarīšanu, piemēram, zagtu un nelegālo automašīnu pārvadāšanu starp Eiropas valstīm un vadītāju apliecību viltošanu.

Pirmsākumos visa informācijas apmaiņa notika ar pasta palīdzību, kā arī izmantojot diplomātisko servisu. Katra Eiropas dalībvalsts sūtīja savus dokumentu paraugus ar norādēm, kādā veidā var pārbaudīt dokumenta autentiskumu.

Tehnoloģijas attīstība radīja iespēju dažus procesus digitalizēt. Nacionālajā līmenī valsts iestādes, kuras bija atbildīgas par transporta nozari, sāka veidot speciālus informācijas tehnoloģiju risinājumus - reģistrus, kuros apkopja informāciju par transportlīdzekļu reģistrācijas procesiem, apritē esošajiem dokumentiem, vadītāju datiem, licencēm un apliecībām. Pakāpeniski attīstot valsts reģistrus un ar to saistīto nacionālos normatīvos aktus transportlīdzekļu reģistrācijas un vadītāju kvalifikācijas jomā, radās nepieciešamība digitālēt arī starpvalstu datu apmaiņu, lai vienai dalībvalsts reģistrācijas iestādei būtu iespēja tiešsaistē piekļūt citas dalībvalsts reģistrā esošajai informācijai. Iesākumā reģistrācijas iestādēm, izmantojot starpvalstu datu apmaiņu, bija interese apmainīties ar informāciju par objektu - transportlīdzekli, tās tiesisko īpašnieku, faktisko turētāju un viņu tiesībām vadīt viņa īpašumā vai turējumā esošo transportlīdzekli.

Pašlaik starptautisko datu apmaiņas procesu var iedalīt divās kategorijās:

- automātiskā strukturizētu datu apmaiņa – tiešsaistes datu apmaiņa, kur viss datu apmaiņas process ir sistematizēts un datu pieprasījumi notiek speciāli šim mērķim izveidotajā programmā atbilstoši starptautiskiem normatīviem aktiem;
- ne automātiskā datu apmaiņa – manuāls process, apstrādājot un pārsūtot datus citam institūcijām, t.sk. uz ārvalstīm, pamatojoties uz nacionālajos normatīvajos aktos noteikto kārtību, starpvalstu līgumiem vai starptautiskiem aktiem gadījumos, kad automātiskā datu apmaiņa nav iespējama.

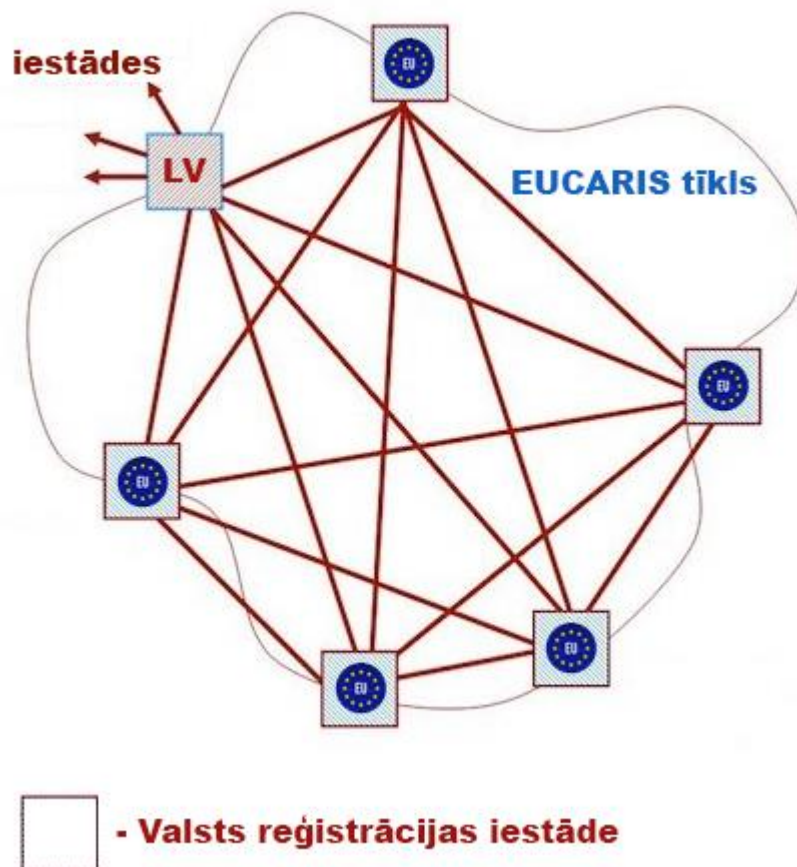
Pamats datu apmaiņai ir informācijas iegūšana par īpašnieku, turētāju un vadītāju personas dati dažādās kombinācijās. Vairākas iestādes izmanto šos datus saviem mērķiem - nodokļu iekasēšanai, administratīvai sodīšanai, noziegumu izmeklēšanai, apdrošināšanai, satiksmes uzraudzībai u.t.t. Atvērtas robežas un autopārvadājumu attīstība palielināja nepieciešamību veicināt pārrobežu datu apmaiņu.

## **1.2. Organizācijas, kas veicina starpvalstu datu apmaiņu Eiropas Savienībā**

Kopš pirmsākumiem 90. gados un līdz šodienai nozīmīga loma starpvalstu datu apmaiņas organizēšanā Eiropas Savienībā ir trīs organizācijām.

90. gadu sākumā piecas Eiropas valstis (Beļģija, Vācija, Apvienotā Karaliste, Luksemburga un Nīderlande) uzņēmās iniciatīvu izveidot informācijas apmaiņas tīklu un tiesisko regulējumu vienotai Eiropas transportlīdzekļu un vadītāju apliecību informācijas sistēmai (European car and driving licence information system - EUCARIS), lai atbalstītu datu apmaiņu starp reģistrācijas iestādēm. Darba grupa no Nīderlandes Autotransporta departamenta (RDW), izstrādāja automātisko datu apmaiņas sistēmu, ar kuras palīdzību Eiropas valstīm būtu iespēja dalīties ar transportlīdzekļu un vadītāju reģistrācijas informāciju.

EUCARIS ir iniciatīva, ko var raksturot kā vairāku valstu reģistrācijas iestāžu sadarbību. Šī sadarbība, kas formalizēta daudzpusēja līguma veidā, ir vērsta uz datu apmaiņu par transportlīdzekļu reģistrāciju, autovadītāju apliecībām un saistītiem personas datiem. Šajā apmaiņā tiek izmantota šim nolūkam īpaši izstrādāta informācijas tehnoloģiju (turpmāk-IT) sistēma EUCARIS. EUCARIS neizmanto vienotu Eiropas līmenī centralizēto datubāzi, katra valsts ir atbildīga par savu transportlīdzekļu un vadītāja apliecību informācijas reģistru, kā arī par savām reģistrācijas procedūrām, katrai ir savs tiesiskais regulējums. Citas valsts iestādes, izmantojot savas valsts reģistrācijas iestādes, var pieprasīt informāciju, piemēram, par automašīnām vai tās īpašniekiem no citas valsts.



(darba autora veidots attēls)

Valsts transportlīdzekļu reģistrācijas iestāde kļūst par EUCARIS centrālo kontaktpunktu (National Contact Point - NCP). Latvijā valsts kontaktpunkts ir Ceļu Satiksmes Drošības Direkcija (turpmāk- CSDD). EUCARIS ir sistēma, kas sastāv no vairākām lietojumprogrammām – servisiem. Tie visi kalpo atšķirīgam tiesiskajam regulējumam, piemēram, EUCARIS līgumam, Eiropas Savienības (turpmāk- ES) Padomes lēmumiem, ES regulām, ES direktīvām un divpusējiem līgumiem. EUCARIS uzbūve balstās uz to, ka vienotais tīkls autotransporta jomā savieno valstu reģistrācijas iestādes, kas kalpo kā nacionālais savienojumu centrs starp valstu iestādēm<sup>4</sup>.

EUCARIS sistēma darbojas kopš 1994. gada. Kopš tā laika strauji progresēja jauno dalībvalstu pievienošanās EUCARIS un EUCARIS līgumam. Latvija EUCARIS līgumam pievienojas 2000.gada 29.jūnijā<sup>5</sup>.

<sup>4</sup> Eijssen Paul. EUCARIS, the European car and driving licence information system (EUCARIS) 25.05.2009. <https://joinup.ec.europa.eu/collection/egovernment/document/eucaris-european-car-and-driving-licence-information-system-eucaris-0> [Aplūkots 22.06.2021.]

<sup>5</sup> Līgums par Eiropas transportlīdzekļu un vadītāja apliecību informācijas sistēmu (EUCARIS). Starptautisks dokuments. <https://likumi.lv/ta/lv/starptautiskie-ligumi/id/1472> [Aplūkots 22.06.2021.]

Lai arī EUCARIS savstarpēji savieno vairākas valstis un piekļūst dažāda veida datiem, tiešsaistes sistēmas ieviešanas problēmas ir bijušas vairāk juridiskas un politiskas, nekā tehniskas. Tā kā valstīm, kas izmanto EUCARIS, transportlīdzekļu vai vadītāja apliecību reģistrācijas dati ir jāpadara pieejami trešajām pusēm, varētu būt nepieciešama nacionālo tiesību aktu pielāgošana, lai veicinātu personas datu apmaiņu.

2007. gadā EUCARIS sistēma tika papildināta ar jaunu funkcionalitāti attiecībā uz transportlīdzekļu īpašnieku un turētāju informācijas apmaiņu, kas ir aprakstīts Prīmes lēmumā (Prīm Decision)<sup>6</sup>. Rezultātā virkne ES valstu sāka izmantot EUCARIS, pamatojoties uz Prīmes līgumu. Tā kā Prīmes līgums 2008. gadā tika mainīts uz Padomes lēmumu 2008/615/TI<sup>7</sup> par pārrobežu sadarbības pastiprināšanu, jo īpaši apkarojot terorismu un pārrobežu noziedzību, EUCARIS kļuva par daļu no Eiropas Savienības tiesiskā regulējuma. Šī Padomes lēmuma dēļ visas 27 ES dalībvalstis tagad ievieš EUCARIS pārrobežu informācijas apmaiņai par transportlīdzekļiem, tās īpašniekiem un turētājiem.

Nākotnes sistēmas mērķis ir nodrošināt datu apmaiņas mehānismu visiem ar mobilitāti un transportu saistītiem datiem starp visām Eiropas reģistrācijas iestādēm un tās datu bāzēm.

Sauszemes transportu nozares EUCARIS ir datu apmaiņas piemērs, kā, izmantojot tehnoloģijas un paralēli harmonizējot likumdošanu visā Eiropas Savienībā, tas var kalpot kā labs paraugs datu apmaiņas sistēmas ieviešanai citās nozarēs. Primāri izveidots kā dažu valstu iniciatīva, EUCARIS oficiālu atziņu un par obligātu Eiropas Savienībā kļuva ar RESPER (RESeau PERmis de conduire) Eiropas parlamenta un Padomes direktīvā 2006/126/EK par vadītāju apliecībām<sup>8</sup> ieviešanu un iekļaušanu 2006.gada, izkonkurējot Eiropas komisijas piedāvātus tehniskus risinājumus datu apmaiņai gan finanšu, gan ērtības ziņā. Piemēram, 2021.gada EUCARIS kopējais budžets ir aptuveni € 1.400.000, kas sevi iekļauj gan uzturēšanu, gan jauno procedūru un moduļu izstrādi pie nosacījuma, ka pati datu apmaiņa ir bezmaksas.

Lai turpinātu darbu pie autotransporta nozares harmonizācijas Eiropas Savienībā, blakus tehniskai (EUCARIS) iniciatīvai 2006.gadā tika izveidota diskusiju un likumdošanas iniciatīvu platforma sauszemes transporta nozarē - Eiropas autotransporta un vadītāju reģistrācijas iestādes asociācija (Association of European Vehicle and Driver Registration Authorities – EReg). Tās vēsture sākās 1998. gadā Stokholmā, kur notika pirmā Eiropas

---

<sup>6</sup> Pārrobežu sadarbības pastiprināšana (Prīmes lēmums) : <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/HTML/?uri=LEGISSUM:j10005&from=EN> [Aplūkots 22.06.2021.]

<sup>7</sup> Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis 06.08.2008. PADOMES LĒMUMS 2008/615/TI <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=OJ:L:2008:210:FULL&from=en> [Aplūkots 22.06.2021.]

<sup>8</sup> Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis 30.12.2006. EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA 2006/126/EK <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/HTML/?uri=CELEX:32006L0126&from=en> [Aplūkots 22.06.2021.]

transportlīdzekļu un vadītāju reģistrācijas iestāžu sanāksme. Turpmākajos gados šī iniciatīva tika turpināta, un ikgadējā sanāksmē piedalījās Eiropas transportlīdzekļu un vadītāju reģistrācijas iestādes. 2006. gada maijā Kīprā notikušajā konferencē piedalījās pārstāvji no vairāk nekā 20 valstīm. Šajā sanāksmē tika nolemts oficiāli izveidot Eiropas Reģistrācijas iestāžu asociāciju (EReg), lai apvienotu Eiropas transportlīdzekļu un autovadītāju reģistrācijas iestādes. Eiropas Komisija atzinīgi novērtēja EReg izveidi un apsolīja to izmantot kā ieteikumu forumu jaunu Eiropas iniciatīvu gadījumā<sup>9</sup>. EReg galvenais mērķis ir apvienot Eiropas reģistrācijas iestādes, lai panāktu intensīvāku Eiropas sadarbību un likumdošanas un politikas iniciatīvu īstenošanu. EReg to dara, daloties ar zināšanām un pieredzi transportlīdzekļu un vadītāju reģistrācijas speciālistu tīklā no valsts iestādēm. EReg strādā ar tādiem jautājumiem kā starptautiska datu apmaiņa, transportlīdzekļu pārreģistrācija Eiropas Savienībā, transportlīdzekļu noziegumu un krāpšanas novēršana, transportlīdzekļu nobraukuma reģistrācija, fizisko personu datu aizsardzība un citiem<sup>10</sup>.

Trešā pēc savas faktiskās nozīmes, bet pirmā pēc politiskā svara, ir organizācija, kura ir iesaistīta datu apmaiņas politikas veidošanā - Eiropas Komisijas Mobilitātes un transporta ģenerāldirektorāts (The Directorate-General for Mobility and Transport - DG MOVE). DG-MOVE tika izveidots 2010. gada 17. februārī un ir atbildīgs par Eiropas politikas izstrādi un īstenošanu transporta jomā. Tā misija ir nodrošināt, lai transporta politika tiktu izstrādāta visu sabiedrības sektoru labā. Transporta ģenerāldirektorāts šos uzdevumus veic, izmantojot tiesību aktu priekšlikumus un programmu pārvaldību, tostarp projektu finansēšanu<sup>11</sup>.

Faktiski Eiropas komisija pieslēdzas datu apmaiņas procesam tad, kad Eiropas Savienības teritorijā lielākā daļa dalībvalstu jau izveidoja visu nepieciešamo infrastruktūru un tiesisko pamatu datu apmaiņas procesu organizācijai. Izmantojot jau esošu faktisko situāciju, DG-MOVE kopā ar dalībvalstīm un citam organizācijām turpina darbu pie autotransporta nozares attīstības, ieviešot jaunas iniciatīvas un palīdzot tās nostiprināt arī normatīvajos aktos.

Starpvalstu datu apmaiņu transportlīdzekļu un vadītāju jomā izmanto vairākas valsts iestādes, komersanti un fiziskas personas, galvenokārt policija-administratīvo un kriminālprocesu izmeklēšanai, robežsardze- robežu kontrolei, nodokļu administrācijai, lai kontrolētu nodokļu nomaksu un noziedzīgi iegūtu līdzekļu legalizāciju, valsts ceļu administrācijas, lai organizētu kravu un pasažieru autopārvadājumus, kā arī transportlīdzekļu reģistrācijas iestādēs visu savu pakalpojumu nodrošināšanai.

---

<sup>9</sup> ORIGIN OF EREG Pieejams: <https://www.ereg-association.eu/about-ereg/origin-of-ereg/> [Aplūkots 22.06.2021.]

<sup>10</sup> About EReg <https://www.ereg-association.eu/about-ereg/about-us/> [Aplūkots 22.06.2021.]

<sup>11</sup> Mobility and Transport Mission Statement <https://ec.europa.eu/transport/sites/default/files/move-mission-statement.pdf> [Aplūkots 22.06.2021.]

### 1.3. Latvijas iestādes, kas piedalās pārrobežu informācijas apmaiņā

Latvijā centrālā loma starpvalstu datu apmaiņas procesā, ka reģistrācijas iestādei ir CSDD. CSDD ir valsts akciju sabiedrība, kas saskaņā ar Ceļu satiksmes likumu un CSDD Statūtiem nodarbojas ar transportlīdzekļu reģistrāciju, autovadītāju kvalifikācijas eksāmenu pieņemšanu un vadītāja apliecību izsniegšanu, tehniskās apskates nodrošināšanu, veic ceļu drošības auditu un vispārēju pārraudzību, kā arī veido un uztur transportlīdzekļu un to vadītāju valsts reģistru<sup>12</sup>.

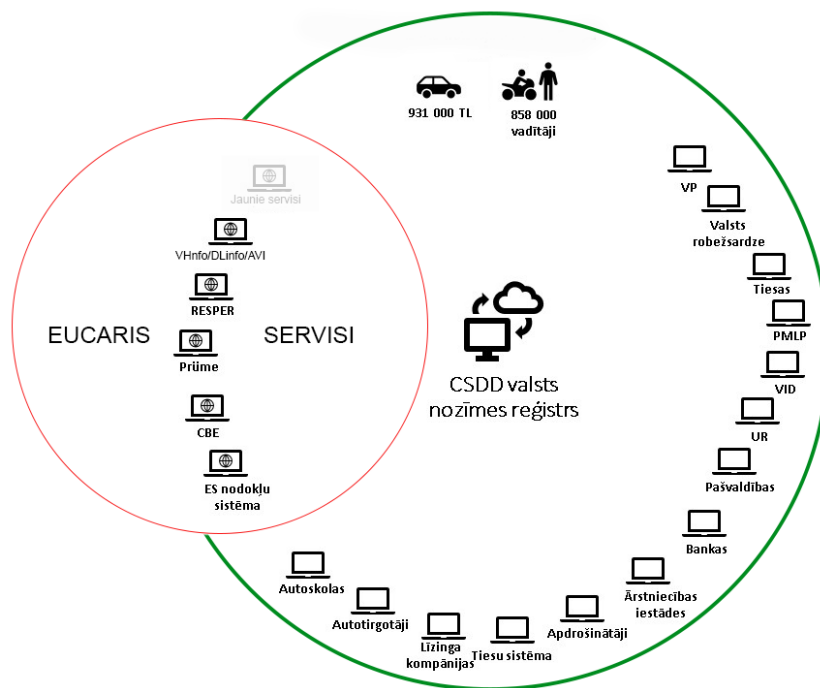
Transportlīdzekļu un to vadītāju valsts reģistra noteikumos<sup>13</sup> tika uzskaitīta reģistrā iekļaujama informācija – pamatā personas dati, glabāšanas termiņi un kārtību, kādā reģistrā esošā informācija nododama atklātībai. Pamatā reģistrs sastāv no personu datu informācijas – vārda, uzvārda, personas koda, dzimšanas datuma, dzīvesvietas, dzimuma, pilsonības, pases datiem, personas sejas attēla, informācijas par personas invaliditāti un citiem datiem.

CSDD kā nacionālais kontaktpunkts savieno citas valsts iestādes un organizē pārrobežu datu apmaiņu transportu jomā. EUCARIS servisi ir valsts transportlīdzekļu un to vadītāju reģistra sastāvdaļa, ko līdzīgi kā citus reģistra servissus izmanto citas iestādes saviem mērķiem, kuras, atbilstoši Latvijas normatīvo aktu prasībām, apmainās ar informāciju ar CSDD reģistru (sk.1.1.attēlu).

---

<sup>12</sup> Par kapitālsabiedrību. Vispārēja informācija un vēsture. <https://www.csdd.lv/par-mums/vispariga-informacija-un-vesture> [Aplūkots 26.06.2021.]

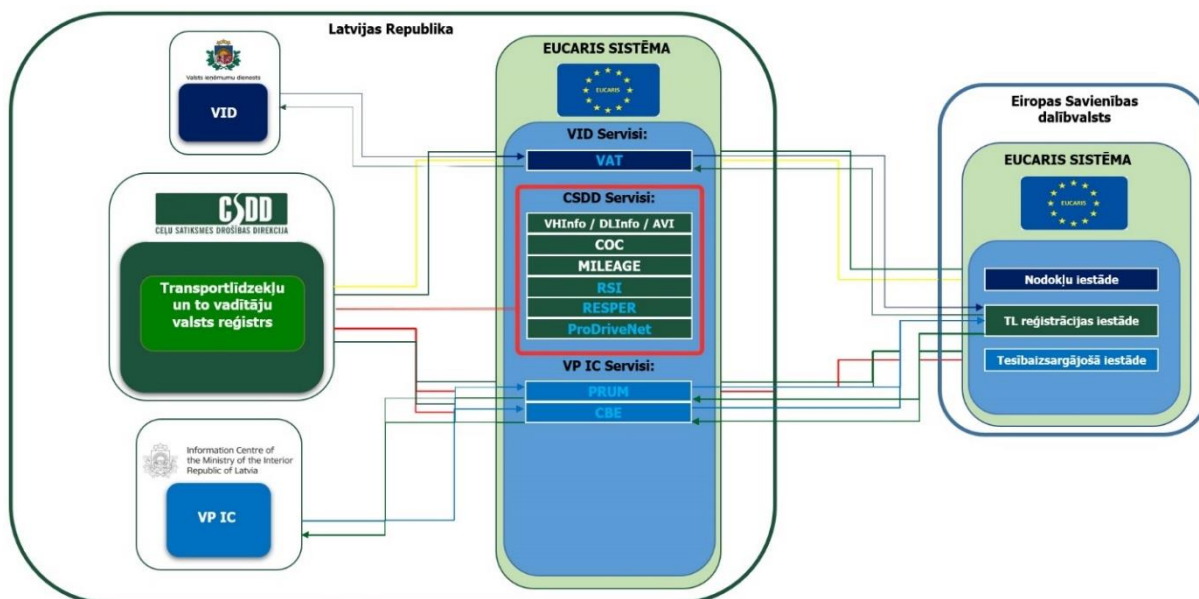
<sup>13</sup> Latvijas Vēstnesis, 87, 02.05.2019. <https://likumi.lv/ta/id/306566-transportlidzeklu-un-to-vaditaju-valsts-registra-noteikumi> [Aplūkots 26.06.2021.]



1.1. Attēls CSDD reģistra sasaiste ar EUCARIS servisiem  
(darba autora veidots attēls)

Kā nacionālais kontaktpunkts, pašlaik CSDD nodrošina pārrobežu datu apmaiņu LR Iekšlietu ministrijai un tās padotībā esošajai Valsts policijai, Valsts robežsardzei, Valsts ieņēmumu dienestam. Tuvākajā laikā, atbilstoši ES normatīvajiem aktiem, plānots pievienoties EUCARIS servisiem, ko izmantos VAS Autotransporta direkcija un VAS Latvijas valsts ceļi. Visi šie servisi ir saistīti ar ceļu satiksmi, bet nav CSDD kompetence, tās darbību CSDD nodrošina kā nacionālais kontaktpunkts.

Zemāk norādītajā shēmā (1.2.attēls) ir redzama automātiska datu apmaiņas procesa organizācija no Latvijas puses, iesaistītas valsts iestādes un datu apmaiņas servisi, kurus plānots detalizētāk izskatīt maģistra darbā.



1.2.attēls Datu apmaiņas procesa organizācija

(darba autora veidots attēls)

#### 1.4. Principi un servisi, kas veido datu apmaiņu

Kā jau minēts iepriekš, transportlīdzekļu reģistrācija un vadītāja apliecību izsniegšana Eiropas Savienībā tiek organizēta valsts līmenī, to nosaka nacionālie normatīvie akti. Katra ES dalībvalsts ir deleģējusi šo datu reģistrāciju vienai vai vairākām valsts organizācijām - reģistrācijas iestādēm. Katra reģistrācijas iestāde ir atbildīga par to darbību vadīšanu, kas saistītas ar autovadītāju un transportlīdzekļu licencēšanu savā valstī saskaņā ar valsts un Eiropas tiesību aktiem. Reģistrācijas iestādei ir deleģēta nacionāla transportlīdzekļu un vadītāju reģistra uzturēšana.

Darba autors ir izveidojis tabulu (skatīt 1.3.tabulu), kurā attēlots Eiropas reģistrācijas iestāžu sadalījums. No visām reģistrācijas iestādēm, Austrija ir vienīgā valsts, kurā reģistrācijas darbības nodrošina privāts uzņēmums.

1.3. tabula

| Valsts   | Organizācija  | Status           |
|----------|---|------------------|
| Austrija | Verband der Versicherungsunternehmen<br>Österreichs | Privāts uzņēmums |

|                |   |                          |
|----------------|---|--------------------------|
| Beļģija        | Federal Public Service Mobility and Transport – Vehicle Registration and homologate Directorate (DIV) | Tiešās pārvaldes iestāde |
| Igaunija       | Estonian Road Administration  | Tiešās pārvaldes iestāde |
| Somija         | Finnish Transport and Communications Agency (Traficom)  | Aģentūra vai iestāde     |
| Francija       | Ministry of interior - Road Safety Delegation   | Aģentūra vai iestāde     |
| Vācija         | Kraftfahrt-Bundesamt (KBA)  | Aģentūra vai iestāde     |
| Grieķija       | Ministry of Infrastructure & Transport<br>General Secretariat of Transport                            | Tiešās pārvaldes iestāde |
| Ungārija       | Ministry of Interior – Deputy Secretariat of Registers  | Tiešās pārvaldes iestāde |
| <b>Latvija</b> | <b>Road Traffic Safety Directorate (CSDD)</b>   | <b>Valsts uzņēmumus</b>  |
| Lietuva        | State Enterprise REGITRA  | Valsts uzņēmumus         |
| Luksemburga    | Société Nationale de Circulation Automobile (SNCA)  | Valsts uzņēmumus         |
| Malta          | Driver and Vehicle Licensing Unit (DVLU)  | Aģentūra vai iestāde     |
| Nīderlande     | RDW, The Netherlands Vehicle Authority  | Aģentūra vai iestāde     |
| Polija         | Ministry of Infrastructure  | Tiešās pārvaldes iestāde |
| Slovākija      | Odbor Dokladov a evidencií Prezídia PZ  | aģentūra vai iestāde     |
| Slovēnija      | Slovenian Traffic Safety Agency   | Aģentūra vai iestāde     |
| Spānija        | Dirección General de Tráfico (DGT)  | Aģentūra vai iestāde     |
| Zviedrija      | Swedish Transport Agency  | Aģentūra vai iestāde     |
| Šveice         | Federal Roads Office (FEDRO)  | Tiešās pārvaldes iestāde |
| Lielbritānija  | Driver and Vehicle Licensing Agency (DVLA)  | Tiešās pārvaldes iestāde |
| Norvēģija      | Norwegian Public Road Administration (NPRA), Directorate of Public Roads                              | Tiešās pārvaldes iestāde |

|          |   |                          |
|----------|---|--------------------------|
| Krievija | The Main Directorate for Traffic Safety of the Ministry of Internal Affairs of Russia (ГИБДД) | Tiešās pārvaldes iestāde |
|----------|---|--------------------------|

(tabula Transportlīdzekļu un vadītāju Reģistrācijas iestādes<sup>14</sup>)

(darba autora veidota tabula<sup>15</sup>)

Saistībā ar cilvēku un preču brīvu pārvietošanos ES, transporta nozares uzraudzības uzdevumus arvien mazāk var veikt atsevišķi. Piemēram, reģistrējot transportlīdzekli, vispirms ir jānosaka, vai transportlīdzeklis nav reģistrēts kā zagts citā valstī. Bez šīs informācijas valsts reģistrācijas iestāde var atturēties legalizēt citās valstīs nozagtus transportlīdzekļus<sup>16</sup>. Datu apmaiņas sistēmas sākotnējie mērķi bija krāpšanas un noziegumu novēršana saistībā ar nozagtu transportlīdzekļu importu un eksportu, importēto transportlīdzekļu reģistrācijas procesa atvieglošana un vadītāja apliecību apmaiņas veicināšana. Sistēmu sākotnēji izmantoja reģistrācijas iestādes, policija un muita. Izveidojot nacionālus reģistrus un automatizēto datu apmaiņas procesu, Eiropas valstis paplašināja apmaināmo datu un servisu skaitu. Tika paplašināts arī datu saņēmēju skaits gan nacionālā, gan starptautiskā līmenī.

Ņemot vērā, ka datu apmaiņa primāri balstītā uz personas datu apmaiņu, līdz ar 2016. gada VDAR<sup>17</sup> ieviešanu, sākot no 2018.gada, kad tā stājas spēkā, Eiropas Savienības reģistrācijas iestādes būtiski pārskatīja pārrobežu informācijas apmaiņas procesu, servisu un dalībniekus, kas tajās piedalās.

Pašlaik Eiropā notiek sekojoša automātiska datu apmaiņa (skatīt 1.4.tabulu):

1.4. tabula

Automātiska reģistrācijas datu apmaiņa

(darba autora veidota tabula)

<sup>14</sup> The Vehicle and Driver Chain in Europe Comparative study of laws, procedures and trends. <https://www.ereg-association.eu/media/2385/2020-the-vehicle-and-driver-chain-volledige-opmaak-aangepast-malta-digitaal-v3.pdf> [Aplūkots 26.06.2021.]

<sup>15</sup> EReg asociācijas statistikas dati. Nav publiski pieejami. Dati pieprasīti 28.08.2021.g..

<sup>16</sup> Eijssen Paul. EUCARIS, the European car and driving licence information system (EUCARIS) 25.05.2009. <https://joinup.ec.europa.eu/collection/egovernment/document/eucaris-european-car-and-driving-licence-information-system-eucaris-0> [Aplūkots 26.06.2021.]

<sup>17</sup> Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis. L 119/1. 4.5.2016. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=CELEX:32016R0679&from=LV> [Aplūkots 26.06.2021.]

| Serviss                   | Apraksts  | Normatīvais regulējums   | Kas izmanto Latvijā |
|---------------------------|---|--|---------------------|
| <b>Nav sensitīvi dati</b> | Nekonfidenciālu datu koplietošana dažādiem mērķiem sabiedrības interesēs, piemēram, vides zonu kontrolei  | Nacionālie normatīvie akti   |                     |
| <b>VHInfo/AVI</b>         | Transportlīdzekļu informācijas datu apmaiņa parreģistrācijas gadījumos  | EUCARIS Līgums <sup>18</sup> ;<br>PADOMES DIREKTĪVA 1999/37/EC <sup>19</sup>           | CSDD                |
| <b>NoR</b>                | Paziņojums par pārreģistrāciju. Pēc transportlīdzekļa pārreģistrācijas paziņo par šo notikumu bijušajai reģistrācijas dalībvalstij.                             | PADOMES DIREKTĪVA 1999/37/EC   |                     |
| <b>DLInfo</b>             | Vadītāja apliecības informācijas apmaiņa VA apmaiņas vai izpildes uzdevumiem.   | EUCARIS Līgums   | CSDD                |
| <b>Prūm</b>               | Pārrobežu informācijas apmaiņa par transportlīdzekļiem un īpašniekiem/turētājiem un ar to saistītiem datiem, lai cīnītos pret smagiem noziegumiem un terorismu. | PADOMES LĒMUMS 2008/615/TI <sup>20</sup> ,<br>PADOMES LĒMUMS 2008/616/TI <sup>21</sup> | VP                  |
| <b>VHOH</b>               | Pārrobežu informācijas apmaiņa par ar transportu saistītiem īpašnieku/turētāju datiem   | Divpusējie un daudzpusējie līgumi  |                     |
| <b>Mileage</b>            | Informāciju par nobraukumu dalībvalstī, kurā reģistrēts transportlīdzeklis.   | EUCARIS Līgums   | CSDD                |

<sup>18</sup> Protokols, ar ko groza Līgumu par Eiropas transportlīdzekļu un vadītāja apliecību informācijas sistēmu (EUCARIS) starptautisks dokuments, daudzpusējs . 08.06.2017. Ratificēts Saeima. Publicēts "Latvijas Vēstnesis", 252, 19.12.2017. <https://likumi.lv/ta/lv/starptautiskie-ligumi/id/1753> [Aplūkots 12.08.2021.]

<sup>19</sup> Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis. 01.06.1999. PADOMES DIREKTĪVA 1999/37/EK par transportlīdzekļu reģistrācijas dokumentiem <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=CELEX:31999L0037&from=EN> [Aplūkots 12.08.2021.]

<sup>20</sup> Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis. 06.08.2008. PADOMES LĒMUMS 2008/615/TI par pārrobežu sadarbības pastiprināšanu, jo īpaši apkarojot terorismu un pārrobežu noziedzību. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=CELEX:32008D0615&from=EN> [Aplūkots 12.08.2021.]

<sup>21</sup> Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis. 06.08.2008. PADOMES LĒMUMS 2008/616/TI par to, kā īstenot Lēmumu 2008/615/TI par pārrobežu sadarbības pastiprināšanu, jo īpaši – apkarojot terorismu un pārrobežu noziedzību <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=CELEX:32008D0616&from=en> [Aplūkots 12.08.2021.]

|               |  |  |             |
|---------------|--|--|-------------|
| <b>ERRU</b>   | Izpilde attiecībā uz starptautiskajiem autopārvadājumu uzņēmumiem.<br>ERRU = European Register for Road transport Undertakings | EIROPAS<br>PARLAMENTA UN<br>PADOMES REGULA<br>(EK) Nr. 1071/2009 <sup>22</sup> –<br>–<br>COMMISSION<br>IMPLEMENTING<br>REGULATION (EU)<br>2016/480 <sup>23</sup> | ATD         |
| <b>TACHO</b>  | Elektroniska informācijas apmaiņa par tahogrāfa vadītāja kartēm  | EIROPAS<br>PARLAMENTA UN<br>PADOMES REGULA<br>(ES) Nr. 165/2014 <sup>24</sup><br>KOMISIJAS<br>ĪSTENOŠANAS<br>REGULA (ES)<br>2017/1503 <sup>25</sup>              | ATD         |
| <b>RESPER</b> | ES vadītāju apliecību tīkls, kas nodrošina pārbaudi, lai nevienai personai nebūtu vairāk kā viena vadītāja apliecība.          | EIROPAS<br>PARLAMENTA UN<br>PADOMES<br>DIREKTĪVA<br>2006/126/EK <sup>26</sup>  | CSDD,<br>VP |

<sup>22</sup> Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis. 14.11.2009. EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA (EK) Nr. 1071/2009 ar ko nosaka kopīgus noteikumus par autopārvadātāja profesionālās darbības veikšanas nosacījumiem un atceļ Padomes Direktīvu 96/26/EK <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=CELEX:32009R1071&from=EN> [Aplūkots 12.08.2021.]

<sup>23</sup> Official Journal of the European Union. 02.04.2016. COMMISSION IMPLEMENTING REGULATION (EU) 2016/480 establishing the common rules concerning the interconnection of national electronic registers on road transport undertakings and repealing Regulation (EU) No 1213/2010 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32016R0480&from=PL> [Aplūkots 12.08.2021.]

<sup>24</sup> Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis. 28.2.2014. EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA (ES) Nr. 165/2014 par tahogrāfiem autotransportā, ar kuru atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 3821/85 par reģistrācijas kontrolierīcēm, ko izmanto autotransportā, un groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 561/2006, ar ko paredz dažu sociālās jomas tiesību aktu saskaņošanu saistībā ar autotransportu <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014R0165&from=en> [Aplūkots 12.08.2021.]

<sup>25</sup> Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis. 26.8.2017. KOMISIJAS ĪSTENOŠANAS REGULA (ES) 2017/1503 ar ko groza Īstenošanas regulu (ES) 2016/68 par kopīgām procedūrām un specifikācijām, kas vajadzīgas vadītāja karšu elektronisko reģistru savstarpējai savienojamībai <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=CELEX:32017R1503&from=EN> [Aplūkots 12.08.2021.]

<sup>26</sup> Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis. 30.12.2006. EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA 2006/126/EK par vadītāju apliecībām (Pārstrādāta versija) <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=CELEX:32006L0126&from=en> [Aplūkots 12.08.2021.]

|                    |  |   |      |
|--------------------|--|---|------|
| <b>eCall</b>       | Transportlīdzekļa informācija no reģistrācijas dalībvalsts pēc eCall - ārkārtas izsaukuma, jo transportlīdzeklis ir iesaistīts negadījumā.   | EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES LĒMUMS Nr. 585/2014/ES <sup>27</sup>  |      |
| <b>eCoC (=IVI)</b> | Atbilstības sertifikāta (CoC) apmaiņa starp tipa apstiprināšanas un reģistrācijas iestādēm   | DIREKTĪVA 2007/46/EC <sup>28</sup>                                  | CSDD |
| <b>CBE</b>         | Pārrobežu informācijas apmaiņa par ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumiem (pārkāpumi ir uzskaitīti tiesību aktos).   | EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA (ES) 2015/413 <sup>29</sup> | VP   |
| <b>Salzburg</b>    | Pakalpojumi, kas noteikti Zalcburgas foruma ietvaros. Vadītāja identifikācija, turētāja adreses norādīšana, dokumentu nosūtīšana un izsniegšana, lēmumu, ar kuriem uzliek naudas sodus, pārrobežu izpilde. | Daudzpusējie līgumi   |      |
| <b>VAT</b>         | Transportlīdzekļa un īpašnieka/turētāja datu apmaiņa, lai apkarotu krāpšanu PVN jomā.  | PADOMES REGULA (ES) Nr. 904/2010 <sup>30</sup>                      | VID  |
| <b>Tolls</b>       | Transportlīdzekļa un īpašnieka/turētāja datu apmaiņa, lai iekasētu nesamaksātās nodevas.   | DIREKTĪVA 2004/52/EU <sup>31</sup>                                  | LVC  |

<sup>27</sup> Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis. 03.06.2014. EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES LĒMUMS Nr. 585/2014/ES par ES mēroga sadarbībspējīgā eCall pakalpojuma ieviešanu <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014D0585&from=en> [Aplūkots 12.08.2021.]

<sup>28</sup> Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis. 09.10.2007. EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA 2007/46/EK, ar ko izveido sistēmu mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju, kā arī tādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību apstiprināšanai <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=CELEX:32007L0046&from=EN> [Aplūkots 12.08.2021.]

<sup>29</sup> Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis. 13.3.2015. EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA (ES) 2015/413 ar ko veicina pārrobežu apmaiņu ar informāciju par ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumiem <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=CELEX:32015L0413&from=EN> [Aplūkots 12.08.2021.]

<sup>30</sup> Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis. 12.10.2010. PADOMES REGULA (ES) Nr. 904/2010 par administratīvu sadarbību un krāpšanas apkarošanu pievienotās vērtības nodokļa jomā <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=CELEX:32010R0904&from=en> [Aplūkots 12.08.2021.]

<sup>31</sup> Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis. 30.04.2004. EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA 2004/52/EK par ceļu lietotāju nodokļa elektronisko iekasēšanas sistēmu savstarpēju izmantojamību Kopienā <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=CELEX:32004L0052&from=EN> [Aplūkots 12.08.2021.]

|                |  |  |             |
|----------------|--|--|-------------|
| <b>RSI/PTI</b> | Starptautisko autopārvadājumu kontrole. RSI = Road-side inspection -starptautiskajos pārvadājumos izmantoto transportlīdzekļu tehniskā apskate; PTI = periodiskā tehniskā pārbaude | DIREKTĪVA<br>2014/45/EU <sup>32</sup> un<br>2014/47/EU <sup>33</sup> | <b>CSDD</b> |
|----------------|--|--|-------------|

## 1.5. Informācijas apmaiņa starp ES dalībvalstīm un trešajām valstīm

Pašlaik Eiropas Savienības, t.sk. arī Latvijas, starpvalstu datu apmaiņu var iedalīt trīs grupās: Eiropas Savienības teritorija, Dienvidaustrumeiropa un Lielbritānija, un citi.

- 1) Eiropas Savienības teritorija – automātiskā datu apmaiņa, kopējie normatīvie akti, VDAR un citi nosacījumi, kas stiprina un veicina datu apmaiņas procesu.

Latvijā pārrobežu datu apmaiņa starp Latviju un Eiropas Savienību primāri notiek izmantojot automātisku datu nodošanu EUCARIS sistēmā, pamatojoties uz EUCARIS līguma 2.panta 1.daļu, bet dažādos izņēmumu gadījumos tiek izmantota arī manuāla datu nodošana, piemēram, izmantojot Reģistrācijas iestāžu oficiālās e-pasta adreses. Savukārt ar trešajām valstīm automatizēto datu apmaiņu nav iespējams realizēt Eiropas pilsoņu personas datu dēļ, un datu apmaiņa pārsvarā notiek tikai izmantojot Reģistrācijas iestāžu oficiālās e-pasta vai korespondences adreses. Eiropas Savienības dalībvalstīm, t.sk. arī Latvijai, ir starpvalstu līgumi, piemēram, par autovadītāja apliecību savstarpējo atzīšanu un sadarbību. Piemēram, Latvija un Apvienotie Arābu Emirāti savstarpēji atzīst vadītāja apliecības, pamatojoties uz divpusējo Starptautisko līgumu<sup>34</sup>. Pamats savstarpējo dokumentu, t.sk. vadītāju apliecību, atzīšanai ir 1968.gada Vīnes Konvencija par ceļu satiksmi<sup>35</sup> (turpmāk- Konvencija). Konvencija nosaka vadītāju apliecību obligāti iekļaujamo informāciju un tās atšifrējumu, un citas minimālas prasības, kas dod iespēju reģistrācijas iestādei saņemt nepieciešamo informāciju, lai atzītu vadītāju dokumentus. Līdzīgi ir arī ar transportlīdzekļu reģistrācijas dokumentiem un citiem ar ceļu satiksmi saistītiem dokumentiem, piemēram, tehnisko apskati.

<sup>32</sup> Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis. 29.4.2014. EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA 2014/45/ES par mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju periodiskajām tehniskajām apskatēm un par Direktīvas 2009/40/EK atcelšanu <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014L0045&from=EN> [Aplūkots 12.08.2021.]

<sup>33</sup> Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis. 29.4.2014. EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA 2014/47/ES par Savienībā izmantotu komerciālo transportlīdzekļu tehniskajām pārbaudēm uz ceļiem un par Direktīvas 2000/30/EK atcelšanu <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014L0047&from=LV> [Aplūkots 12.08.2021.]

<sup>34</sup> Latvijas Republikas un Apvienoto Arābu Emirātu saprašanās memorands par abu valstu vadītāja apliecību savstarpēju atzīšanu. Starptautisks dokuments <https://likumi.lv/ta/lv/starptautiskie-ligumi/id/1726> [Aplūkots 26.06.2021.]

<sup>35</sup> Apvienoto Nāciju organizācija. Konvencija par ceļu satiksmi. Starptautisks dokuments <https://likumi.lv/ta/lv/starptautiskie-ligumi/id/721> [Aplūkots 26.06.2021.]

Respektīvi, lai pieņemtu lēmumu par dokumenta atzīšanu un apmaiņu, nepieciešams saņemt ārvalsts izsniegto dokumentu ar starptautiskajos aktos paredzēto minimālo informāciju.

Lai mazinātu dokumentu viltojumu gadījumus un krāpšanu, Reģistrācijas iestādes apmainās ar dokumentu paraugiem un paskaidrojumiem, kam jāpievērš uzmanība, kā arī nodrošina dokumentu aizsargājušus elementus. Piemēram, Latvijā CSDD ir izveidoti katalogi ar citu valstu vadītāju un transportlīdzekļu reģistrācijas dokumentu paraugiem, īpašu uzmanību pieviesot tās aizsarg elementiem un viltojumu pazīmēm. Eiropas Savienības teritorijā automātiska datu apmaiņa nodrošina ātru iesniegto dokumentu pārbaudi, bet uz trešajam valsītim gadījumos, kad ir jautājumi par dokumenta autentiskumu, ir aizdomas par viltošanu vai citu jautājamu gadījumos, komunikācija ar atbildīgiem reģistrācijas iestādēm nenotiek automatizētā un drošā veidā. Parasti fizisko personu datu saturējušo dokumentu, t.sk. vadītāju apliecības vai transportlīdzekļu reģistrācijas apliecības, reģistrācijas iestādes nosuta izmantojot oficiālās e-pasta vai korespondences adreses. Visi šie dokumenti satur personas datus, nereti arī vadītāja fotogrāfiju, kā arī ir dokumentu kategorijas, piemēram, veselības pārbaudes kartes, kas var saturēt sensitīvus personas datus, un problēma ar šāda veida dokumentu un datu sūtīšanu joprojām ir ļoti aktuāla.

2) Atsevišķi var atzīmēt situāciju ar Dienvidaustrumeiropu. Dienvidaustrumeiropa uz Konvencijas pamata pretendē uz automātisko datu apmaiņu ar Eiropas Savienības dalībvalstīm, 2006. gada 5. maijā tika parakstīta Dienvidaustrumeiropas policijas sadarbības konvencija (Police Cooperation Convention for Southeast Europe (PCC SEE))<sup>36</sup> par Dienvidaustrumeiropas valstu nodomu efektīvāk apkarot pārrobežu organizētās noziedzības problēmas, kas skar Dienvidaustrumeiropas reģionu, kā arī ar vēlmi saskaņot savus policijas standartus ar Eiropas Savienības un Šengenas zonas standartiem. Vīnē 2006. gada 5. maijā, Austrijas prezidentūras laikā ES Padomē Iekšlietu ministri no Albānijas Republikas, Bosnijas un Hercegovinas, Ziemeļmaķedonijas Republikas, Moldovas Republikas, Melnkalnes, Rumānijas un Serbijas Republikas parakstīja PCC SEE konvenciju. PCC SEE konvencija stājās spēkā 2007. gada 10. oktobrī. Vēlāk, pēc PCC SEE ratifikācijas, 2008. gada 25. septembrī konvencijai pievienojās Bulgārija, 2011. gada 24. maijā Austrija, 2012. gada 6. jūlijā Ungārija, 2012. gada 14. decembrī Slovēnija un 2019. gada 15. februārī Horvātija<sup>37</sup>.

PCC SEE ir daudzpusējs līgums, ko ratificējušas sešas Eiropas Savienības un seši trešo valstu parlamenti, un tas kalpo par juridisku pamatu starpvalstu sadarbībai tiesībaizsardzības

---

<sup>36</sup> Police cooperation convention for southeast Europe.

<https://www.rcc.int/download/docs/SEE%20Police%20Cooperation%20Convention%20050506.pdf/ab90cbcc9b994289f050bb5c8c1d9047> [Aplūkots 26.06.2021.]

<sup>37</sup> Police cooperation convention for southeast europe secretariat. The PCC SEE Secretariat. <https://www.pccseesecretariat.si/index.php?item=9&page=static> [Aplūkots 26.06.2021.]

jomā, vadoties pēc Eiropas Savienības labās prakses, lai izmeklētu noziegumus un novērstu noziedzīgus nodarījumus. Konvencija paredz t.sk. DNS profila un cita identifikācijas materiāla nodošanu un salīdzināšanu, tehniskus pasākumus, lai atvieglotu pārrobežu sadarbību, kopīgas izmeklēšanas grupas un sadarbību kopējos centros. Pašlaik notiek darbs PCC SEE dalībnieku pievienošanai EUCARIS sistēmai. Uz doto brīdī PCEE SEE dalībnieki EUCARIS sistēmai vēl nav pieslēgti, bet 2021.gadā septembrī EUCARIS Ģenerālajā asamblejā tika prezentēts ziņojums par gatavību pievienoties sistēmai 2022.gadā.

Vēl viens izņēmuma gadījums ir saistīts ar Lielbritāniju un BREXIT jautājumu. Vēsturiski Lielbritānijai bija liela ietekme uz jautājumiem, kas ir saistīti ar starpvalstu datu apmaiņu, Lielbritānija bija starp EUCARIS dibinātājiem, un Eiropas Savienībā vienmēr bija viena no vadošajiem EUCARIS dalībniekiem. Tomēr ar izstāšanos no Eiropas Savienības 2021.gada 1.janvārī Lielbritānija tika atslēgta no EUCARIS sistēmas un pašlaik automātiska datu apmaiņa ar Lielbritāniju ir apturēta.

3) trešās valstis.

EReg asociācija un EUCARIS meklē iespēju paplašināt sadarbību arī ar citām ne Eiropas Savienības valstīm, t.sk. automātiskas datu apmaiņas jomā, vispirms ar tehniskiem datiem, kas nesatur personas datus. Tomēr, ņemot vērā, ka dalībvalstu prioritāte ir turpmāka Eiropas reģistru harmonizācija, citas jau Eiropas Savienības normatīvajos aktos iestrādātas, bet vēl neieviestas iniciatīvas, kuru ieviešanai ir nepieciešami lieli resursi, lai nodrošinātu datu apmaiņu Eiropas Savienības līmenī, kā arī VDAR regulējumu, kas ir būtisks šķērslis automātiskais personas datu nodošanai ārpus Eiropas Savienības, un citus faktoros, pašlaik iniciatīva izskatās grūti realizējama tuvākajā laikā.

## 2. STARPVALSTU INFORMĀCIJAS APMAIŅA UN TĀS TIESISKAIS NODROŠINĀJUMS

### 2.1. Informācijas apmaiņa transportlīdzekļu reģistrācijas jomā

Transportlīdzekļu reģistrācija ir viens no būtiskākajiem procesiem transportu nozares sakārtošanā. Statistikas dati liecina par to, ka katru gadu Eiropā apmērām ¼ daļai transportlīdzekļiem notiek reģistrācijas darbības. Praktiski visas šīs darbības ir saistītas ar personas datu – īpašnieku vai turētāju- maiņu (skatīt 3.1.tabulu).

3.1. tabula

Reģistrācijas darbības Eiropā 2019. gadā

(darba autora veidota tabula<sup>38</sup>)

| Valsts         | Iedzīvotāju skaits | Reģistrētie transportlīdzekļi | Pirmās reģistrācijas | Citas izmaiņas | Īpašnieku maiņa |
|----------------|--------------------|-------------------------------|----------------------|----------------|-----------------|
| Austrija       | 8 000 000          | 6 200 000                     | -                    | -              | -               |
| Beļģija        | 11 000 000         | 6 200 000                     | 670 000              | 930 000        | -               |
| Igaunija       | 1 300 000          | 950 000                       | -                    | 800 000        | 100 000         |
| Somija         | 5 500 000          | 6 575 000                     | 192 000              | 2 000 000      | 1 350 000       |
| Francija       | 67 000 000         | 40 000 000                    | 3 680 000            | -              | 7 663 500       |
| Vācija         | 82 670 000         | 56 500 000                    | 4 000 000            | 40 000 000     | 8 300 000       |
| Grieķija       | 10 816 000         | 8 237 000                     | -                    | 1 647 000      | 310 000         |
| Ungārija       | 9 800 000          | 4 800 000                     | -                    | -              | -               |
| <b>Latvija</b> | <b>1 928 000</b>   | <b>1 433 000</b>              | <b>88 000</b>        | <b>458 800</b> | <b>204 000</b>  |
| Lietuva        | 2 810 000          | 1 700 000                     | 229 000              | -              | -               |
| Luksemburga    | 582 000            | 535 000                       | 85 000               | -              | 50 000          |
| Malta          | 450 000            | 400 000                       | 27 000               | 11 700         | 55 480          |
| Nīderlande     | 17 000 000         | 12 900 000                    | 900 000              | -              | 3 400 000       |
| Polija         | 38 400 000         | 28 000 000                    | -                    | -              | -               |
| Slovākija      | 5 500 000          | 3 077 648                     | 126 700              | -              | 327 000         |
| Slovēnija      | 2 080 000          | 1 54 582                      | 147000               | 388 000        | 387 000         |
| Spānija        | 46 550 000         | 33 000 000                    | 1 500 000            | -              | 3 900 000       |
| Zviedrija      | 10 000 000         | 11 000 000                    | 500 000              | -              | 3 500 000       |

<sup>38</sup> EReg asociācijas statistikas dati. Nav publiski pieejami. Dati pieprasīti 28.08.2021.g.

|               |            |            |           |            |         |
|---------------|------------|------------|-----------|------------|---------|
|               |            |            |           |            |         |
| Šveice        | 8 500 000  | 5 980 000  | 415 000   | -          | -       |
| Lielbritānija | 66 800 000 | 41 900 000 | 3 100 000 | 13 000 000 | -       |
| Norvēģija     | 5 265 000  | 5 400 000  | 300 000   |            | 750 000 |

Transportlīdzekļu, to tehnisko datu, īpašnieku un turētāju dati un vadītāju apliecības dati ir pirmā informācija, ar ko sāka apmainīties Eiropas reģistrācijas iestādes. Pirmie automatizētie datu apmaiņas servisi saturēja apliecībās norādīto informāciju.

Transportlīdzekļu reģistrāciju reglamentē vairāki normatīvie akti, gan starptautiskie, gan nacionālie. Latvijā transportlīdzekļu reģistrāciju reglamentē 2010. gada Ministru kabineta noteikumi Nr.1080 “Transportlīdzekļu reģistrācijas noteikumi”<sup>39</sup>. Starpvalstu datu apmaiņas process ir noteikts Padomes Direktīvā 1999/37/EK par transportlīdzekļu reģistrācijas dokumentiem, kur 5.panta 3.daļa paredz, ka, lai pārreģistrētu transportlīdzekli, kas ir reģistrēts citā dalībvalstī, kompetentās iestādes katrā tādā gadījumā prasa iesniegt iepriekšējās reģistrācijas apliecības<sup>40</sup>. Padomes Direktīva 1999/37/EK<sup>41</sup> nosaka minimālus prasības transportlīdzekļu pārreģistrācijai. Direktīvā ir noteikts, ka reģistrācijas apliecības var sastāvēt no vienas daļas vai divām daļām. Direktīvas pielikumā ir uzskaitīti nepieciešamie datu lauki. Pirmsākumos tieši šie lauki tika izmantoti datu apmaiņai.

Zemāk norādītajā tabulā 3.2. norādīts, kādas darbības un kādu informāciju, atbilstoši nacionālajiem normatīvajiem aktiem, reģistrē katra Eiropas Savienības valsts.

3.2. tabula

Reģistrācijas procesā iekļautā informācija datubāzē

(darba autora veidota tabula<sup>42</sup>)

<sup>39</sup> Latvijas Vēstnesis. 192, 03.12.2010. Ministru kabineta noteikumi Nr.1080 Transportlīdzekļu reģistrācijas noteikumi <https://likumi.lv/ta/id/222145-transportlidzeklu-registracijas-noteikumi> [Aplūkots 26.06.2021.]

<sup>40</sup> Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis L 138/57. 01.6.1999. PADOMES DIREKTĪVA 1999/37/EK <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=CELEX:31999L0037&from=EN> [Aplūkots 28.06.2021.]

<sup>41</sup> Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis. 01.06.1999. PADOMES DIREKTĪVA 1999/37/EK par transportlīdzekļu reģistrācijas dokumentiem <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=CELEX:31999L0037&from=LV> [Aplūkots 26.06.2021.]

<sup>42</sup> EReg asociācijas statistikas dati. Nav publiski pieejami. Dati pieprasīti 28.08.2021.g.

| Valsts         | Vieglie, kravas, autobusi, motocikli | Mopēdi | Piekabes >750 | Traktortehnika | Speciāle | Īpašnieki/turētāji | Tehniskā apskate | Nodokļi | Apdrošināšana | Zagtie transportlīdzekļi | Nobraukums | Satiksmes noteikumu pārkāpumi | Lizings | Pārkošanas sodi |
|----------------|--------------------------------------|--------|---------------|----------------|----------|--------------------|------------------|---------|---------------|--------------------------|------------|-------------------------------|---------|-----------------|
| Austrija       | •                                    | •      | •             | •              | •        | •                  | •                | •       | •             | •                        |            |                               |         |                 |
| Beļģija        | •                                    |        | •             | •              |          | •                  | •                |         | ○             | ○                        | ○          |                               |         |                 |
| Igaunija       | •                                    | •      | •             | •              | •        | •                  | •                |         | ○             | ○                        | •          |                               | •       |                 |
| Somija         | •                                    | •      | •             | •              | •        | •                  | •                | •       | •             | •                        | •          |                               | •       |                 |
| Francija       | •                                    | •      | •             | •              | •        | •                  | ○                | •       | ○             | ○                        | ○          |                               | •       |                 |
| Vācija         | •                                    | •      | •             | •              | •        | •                  | •                |         | •             | •                        | •          |                               |         |                 |
| Grieķija       | •                                    | ○      | •             | ○              | •        | •                  | •                | ○       | ○             | •                        | •          | ○                             | •       | ○               |
| Ungārija       | •                                    |        | •             | •              |          | •                  | •                | ○       | •             | •                        | •          | ○                             | ○       | ○               |
| <b>Latvija</b> | •                                    | •      | •             | ○              |          | •                  | •                | •       | •             | ○                        | •          | •                             | •       | ○               |
| Lietuva        | •                                    | •      | •             | ○              |          | •                  | ○                |         | ○             | ○                        | ○          | ○                             | ○       |                 |
| Luksemburga    | •                                    | •      | •             | •              | •        | •                  | •                | ○       |               |                          |            |                               |         |                 |
| Malta          | •                                    | •      | •             | •              | •        | •                  | •                | •       | •             | •                        | •          | •                             |         | •               |
| Nīderlande     | •                                    | •      | •             |                | •        | •                  | •                | ○       | •             | •                        | •          |                               |         | •               |
| Polija         | •                                    | •      | •             | •              |          | •                  | •                |         |               | ○                        | ○          | ○                             |         |                 |
| Slovākija      | •                                    | •      | •             | •              | •        | •                  | •                | ○       | •             | •                        | ○          | ○                             | •       |                 |
| Slovēnija      | •                                    | •      | •             | •              |          | •                  | •                | •       | •             | •                        | •          | ○                             | ○       |                 |
| Spānija        | •                                    | •      | •             | •              | •        | •                  | •                | ○       | ○             | •                        | •          | •                             | •       |                 |
| Zviedrija      | •                                    | •      | •             | •              | •        | •                  | •                | •       | •             | ○                        | ○          | ○                             |         | •               |
|                |                                      |        |               |                |          |                    |                  |         |               |                          |            |                               |         |                 |
| Šveice         | •                                    | ○      | •             | •              |          | •                  | •                | •       | •             | •                        | •          |                               |         |                 |
| Lielbritānija  | •                                    | •      |               | •              |          | •                  |                  | •       | ○             | ○                        |            |                               |         |                 |
| Norvēģija      | •                                    | •      | •             | •              |          | •                  | •                | •       | •             | ○                        |            |                               |         |                 |

- - informācija ir vienotā reģistrā      ○ – informācija ir citā reģistrā

Var secināt, ka Eiropā ir atšķirīga pieeja, veidojot nacionālus reģistrus. Daudzviet ir izveidoti atsevišķi reģistri, kuros notiek cita veida transporta un saistītas informācijas uzskaitē - nodokļi, apdrošināšana, sodi. Par to uzskaiti un reģistriem var būt atbildīgas citas iestādes. Ir atšķirības arī reģistrējamā informācijā, piemēram, mopēdus vai mazas piekabes daudzviet neregistrē vispār. Tomēr transportlīdzekļus klasiskajā izpratnē (vieglie, kravas, autobusi) un

to īpašniekus un turētājus kopā ar reģistrācijas dokumentos iekļaujamo informāciju visur uztur vienā centrālajā reģistrā.

Lielākajā daļā valstu transportlīdzekļu reģistrācijas dokumentos ir aktuāla informācija gan par transportlīdzekli, gan par īpašniekiem un turētājiem. Katru reizi, kad tiek veiktas izmaiņas, tiek izsniegts jauns transportlīdzekļa reģistrācijas dokuments, tāpēc reģistrācijas dokumentā nav pieejama vēsturiska informācija. Ir seši izņēmumi: Vācija, Gibraltārs, Grieķija, Džērsija, Malta un Apvienotā Karaliste. Piemēram, Vācijā transportlīdzeklim reģistrācijas apliecību izsniedz uz visu transportlīdzekļa dzīves ciklu, un tajā ir visa vēsturiskā informācija. Latvijā reģistrācijas apliecība satur tikai pēdējo aktuālo informāciju, bet reģistrācijas darbību vēsture ir pieejama tikai valsts nozīmes transportlīdzekļu un to vadītāju reģistrā, un piekļūt tai ārvalstu reģistrācijas iestādes, izmantojot automatisko datu apmaiņas servisu, var tikai dažos gadījumos. Piemēram, izņēmums ir datu apmaiņas serviss nodokļu administrācijām – VAT, kurā vēsturiska informācija par bijušajiem īpašniekiem ir pieejama bez papildus nosacījumiem.

Transportlīdzekļu reģistrācijas noteikumu 35.pants nosaka, ka “no ārvalsts ievesta transportlīdzekļa reģistrāciju Latvijā veic pēc nepieciešamo datu pārbaudes Šengenas informācijas sistēmas datubāzē, kā arī Latvijā ievestā transportlīdzekļa izcelsmes vai pēdējās pastāvīgās reģistrācijas valsts transportlīdzekļu reģistra centrālajā datubāzē, ja CSDD ir nodrošināta automatizēta pieeja attiecīgajam reģistram.”<sup>43</sup> Saskaņā ar šo pantu, transportlīdzekļu reģistrācijai Latvijā ir nepieciešama pārbaude vismaz divās sistēmās. Pirmā ir Šengenas informācijas sistēma, kas, saskaņā ar Šengenas informācijas sistēmas darbības likuma 2. pantu, ir izveidota saskaņā ar Eiropas Savienības tiesību aktiem, lai stiprinātu sabiedrisko kārtību un drošību dalībvalstu teritorijā, nodrošinot ziņojumu pieejamību dalībvalstu kompetentajām institūcijām un iestādēm<sup>44</sup>. Latvijā šīs sistēmas darbību nodrošina Iekšlietu ministrijas Informācijas centrs. Sistēma satur ziņojumus par transporta nozarē izmantojamiem nederīgiem dokumentiem un noziedzīgiem nodarījumiem, un tā ir policijas kompetence. Reģistrācijas iestādes pārbauda informāciju transportlīdzekļa reģistrācijas brīdī, lai pārliecinātos, vai nav šķēršļu pirmreizējai reģistrācijai.

Savukārt Reģistrācijas iestādes kompetencē esošā starpvalstu datu apmaiņa transportlīdzekļu reģistrācijas jomā primāri notiek pamatojoties uz līguma par Eiropas transportlīdzekļu un vadītāja apliecību informācijas sistēmu (EUCARIS) 4.pantu. Lai

---

<sup>43</sup> Latvijas Vēstnesis, 192, 03.12.2010. <https://likumi.lv/ta/id/222145-transportlidzeklu-registracijas-noteikumi> [Aplūkots 28.06.2021.]

<sup>44</sup> Latvijas Vēstnesis, 102, 27.06.2007.; Latvijas Republikas Saeimas un Ministru Kabineta Ziņotājs, 14, 26.07.2007. <https://likumi.lv/ta/id/159481-sengenas-informacijas-sistemas-darbibas-likums> [Aplūkots 30.06.2021.]

nodrošinātu datu apmaiņu caur EUCARIS sistēmu, ir izveidots modulis AVI. AVI apzīmē “Actual Vehicle Information - faktisko transportlīdzekļa informāciju”, t.i., informāciju par transportlīdzekļa dzīves ciklu. Arī tā priekšgājējs VHInfo joprojām tiek izmantots arī Latvijā. Datu apmaiņas juridiskais pamats ir EUCARIS līgums. Līgumā ir paredzēti transportlīdzekļu informācijas apmaiņas noteikumi. Saskaņā ar 4. panta a) apakšpunktu, ja transportlīdzekļa reģistrācijas pieteikums ir iesniegts vienā dalībvalstī un, ja transportlīdzeklis iepriekš bija reģistrēts citā dalībvalstī, pieteikuma iesniedzēja sniegto informāciju pārbauda, salīdzinot ar informāciju no centrālā transportlīdzekļa tās dalībvalsts reģistrā, kurā transportlīdzeklis reģistrēts. Šim nolūkam tika izveidots pakalpojums EUCARIS AVI, kas ļauj apmainīties ar informāciju starp transportlīdzekļu reģistrācijas iestādēm saistībā ar reģistrācijas pieteikumiem. Gadījumos, kad EUCARIS sistēmā uzrādās kāds signāls, kas ir šķērslis transportlīdzekļu reģistrācijai valstī, reģistrācijas iestādes pienākums ir sazināties ar iepriekšējās reģistrācijas valsti un saziņa notiek ar ne automātiskiem datu apmaiņas rīkiem.

Izmantojot automātisko datu apmaiņu, transportlīdzekli var identificēt, izmantojot reģistrācijas numura zīmi (t.i., transportlīdzekļa numura zīmi un/vai transportlīdzekļa reģistrācijas dokumentā minēto numura zīmi), vai transportlīdzekļa reģistrācijas dokumenta numuru, vai izmantojot transportlīdzekļa šasijas numuru - VIN. Pēdējā gadījumā blakus transportlīdzekļa meklēšanai konkrētā dalībvalstī ir iespējams veikt transportlīdzekļa meklēšanu visas dalībvalstīs, veicot daudz valstu izmeklēšanu (Multi Country Inquiry- MCI).

Nākotnes projekti transportlīdzekļu un ar to saistīto datu apmaiņas procesa attīstībai vērsti uz to, lai palīdzētu reģistrācijas iestādēm automatizēt sarežģītus procesus, atbilstoši kopējai transporta jomas attīstībai. Viena no jaunākajām iniciatīvam transportlīdzekļu reģistrācijas jomā ir digitāla atbilstības apliecinājuma (digital Certificates of Conformity - eCOC) servisa projekts. Lai apliecinātu transportlīdzekļa atbilstību noteiktiem standartiem un specifikācijām, ražotājs vai neatkarīga pilnvarota laboratorija izsniedz Atbilstības sertifikātu (Certificate of conformity- COC). Eiropas Savienības tipa apstiprināšanas sistēma uzliek ražotājiem pienākumu pakļaut savus transportlīdzekļus, sistēmas, detaļas utt. procedūrai saskaņā ar tās tipa apstiprinājumu. Transportlīdzekļa ražotājs to apliecina, katram transportlīdzeklim izsniedzot atbilstības sertifikātu (CoC). Saskaņā ar Regulas (ES) 2018/858 37. pantu<sup>45</sup> no 2026. gada jūlija, CoC datiem ir jābūt pieejamiem tipa apstiprināšanas iestādei kā strukturētiem datiem elektroniskā formātā (eCoC).

---

<sup>45</sup> Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis. L 151/1. 14.6.2018. EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA (ES) 2018/858 par mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju, kā arī tādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību apstiprināšanu un tirgus uzraudzību un ar ko groza Regulas (EK) Nr. 715/2007 un (EK) Nr. 595/2009 un atceļ Direktīvu 2007/46/EK <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=CELEX:32018R0858&from=lv> [Aplūkots 03.07.2021]

Nereti, ieviešot jaunus servisos, ir arī dažāda veida problēmas. Piemēram, 2018.gadā Eiropas parlaments ierosināja ES līmenī cīnīties pret krāpšanu ar ometru rādījumiem<sup>46</sup>. Eiropas deputāti vēlējas panākt, lai nacionālajā līmenī būtu izveidoti ometra radītāju reģistri un būtu iespēja nodrošināt arī starpvalstu datu apmaiņu par šiem datiem, lai mazinātu krāpnieciskas darbības lietotu transportlīdzekļu tirgū. Līdzīgs projekts jau bija realizēts EUCARIS sistēmas ietvaros pirms tam, bet lielu atbalstu datu apmaiņai nebija dēļ nacionālo normatīvo aktu un to iekļauto regulējumu atšķirībām, piemēram, Vācijā ometra rādījums ir klasificēts kā personas dati, bet Latvijā un citur Eiropā ometru dati ir publiski pieejama informācija. Latvijā jebkurš iedzīvotājs, meklējot pēc transportlīdzekļa numura, var piekļūt jebkura transportlīdzekļa nobraukuma datiem. Latvija un vēl trīs dalībvalstīs pieslēdzās vēl pirms šīs Eiropas deputātu iniciatīvas MILIAGE servisam un pašlaik to izmanto. Ņemot vērā doto uzdevumu, Eiropas Komisija DG-MOVE, paralēli jau esošajam MILIAGE servisam, uzsāka ODOCAR projektu, vienojoties ar EUCARIS, ka dalībvalstis var izmantot ODOCAR caur EUCARIS MILIAGE servisu vai atsevišķi caur Komisijas sistēmu. Pašlaik ODOCAR joprojām ir pilota projekta statusā, un DG MOVE neizdevās piesaistīt tam vairāk dalībvalstis nobraukuma datu apmaiņai tieši dažāda VDAR traktējuma dēļ un tās nacionālās implementācijas likumdošanā. Plašāk personas datu problēmu starpvalstu apmaiņas procesā plānots izskatīt maģistra darba pēdējā sadaļā. Bet šajā kontekstā ir arī cits fakts - nobraukuma datu apmaiņai gan EUCARIS, gan Eiropas Komisija izveidoja atsevišķus servisos, neskatoties uz to, ka nobraukuma dati jau ir pieejami citos servisos. Piemēram, Valsts ieņēmumu dienestam izstrādātajā EUCARIS VAT servisā, kas tika ieviests, lai īstenotu pasākumus, kuru mērķis ir palīdzēt apkarot pārrobežu krāpnieciskas darbības ar PVN ar transportlīdzekļiem, ieviešot regulu 2019/1129, kurā sniegta informācija par to, kā īstenot piekļuvi transportlīdzekļu reģistrācijas datiem PVN vajadzībām<sup>47</sup>. Tur, tajā skaitā, ir arī nobraukuma dati, bet tos drīkst izmantot tikai regulā paredzētiem mērķiem, lai izmatotu to pašu ometra rādījumu datus citiem mērķiem, ir jāizveido cits serviss, kas tam ir paredzēts.

Jauno datu apmaiņas servisu ieviešana transportlīdzekļu reģistrācijas jomā nereti sastopas ar juridiskām un tehniskām problēmām. Piemēram, viens problemātiskais serviss Eiropas Savienības līmenī, kas maģistra darba rakstīšanas laikā joprojām ir nesaprotamā

---

<sup>46</sup> EP deputāti aicina ES līmenī cīnīties pret krāpšanu ar ometru rādījumiem

[https://www.europarl.europa.eu/latvia/lv/ep-l-mumi/2018/maijs\\_jaunumi\\_2018/odometru\\_radijumi.html](https://www.europarl.europa.eu/latvia/lv/ep-l-mumi/2018/maijs_jaunumi_2018/odometru_radijumi.html)  
[Aplūkots 07.07.2021]

<sup>47</sup> Official Journal of the European Union L 179/1. 03.7.2019. COMMISSION IMPLEMENTING REGULATION (EU) 2019/1129 of 2 July 2019 amending Implementing Regulation (EU) No 79/2012 laying down detailed rules for implementing certain provisions of Council Regulation (EU) No 904/2010 concerning administrative cooperation and combating fraud in the field of value added tax <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32019R1129&from=ES> [Aplūkots 20.07.2021]

statusā, izriet no vienota digitālā vārteja (Single digital gateway - SDG) regulas 2018/1724 6. pantā<sup>48</sup> aprakstītās procedūras, kas pilnībā jāpiedāvā tiešsaistē. Regulas 2018/1724 6.pants paredz kārtību, ka, mainot dzīves vietu, Eiropas Savienības pilsoņiem transportlīdzekļu pārreģistrācijas procesam no vienas ES valsts un citu ir jābūt pilnībā digitalizētām, ja attiecīgais transportlīdzeklis ir no citas ES dalībvalsts vai ja tas ir citā ES dalībvalstī jau ir reģistrēts. Problēma ir saistīta ar to, ka visas Eiropas dalībvalstis, lai pierēģistrētu transportlīdzekli no citas valstis, t.sk. no Eiropas Savienības, šim transportlīdzeklī ir jāiziet fizisku apskati, lai pārliecinātos par tā autentiskumu un atbilstību pieteiktajiem dokumentiem. Latvija šī procedūra saucas “Numuru salīdzināšana”. Šo procedūru nav iespējams veikt tiešsaistē konstatēto krāpniecisko darbību un viltojumu mēģinājumu dēļ. Regula neparedz arī detalizētu skaidrību par šī panta ieviešanu. Nav arī skaidrības, kāds ir tehniskais risinājums nepieciešamo pierādījumu apmaiņai. Šim procesam jāsāk darboties Eiropas Savienībā 2023.gadā, bet pašlaik nav pat uzsākts process, lai harmonizētu nacionālos normatīvos aktus atbilstoši SDG regulas prasībai. Vairākas sanāksmes starp Eiropas Komisiju un dalībvalstu pārstāvjiem, kā arī EReg un EUCARIS pārstāvjiem, beigušās neveiksmīgi, puses nevar vienoties par tehnisko specifikāciju, jo dalībvalstis neredz iespēju bez fiziskas apskates reģistrēt transportlīdzekļus, kuri ievesti no ārvalstīm.

## **2.2. Informācijas apmaiņa transportlīdzekļu vadītāju kvalifikācijas jomā**

Vadītāju kvalifikācijas datu apmaiņas priekšmets pamatā ir dati par iegūtam tiesībām vadīt konkrētas kategorijas transportlīdzekļus. Iegūtas tiesības apliecina vadītāja apliecība. Vadītāja apliecība ir dokuments, kas apliecina tiesības vadīt tajā norādīto kategoriju transportlīdzekļus. Tā atbilst 1968.gada Vīnes konvencijai "Par ceļu satiksmi"<sup>49</sup>, kā arī Eiropas Savienības tiesību aktiem un ir derīga braukšanai gan Latvijā, gan ārvalstīs<sup>50</sup>.

Pirmsākumos, lai nodrošinātu starpvalstu datu apmaiņu par vadītāju apliecībām, EUCARIS izstrādājis DLInfo servisu. DLInfo nozīmē “Driving Licence Information - Informācija par vadītāja apliecību”, t.i., informācija par vadītāja apliecību, tās turētāju un

---

<sup>48</sup> Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis L 295/1. 21.11.2018. EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA (ES) 2018/1724 ar ko izveido vienotu digitālo vārteju, lai sniegtu piekļuvi informācijai, procedūrām un palīdzības un problēmu risināšanas pakalpojumiem, un ar ko groza Regulu (ES) Nr. 1024/2012 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=CELEX:32018R1724&from=EN> [Aplūkots 20.07.2021]

<sup>49</sup> Latvijas Vēstnesis, 21, 07.02.2001. Konvencija par ceļu satiksmi <https://likumi.lv/ta/lv/starptautiskie-likumi/id/721> [Aplūkots 24.07.2021.]

<sup>50</sup> CSDD mājas lapas sadaļa “Par vadītāju apliecībām” <https://www.csdd.lv/par-vaditaju-apliecibam/vispareja-informacija> [Aplūkots 24.07.2021.]

statusu (derīga vai nederīga). Vadītāju apliecību datu apmaiņas juridiskais pamats ir EUCARIS līgums. Līgumā ir paredzēta informācija par vadītāja apliecības informācijas apmaiņu. Līguma 4. panta b) apakšpunkts nosaka, ka, ja vadītāja apliecības pieteikums ir iesniegts vienā dalībvalstī, vadītāja apliecības iestāde var pārbaudīt citās dalībvalstīs, vai pieteikuma iesniedzējam pagātnē ir izsniegta joprojām derīga vadītāja apliecība. Turklāt, ja vienas dalībvalsts izsniegta licence tiek piedāvāta apmaiņai citā dalībvalstī, informāciju par licenci pārbauda, salīdzinot ar informāciju, kas ir tās dalībvalsts centrālajā vadītāja apliecību reģistrā, kura izdevusi apliecību<sup>51</sup>. Šim nolūkam arī tika izveidots serviss EUCARIS DLInfo, kas ļauj apmainīties ar informāciju starp vadītāja apliecību izsniedzējam iestādēm saistībā ar izsniegšanas pieteikumiem. Vadītāja apliecību var identificēt pēc vadītāja apliecības numura vai pēc pieteikuma iesniedzēja personas datiem. Precīzi izmantojamie meklēšanas kritēriji katrai dalībvalstij ir atšķirīgi. Latvijā DLInfo pieprasījums satur sekojošo informāciju: Vārds, Uzvārds, Dzimums, Dzimšanas datums, Personas kods, VA numurs, VA datumi, VA izdevējierstāde, Atzīme par VA derīgumu, VA kategorijas, VA kategoriju datumi, Atzīme par VA kategoriju derīgumu. Līdzīgi ka transportlīdzekļu servisā AVI vai VHInfo, meklējot pēc personas datiem, informāciju var meklēt gan konkrētā valstī gan visas Eiropas Savienības dalībvalstīs.

Saskaņā ar Direktīvu 2006/126/EK<sup>52</sup>, dalībvalstīm ir jāpieņem kopējais Eiropas Savienības vadītāja apliecības paraugs kā vienotā vadītāja apliecības paraugs. Direktīvas pamatprincipi ir vadītāju apliecību savstarpēja atzīšana, ko paredz 2. panta 1. punkts, otrais pamatprincips ir, ka vadītāja apliecība ir saistīta ar dzīvesvietu, 12. pantā dzīvesvieta ir definēta kā vieta, kur persona parasti dzīvo, tas ir, vismaz 185 dienas katrā kalendārā gadā, un trešais princips nosaka, ka nevienai personai nedrīkst būt vairāk par vienu vadītāja apliecību, kā noteikts 7. panta 5. punktā. Lai nodrošinātu 2006/126/EK direktīvas izpildi, tika izveidots datu apmaiņas serviss – RESPER (RESeau PERmis de conduire)<sup>53</sup>. RESPER funkcionalitāte ir iekļauta gan Eiropas Komisijas centrālajā IT sistēmā (HUB), gan EUCARIS sistēmā. Dalībvalsts var brīvi izvēlēties, kādu sistēmu izmantot RESPER apmaiņai. Abas sistēmas ir saistītas, lai veidotu vienu kopēju tīklu, lai dalībvalstis, kas izmanto EUCARIS, varētu

---

<sup>51</sup> Latvijas Vēstnesis, 62, 24.04.2002.; Latvijas Republikas Saeimas un Ministru Kabineta Ziņotājs, 10, 23.05.2002. Likums. Par Līgumu par Eiropas transportlīdzekļu un vadītāja apliecību informācijas sistēmu (EUCARIS) <https://likumi.lv/ta/id/61502-par-ligumu-par-eiropas-transportlidzeklu-un-vaditaja-apliecibu-informacijas-sistemu-eucaris> [Aplūkots 24.07.2021.]

<sup>52</sup> Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis. 30.12.2006. EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA 2006/126/EK par vadītāju apliecībām (Pārstrādāta versija) <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=CELEX:32006L0126&from=LV> [Aplūkots 01.08.2021.]

<sup>53</sup> Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis. L 403/18. 30.12.2006. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=CELEX:32006L0126&from=en> [Aplūkots 01.08.2021.]

sasniegt dalībvalstis, izmantojot Eiropas Komisijas centrālo HUB, un otrādi. Latvija, līdzīgi ka lielākā daļa Eiropas dalībvalstis, izmanto EUCARIS RESPER risinājumu. Sistēmas galvenie mērķi ir izveidot sadarbspējīgu datu apmaiņas tīklu starp autovadītāju apliecību administrācijām dalībvalstu valsts iestādēs, kā noteikts tiesību aktos, veicinātu visu Eiropas Savienības vadītāja apliecības noteikumu pareizu darbību un piemērošanu, atvieglotu licenču turētāju brīvu pārvietošanos, paātrinātu vadītāja apliecības izsniegšanas un verificācijas procesu<sup>54</sup>. RESPER pieprasījums satur sekojošus datus: Vārds, Uzvārds, Dzimums, Dzimšanas datums, Personas kods, VA numurs, VA datumi, VA izdevējiestāde, Atzīme par VA derīgumu, VA kategorijas, VA kategoriju datumi, Atzīme par VA kategoriju derīgumu.

Nākošais solis, lai paplašinātu datu apmaiņu vadītāju kvalifikācijas jomā, tika veikts pēc Padomes Direktīvas 2003/59/EK grozīšanas 2018.gadā, kad tika pieņemta Padomes Direktīva 2018/645 par dažu kravu vai pasažieru pārvadāšanai paredzētu autotransporta līdzekļu vadītāju sākotnējās kvalifikācijas iegūšanu un periodisku apmācību<sup>55</sup>. Profesionāliem autovadītājiem jābūt profesionālās kompetences sertifikātam (Certificate of Professional Competence - CPC), kas ir izsniegts un ir atzīmēts uz vadītāja apliecības (kods 95) vai uz vadītāja kvalifikācijas kartes. Lai veiktu profesionālo vadītāju apliecību datu apmaiņu, tika izveidots serviss ProDriveNet (Professional Drivers Network - profesionālu vadītāju tīkls-autora piebilde). Izmantojot ProDriveNet, ir iespējams pārbaudīt izsniegto kompetences sertifikātu.

Jaunākā Eiropas iniciatīva vadītāju kvalifikācijas jomā ir saistīta ar ideju atteikties no papīra formāta dokumentiem un vadītāju apliecību un citas licences, un izziņas digitalizēt<sup>56</sup>. Tas ir nopietns izaicinājums gan vadītāju kontrolei katrā atsevišķā Eiropas valstī, gan starpvalstu datu apmaiņas servisiem, jo, lai nodrošinātu virtuālas vadītāju apliecības kontroli uz ceļiem, būs nepieciešams nodrošināt tiešsaistes apliecības pārbaudi visā Eiropas Savienībā. Pašlaik notiek vairākas diskusijas gan DG-MOVE, gan EReg asociācijā, ka nākotnes vīziju kopā ar citu dokumentu digitālizāciju šo deklarēja arī Eiropas Parlaments.

---

<sup>54</sup> RESPER Service <https://www.eucaris.net/services/resper/> [Aplūkots 01.08.2021.]

<sup>55</sup> Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis. L 112/29. 02.5.2018. EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA (ES) 2018/645 ar ko groza Direktīvu 2003/59/EK par dažu kravu vai pasažieru pārvadāšanai paredzētu autotransporta līdzekļu vadītāju sākotnējās kvalifikācijas iegūšanu un periodisku apmācību un Direktīvu 2006/126/EK par vadītāju apliecībām <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=CELEX:32018L0645&from=EN> [Aplūkots 01.08.2021.]

<sup>56</sup> Electronic driving licences [https://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/specialist/knowledge/esave/esafety\\_measures\\_unknown\\_safety\\_effect/electronic\\_driving\\_licences\\_en](https://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/knowledge/esave/esafety_measures_unknown_safety_effect/electronic_driving_licences_en) [Aplūkots 01.08.2021.]

2019.gada 23.maija grozījumi Ceļu satiksmes likumā<sup>57</sup> paredz, ka Latvijā izsniegtas vadītāju un transportlīdzekļa reģistrācijas apliecības nav jāņem līdzi, pārvietojoties ar transportlīdzekli Latvijas teritorijā, jo visa informācija tiesībsargājošām iestādēm ir pieejams tiešsaistē, kas apliecina ka Latvija ir gatava dokumentu digitālizācijai.

Rezumējot augstāk minēto, var secināt, ka Eiropas Savienībā ir labi reglamentēta un īstenota vadītāju kvalifikācijas un apliecību datu apmaiņa, bet datu apmaiņa ar trešajām valstīm nav tik detalizēti reglamentēta, kā arī automātiskas datu apmaiņas ar trešajām valstīm nav. Šī ir būtiska problēma, primāri, fizisko personas datu nosūtīšanas kontekstā un ir aktuāla arī Latvijai, vairāk par vadītāju apliecību datu nodošanu trešajām valstīm un to saistītajiem izaicinājumiem un tiesiskajiem aspektiem tiks skatīts maģistra darba trešajā nodaļā.

### **2.3. Informācijas apmaiņa par sodiem un pārkāpumiem**

Ceļu satiksmes drošības uzlabošana ir viens no galvenajam Eiropas Savienības transporta politikas mērķiem. Šīs politikas svarīgs elements ir konsekventa sankciju izpilde par Eiropas Savienībā izdarītajiem ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumiem, kas ievērojami apdraud ceļu satiksmes drošību. Lai uzlabotu ceļu satiksmes drošību visā Eiropas Savienībā un nodrošinātu vienlīdzīgu attieksmi pret autovadītājiem, proti, likumpārkāpējiem, rezidentiem un nerezidentiem, nepieciešams atvieglot sodu izpildi neatkarīgi no transportlīdzekļa reģistrācijas valsts. Šim nolūkam ir nepieciešams tiesiskais un tehniskais mehānisms pārrobežu informācijas apmaiņai par dažādiem ar ceļu satiksmes drošību saistītiem satiksmes noteikumu pārkāpumiem, neatkarīgi no tā administratīvā vai kriminālā rakstura saskaņā ar attiecīgās dalībvalsts tiesību aktiem, un radīt iespēju piekļūt transportlīdzekļa un vadītāja datiem pārkāpuma dalībvalstī. Nepieciešama efektīva starpvalstu datu apmaiņa, ar mērķi atvieglot to personu identificēšanu, kuras tiek turētas aizdomās par ceļu satiksmes drošības pārkāpuma izdarīšanu. Pašlaik Eiropas savienība realizē tā saukto “nulle vīzijas” mērķi, saskaņā ar kuru Savienībai līdz 2050. gadam ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo skaits jāsamazina līdz 0, informācijas apmaiņa par sodiem un pārkāpumiem ir tieši saistīta ar šī mērķa sasniegšanu.

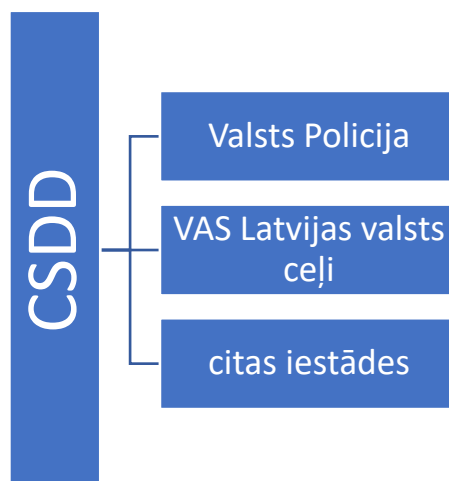
Par sodu un pārkāpumu administrēšanu un politikas veidošanu transporta jomā ES dalībvalstīs pārsvarā atbild Iekšlietu ministrijas iestādes. Eiropas reģistrācijas iestādes parasti nav aktīvi iesaistītas sodu un noziegumu izsekošanā un izpildē, taču, tā kā lielākā daļa šo

---

<sup>57</sup> Latvijas Vēstnesis, 274/276, 21.10.1997.; Latvijas Republikas Saeimas un Ministru Kabineta Ziņotājs, 22, 27.11.1997. Ceļu satiksmes likums <https://likumi.lv/ta/id/45467-celu-satiksmes-likums> [Aplūkots 01.08.2021.]

organizāciju rūpējas par valstu transportlīdzekļu reģistriem, tās ir ciešā kontaktā ar citiem atbildīgiem dienestiem un policiju un sniedz informāciju, kas ir ļoti svarīga izsekošanas un izpildes darbībām.

Latvijā arī ir ļoti cieša sadarbība starp Reģistrācijas iestādi – CSDD- un Valsts policiju, kas veic uzraudzību uz ceļa, un CSDD-VAS Latvijas valsts ceļiem, kas kontrolē nodokļu nomaksu par autoceļu izmantošanu (vinjetes)(2.1.attēls). CSDD no savas puses ir atbildīga arī par sodu iekasēšanu valsts budžetā.



2.1.attēls CSDD sadarbības iestādes Latvijā  
(darba autora veidots attēls)

Tā ka Eiropā ceļu satiksmē piedalās visu valstu transportlīdzekļi neatkarīgi no tās reģistrācijas vietas, jautājums par datu apmaiņu par sodiem un pārkāpumiem ir viens no svarīgākajiem. Starptautiskajā datu apmaiņas procesā šajā gadījumā piedalās ne tikai reģistrācijas iestādes, un iestāžu ķēde var būt daudz garāka. Lai savienotu visus ar sodiem un pārkāpumiem ceļu satiksmē iesaistītas puses, tika izveidots serviss Pārrobežu datu apmaiņa (Cross-Border Exchange – CBE). Serviss tiek izmantots, lai iegūtu informāciju par transportlīdzekļa īpašnieku un turētāju par transportlīdzekļiem, ar kuriem izdarīts satiksmes noteikumu pārkāpums un šo reglamentē CBE direktīva 2015/413<sup>58</sup>. Gadījumos, kad satiksmes noteikumu pārkāpums ir izdarīts vienā dalībvalstī, bet transportlīdzeklis ir reģistrēts citā dalībvalstī, dalībvalsts, kurā izdarīts pārkāpums, veic pieprasījumu citā dalībvalstī reģistrā un

<sup>58</sup> Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis. L 68/9. 13.3.2015. EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA (ES) 2015/413 (2015. gada 11. marts), ar ko veicina pārrobežu apmaiņu ar informāciju par ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumiem <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=CELEX:32015L0413&from=EN> [Aplūkots 03.08.2021]

izmanto transportlīdzekļa īpašnieka un turētāja informāciju, lai sagatavotu un nosūtītu informācijas vēstuli transportlīdzekļa īpašniekam vai turētājam par soda piemērošanu. Informatīvajā vēstulē tiek ziņots par novēroto pārkāpumu, tā īpašnieku vai turētāju informē par sankciju (parasti naudas soda samaksu), kā arī par iespējam apstrīdēt lēmumu par sankcijas piemērošanu. Ka norādīts direktīvas 2.pantā, tā paredz informācijas apmaiņu par vairāku pārkāpumu veidiem- tādiem ka ātruma pārsniegšana, drošības jostas nelietošana, luksofora aizliedzošā gaismas signāla neievērošana, transportlīdzekļa vadīšana alkohola reibumā, transportlīdzekļa vadīšana narkotisko vielu ietekmē, aizsargķiveres nelietošana, ceļa braucamās joslas neatļauta izmantošana, mobilā tālruņa vai citas sakaru ierīces neatļauta izmantošana, vadot transportlīdzekli<sup>59</sup>. Īpaša nozīme direktīvai ir informācijas apmaiņai, kas fiksēta ar automātiskiem līdzekļiem. Latvijā visvairāk pārkāpumu CBE direktīvas ietvaros, kas notiek ar ārvalstu transportlīdzekļiem, tiek fiksētas ar fotoradariem. 2020.gadā Latvijā fiksēts 73 203 pārkāpums, ko izdarīja ārzemēs reģistrētie transportlīdzekļi, par kopējo summu 3 189 320 EUR.<sup>60</sup>

Juridiski par informācijas apmaiņu par pārkāpumiem ceļu satiksmē Latvijā ir atbildīga LR VP, pamatojoties uz deleģēšanas līgumu, kas noslēgts 30.11.2020.g.<sup>61</sup>, veic kopā ar CSDD. CSDD ir atbildīga par fotoradaru uzstādīšanu un uzturēšanu, kā arī par pārkāpumu fiksēšanu, pēc LR VP uzdevumā CSDD nodod LR VP sagatavoto pārkāpumu. Pēc LR VP lēmuma pieņemšanas nosūta lēmumu pārkāpējam<sup>62</sup>. Sākot ar 2018.gadu, CBE direktīvas ietvaros izsūtīto vēstūļu skaits, ko Latvija nosūta citu valsts pilsoņiem, katru gadu pārsniedz 100 000 vēstules (2.2.tabula), sodu apmērs - vairāki miljoni eiro.

| Valsts        | Protokolu skaits | Summa EUR. |
|---------------|------------------|------------|
| FRANCIJA      | 963              | 59520      |
| IGAUNIJA      | 20706            | 879520     |
| ITĀLIJA       | 526              | 29540      |
| LIELBRITĀNIJA | 2415             | 124400     |
| LIETUVA       | 29176            | 1141940    |
| NĪDERLANDE    | 397              | 19460      |

<sup>59</sup> Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis. L 68/9. 13.3.2015. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=CELEX:32015L0413&from=EN> [Aplūkots 02.08.2021.]

<sup>60</sup> Dati pieprasīti VAS CSDD 29.11.2021.g., informācijas nav publiski pieejama

<sup>61</sup> Deleģēšanas līgums. Pieejams:

[https://www.csdd.lv/cck/?Itemid=163&collection=fails&file=doc\\_fails&id=141&task=download&xi=0](https://www.csdd.lv/cck/?Itemid=163&collection=fails&file=doc_fails&id=141&task=download&xi=0)

[Aplūkots 29.11.2021.]

<sup>62</sup> Stacionārie fotoradari. Vispārēja informācija. Deleģēšanas līgums <https://www.csdd.lv/stacionarie-fotoradari/vispariga-informacija> [Aplūkots 02.08.2021.]

|           |      |        |
|-----------|------|--------|
| POLIJA    | 7991 | 417700 |
| SLOVĀKIJA | 558  | 29140  |
| SOMIJA    | 5857 | 278540 |
| UNGĀRIJA  | 299  | 16520  |
| VĀCIJA    | 3266 | 142860 |
| ZVIEDRIJA | 1049 | 50180  |

2.2.tabula Izsūtīto pārkāpumu soda kvīšu skaita īpatsvars 2020.gadā ārpus Latvijas  
(darba autora veidota tabula<sup>63</sup>)

Pašlaik notiek darbs pie direktīvas 2015/413 pārskatīšanas ar domu paplašināt pārkāpumu loku un iekļaut, piemēram, autostāvvietu, joslas maiņas pārkāpumus, ekoloģisku prasību neievērošanu un citus pārkāpumus.

Paralēli CBE datu apmaiņai, kas ir izveidota ar mērķi nodrošināt administratīvo sodu un pārkāpumu datu apmaiņai, pamatojoties uz 2008.gada Padomes lēmumu 2008/615/TI<sup>64</sup> par pārrobežu sadarbības pastiprināšanu, jo īpaši apkarojot terorismu un pārrobežu noziedzību un Prīmes lēmumu (Prüm Decision)<sup>65</sup>, tika izveidots speciālais datu apmaiņas serviss PRŪM, faktiski dublējot CBE, sadaļā, kas attiecas uz vadītāja personas datiem, izmantojot automatizētu meklēšanu tiešsaistē, bet juridiskais pamatojums ir norādīts citā normatīvajā aktā un ar citu mērķi - terorisma un pārrobežu noziedzības apkarošana. Pie tam, gan CBE, gan PRŪM servisu lietotāji ir policijas darbinieki, un vairākos gadījumos sistēmas lietotāji, pārkāpjot definēto mērķi, izmanto nepareizo sistēmu pieprasījumu veikšanai.

## 2.4. Informācijas apmaiņa par transportlīdzekļu tehniskiem datiem, tehnisko stāvokli

Līdzīgi kā ar informācijas apmaiņu transportlīdzekļu kvalifikācijas un sodu un pārkāpumu jomā, transportlīdzekļa tehniskais stāvoklis ir viens no Eiropas “nulles vīzijas”<sup>66</sup> mērķiem, saskaņā ar kuru Savienībai līdz 2050. gadam ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo skaits jāsamazina līdz 0, un, saskaņā ar kuru, transportlīdzekļa tehniskajam stāvoklim ir būtiska ietekme uz ceļu satiksmes drošību.

<sup>63</sup> Dati pieprasīti VAS CSDD 29.11.2021.g., informācijas nav publiski pieejama

<sup>64</sup> Latvijas Vēstnesis, 65, 23.04.2010. <https://likumi.lv/ta/id/208560-par-eiropas-savienibas-padomes-lemuma-2008615ti-2008-gada-23-junijs-par-parrobezu-sadarbibas-pastiprinasanu-jo-ipasi> [Aplūkots 03.08.2021.]

<sup>65</sup> Pārrobežu sadarbības pastiprināšana (Prīmes lēmums) [http://publications.europa.eu/resource/ellar/6f78075a-60e5-4003-b2bb-952896a878b2.0016.02/DOC\\_2](http://publications.europa.eu/resource/ellar/6f78075a-60e5-4003-b2bb-952896a878b2.0016.02/DOC_2) [Aplūkots 03.08.2021.]

<sup>66</sup> Vision Zero Initiative. [https://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/sites/default/files/move-2019-01178-01-00-en-tra-00\\_3.pdf](https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/default/files/move-2019-01178-01-00-en-tra-00_3.pdf) [Aplūkots 04.08.2021.]

Saskaņā ar Latvijas un starptautiskiem tiesību aktiem, visi transportlīdzekļi, kas pārvietojas pa koplietošanas ceļiem, ir jāuztur kārtībā, lai nodrošinātu ceļu satiksmes drošību. Šim nolūkam tiek veikta tehniskā apskate vai periodiskā inspekcija. Tehniskā apskate palīdz pārliecināties par to, vai transportlīdzekļi tiek turēti drošā un videi pieņemamā stāvoklī. Tehniskā apskate ir regulāras transportlīdzekļu pārbaudes, kas paredzētas likumā<sup>67</sup>. Direktīvas 2014/45/ES<sup>68</sup> mērķis ir uzlabot ceļu satiksmes drošību, nosakot minimālās prasības transportlīdzekļu un piekabju tehniskai pārbaudei. Kartību piemēro transportlīdzekļiem, kas spēj braukt ar ātrumu virs 25 km/h.

Tabulā 2.3.norādīts apskates iesaistītas iestādes Eiropā:

2.3.tabula

Apskates periodiskums Eiropā 2020. gadā  
(darba autora veidota tabula<sup>69</sup>)

| Valsts         | Tehniskās apskates veicējs  |
|----------------|---|
| Austrija       | Autoservisi, kas var veikt arī remontu                                  |
| Beļģija        | Privātie uzņēmumi – tehniskas apskates centri                           |
| Igaunija       | Privātie uzņēmumi – tehniskas apskates centri                           |
| Somija         | Privātie uzņēmumi – tehniskas apskates centri                           |
| Francija       | Privātie uzņēmumi – tehniskas apskates centri                           |
| Vācija         | Privātie uzņēmumi – tehniskas apskates centri                           |
| Grieķija       | Privātie uzņēmumi – tehniskas apskates centri                           |
| Ungārija       | Privātie uzņēmumi – tehniskas apskates centri                           |
| <b>Latvija</b> | <b>Valsts uzņēmums un privātie uzņēmumi – tehniskas apskates centri</b> |
| Lietuva        | Privātie uzņēmumi – tehniskas apskates centri                           |
| Luksemburga    | Valsts uzņēmums   |
| Malta          | Privātie uzņēmumi – tehniskas apskates centri                           |
| Nīderlande     | Autoservisi, kas var veikt arī remontu                                  |
| Polija         | Privātie uzņēmumi – tehniskas apskates centri                           |

<sup>67</sup> Latvijas Vēstnesis, 147, 26.07.2017. Ministru kabineta noteikumi Nr. 295 Noteikumi par transportlīdzekļu valsts tehnisko apskati un tehnisko kontroli uz ceļa <https://likumi.lv/ta/id/292396-noteikumi-par-transportlidzeklu-valsts-tehnisko-apskati-un-tehnisko-kontroli-uz-cela> [Aplūkots 04.08.2021.]

<sup>68</sup> Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis, 29.4.2014. EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA 2014/45/ES par mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju periodiskajām tehniskajām apskatēm un par Direktīvas 2009/40/EK atcelšanu <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014L0045&from=lv> [Aplūkots 04.08.2021.]

<sup>69</sup> ERēg asociācijas statistikas dati. Nav publiski pieejami. Dati pieprasīti 28.08.2021.g.

|               |   |
|---------------|---|
| Slovākija     | Privātie uzņēmumi – tehniskas apskates centri   |
| Slovēnija     | Privātie uzņēmumi – tehniskas apskates centri   |
| Spānija       | Valsts uzņēmums un privātie uzņēmumi – tehniskas apskates centri                        |
| Zviedrija     | Privātie uzņēmumi – tehniskas apskates centri   |
| Šveice        | Valsts uzņēmums   |
| Lielbritānija | Valsts uzņēmums un privātie uzņēmumi – tehniskas apskates centri                        |
| Norvēģija     | Autoservisi, kas var veikt arī remontu un Privātie uzņēmumi – tehniskas apskates centri |

Transportlīdzekļu periodiskas tehniskas apskates jomā starpvalstu datu apmaiņu reglamentē Eiropas parlamenta un padomes direktīva 2014/45/ES 8.panta 3.punkts, kurā noteikts, ka pārreģistrējot transportlīdzekli, kurš jau reģistrēts citā dalībvalstī, dalībvalsts atzīst citas dalībvalsts izdotu tehniskās apskates sertifikātu kā pašas izdotu sertifikātu, ja apskates sertifikāts atbilst pārreģistrēšanas dalībvalstī noteiktajam apskates biežumam un joprojām ir spēkā.<sup>70</sup>

Viena no nopietnākajām problēmām, ar ko satopas Eiropas valstis, ir tehniskā kontrole uz ceļa, ko parasti veic kravas transportlīdzekļiem un kur lielākā daļa pārbaudīto kravas transportlīdzekļu ir no ārvalstīm, tāpēc datu apmaiņa par veiktajiem pārbaudēm ir galvenais kontroles mehānisms. Kontroli uz ceļiem reglamentē Padomes direktīva 2014/47/ES<sup>71</sup>.

Pašlaik dažas Eiropas Savienības valstis šo direktīvu pārņēmušas ne līdz galam, un, piemēram, Latvija joprojām pie pirmreizējas reģistrācijas no ārzemes atvestiem transportlīdzekļiem nosaka piecu dienu laikā iziet tehnisko apskati, neskatoties uz to, ka tehniska apskate ir izsniegta citā Eiropas Savienības valstī un ir derīga.

## 2.5. Informācijas apmaiņa autopārvadājumu jomā

<sup>70</sup> Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis. L 127/51. 29.4.2014 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014L0045&from=lv> [Aplūkots 06.08.2021.]

<sup>71</sup> Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis. L 127/134. 29.4.2014. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014L0047&from=en> [Aplūkots 10.08.2021.]

Autopārvadājumu jomu reglamentē ļoti daudz dažāda līmeņa starptautiskie un nacionālie normatīvie akti. Tos visus nav iespējams izskatīt viena maģistra darba ietvaros, tāpēc fokuss ir uz regulējumu, kas ir pamats automatiskai starpvalstu datu apmaiņai.

Latvijā valsts politiku starptautisko kravu un pasažieru autopārvadājumu jomā īsteno Satiksmes ministrija, galvenokārt Valsts SIA “Latvijas Valsts ceļi” un “Autotransporta direkcija”, un CSDD, kurš, galvenokārt, ir nacionālā kontaktpunkta lomā. Automātisko datu apmaiņu autopārvadājumu jomā pašlaik var iedalīt divas grupās: 1) Informācijas apmaiņa par profesionāliem vadītājiem un 2) Informācijas apmaiņa par autoceļu lietošanas nodevām.

#### 1) Informācijas apmaiņa par profesionāliem vadītājiem.

Tā kā ES un Eiropā ir iela nozīme satiksmes drošībai, kā arī transportlīdzekļu vadītāju tiesību ievērošanai, bija nepieciešamība vienoties un reglamentēt profesionālo vadītāju darba kartību. Ar mērķi harmonizēt, sistematizēt un noteikt vienotu kartību profesionālo vadītāju darba un atpūtas laika uzskaiti Eiropā, kā rezultātā nacionālā līmenī tika izstrādāti vairāki normatīvie akti. Viens no visatpazīstamākajiem normatīviem regulējumiem šajā jomā ir Eiropas Parlamenta un Padomes regulas pakete: Regula (ES) 2020/1054<sup>72</sup>, Regula (ES) 2020/1055<sup>73</sup>, Regula (ES) 2020/1056<sup>74</sup> un Regula (ES) 2020/1057<sup>75</sup>.

Regulas pakete satur, norādes uz nepieciešamību veicināt kontroli un starpvalstu datu apmaiņu vairākās transporta pārvadājumu jomās, t.sk. arī par dažāda veida tehnisko līdzekļu, profesionālu autovadītāju kartēm un tahogrāfu informāciju.

Saskaņā ar 2014. gada 4. februāra Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (Es) Nr. 165/2014 2.panta 2 punkta a) apakšpunktu - “tahogrāfs” jeb “reģistrācijas kontrolierīce” ir ierīce, kas paredzēta uzstādīšanai autotransporta līdzekļos, lai automatiski vai pusautomātiski attēlotu, reģistrētu, drukātu, saglabātu un izvadītu datus par šādu transportlīdzekļu kustību,

---

<sup>72</sup> Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis. L 249/1. 31.7.2020. EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA (ES) 2020/1054 ar ko Regulu (EK) Nr. 561/2006 groza attiecībā uz minimālajām prasībām par maksimālajiem transportlīdzekļa ikdienas un iknedēļas vadīšanas laikiem, minimālajiem pārtraukumiem un ikdienas un iknedēļas atpūtas laikposmiem un ar ko Regulu (ES) Nr. 165/2014 groza attiecībā uz pozicionēšanu ar tahogrāfu palīdzību <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=CELEX:32020R1054&from=EN> [Aplūkots 10.08.2021.]

<sup>73</sup> Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis. L 249/17. 31.7.2020. EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA (ES) 2020/1055 ar ko groza Regulas (EK) Nr. 1071/2009, (EK) Nr. 1072/2009 un (ES) Nr. 1024/2012, lai tās pielāgotu norisēm autotransporta nozarē <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=CELEX:32020R1055&from=EN> [Aplūkots 10.08.2021.]

<sup>74</sup> Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis. L 249/33. 31.7.2020. EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA (ES) 2020/1056 par kravu pārvadājumu elektronisku informāciju <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=CELEX:32020R1056&from=EN> [Aplūkots 10.08.2021.]

<sup>75</sup> Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis. L 249/49. 31.7.2020. EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA (ES) 2020/1057 ar ko attiecībā uz izpildes nodrošināšanas prasībām groza Direktīvu 2006/22/EK un attiecībā uz Direktīvu 96/71/EK un Direktīvu 2014/67/ES nosaka īpašus noteikumus autotransporta nozarē strādājošo transportlīdzekļu vadītāju norīkošanai darbā, un groza Regulu (ES) Nr. 1024/2012 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=CELEX:32020L1057&from=EN> [Aplūkots 10.08.2021.]

tostarp to ātrumu, saskaņā ar 4. panta 3. punktu un ziņas par konkrētu to vadītāju darbības laikposmiem”<sup>76</sup>.

Lai realizētu automatisko starpvalstu datu apmaiņu, Eiropas Komisija un EUCARIS izstrādājis servisu TACHONet (paskaidrojums- autora piezīme). TACHONet ir tīkls, ar kuras palīdzību tiek apmainīta tahogrāfa karšu informācija starp dalībvalstīm, kas parakstījušas AETR līgumu (European Agreement Concerning the Work of Crews of Vehicles Engaged in International Road Transport- autora piezīme). Tas ietver visas ES dalībvalstis, EEZ dalībvalstis, kā arī vairākas ārpuskopienas dalībvalstis. Apmaiņas juridiskais pamats ir Regula (ES) Nr. 165/2014 par tahogrāfiem autotransportā, kā arī Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2016/68 par kopīgām procedūrām un specifikācijām, kas vajadzīgas vadītāja karšu elektronisko reģistru savstarpējai savienojamībai.<sup>77</sup>

Lai ieviestu TACHONet, dalībvalsts var izmantot EUCARIS, bet ir iespējams arī izveidot savienojumu ar ES centru TACHONet. Šīs sistēmas veido vienu tīklu, t.i., neatkarīgi no izmantotā savienojuma, visas dalībvalstis apmainās ar informāciju.

Izmantojot TACHONet, ir iespējams pārbaudīt izdotās kartes: ļauj pārbaudīt, vai kartes pieprasītājam jau ir vadītāja karte, pārbaudīt kartes statusu, ļauj pieprasīt informāciju par konkrētu karti dalībvalstij, kurā karte tika izsniegta, mainīt kartes statusu, ļauj paziņot dalībvalstij, kurā karte tika izsniegta, par statusa maiņu (piemēram, Withdrawn, Lost, Stolen).

Latvijā arī virkne normatīvu aktu – likumu un Ministru kabineta noteikumu, kas reglamentē autopārvadājumu jomu un kuras atsaucas uz iepriekš minēto kopējo Eiropas regulējumu.

## 2) Informācijas apmaiņa par autoceļu lietošanas nodevām.

Saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 1999/62/EK par dažu infrastruktūru lietošanas maksas noteikšanu smagajiem kravas transportlīdzekļiem<sup>78</sup>, direktīvas grozījumiem un Autoceļu lietošanas nodevas likumu<sup>79</sup>, kravas transportlīdzekļi,

---

<sup>76</sup> Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis. L 60/1. 28.2.2014 EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA (ES) Nr. 165/2014 par tahogrāfiem autotransportā, ar kuru atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 3821/85 par reģistrācijas kontrolierīcēm, ko izmanto autotransportā, un groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 561/2006, ar ko paredz dažu sociālās jomas tiesību aktu saskaņošanu saistībā ar autotransportu <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014R0165&from=EN> [Aplūkots 14.08.2021.]

<sup>77</sup> Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis. L 15/51. 22.1.2016. KOMISIJAS ĪSTENOŠANAS REGULA (ES) 2016/68 par kopīgām procedūrām un specifikācijām, kas vajadzīgas vadītāja karšu elektronisko reģistru savstarpējai savienojamībai <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=CELEX:32016R0068&from=EN> [Aplūkots 14.08.2021.]

<sup>78</sup> Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis. L 187/42. 20.7.1999. EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA 1999/62/EK par dažu infrastruktūru lietošanas maksas noteikšanu smagajiem kravas transportlīdzekļiem <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=CELEX:31999L0062&from=EN> [Aplūkots 14.08.2021.]

<sup>79</sup> Latvijas Vēstnesis, 200, 23.12.2008.; Latvijas Republikas Saeimas un Ministru Kabineta Ziņotājs, 2, 29.01.2009. Autoceļu lietošanas nodevas likums <https://likumi.lv/doc.php?id=185656> [Aplūkots 14.08.2021.]

kuru pilna masa ir lielāka par 3000 kilogramiem, un kravas transportlīdzekļu sastāvi, kuru pilna masa ir lielāka par 3500 kilogramiem, izmantojot Latvijas valsts galvenos un reģionālus autoceļus, maksā Autoceļu lietošanas nodevu – vinjeti. Autoceļu lietošanas nodevas maksāšanas, iekasēšanas un administrēšanas kārtību nosaka 2014.gada 26.maijā Ministru kabineta noteikumi Nr. 272<sup>80</sup>.

Autoceļu lietošanas nodevas likuma 1.pants nosaka, ka nodevas mērķis ir valsts galveno un reģionālo autoceļu uzturēšanas un attīstības, kā arī videi draudzīgāku transportlīdzekļu izmantošanas veicināšana. Vinjetes, saskaņā ar direktīvu 199/62/EK un nacionālajiem normatīvajiem aktiem, ir ieviestas visā Eiropas Savienībā, to darbību un kārtību nosaka nacionālie tiesību akti. Šīs kārtības mērķis ir sakārtot kravas transporta, t.sk. ārvalsts reģistrēta kravas transporta, ceļu lietošanas nodevas samaksu par valsts ceļiem.

Viens no pamatjautājumiem, ieviešot šo sistēmu uz valsts ceļiem, ir starpvalstu datu apmaiņas jautājums, jo tieši brīva kravu pārvietošana Eiropas Savienībā ir šī regulējuma objekts. Lai izveidotu ērtu un saprotamu vinješu administrēšanu, bija nepieciešams paralēli izveidot datu apmaiņas tīklu par vinjetes iegādi. Daudzviet Eiropā vinjetes kontrole notiek izmantojot tehniskus līdzekļus. Nacionālā līmenī sistēmas darbības princips ir sekojošs – kravas transportlīdzekļa vadītājs vai cita saistīta persona veic samaksu par ceļu izmantošanu, norādot maršrutu un datumu, informācija fiksējas nacionālajā reģistrā un ir pieejama kontroles iestādēm. Pārkāpumu gadījumā, kontroles iestāde, izmantojot starpvalstu datu apmaiņas iespējas, var veikt pārkāpēja identificēšanu un sodu administrēšanu. Lai to panāktu, tika pieņemta Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2019/520 par ceļu lietotāju nodevu elektroniskās iekasēšanas sistēmu savstarpēju izmantojamību un informācijas par ceļu lietošanas maksu nesamaksāšanu pārrobežu apmaiņas veicināšanu Savienībā. Direktīvas 23-27. panti<sup>81</sup> nosaka datu apmaiņas tīkla darbību. Gadījumos, kad ceļa nodevas nemaksāšana ir konstatēta ārvalstīs reģistrētam transportlīdzeklim citā dalībvalstī, nevis tajā, kurā iekasē nodevu, var izmantot EUCARIS Toll servisu, lai iegūtu transportlīdzekļa turētāja un īpašnieka vārdu un adresi. Informācija tiek izmantota, lai nosūtītu informatīvu vēstuli fiziskai vai juridiskai personai, kas ir atbildīga par ceļa nodevas samaksu. Datu apmaiņas process nodrošina informācijas apmaiņu, veicot pieprasījumu no viena reģistra uz citu.

---

<sup>80</sup> Latvijas Vēstnesis, 107, 03.06.2014. Ministru kabineta noteikumi Nr.272 Autoceļu lietošanas nodevas maksāšanas, iekasēšanas un administrēšanas kārtība <https://likumi.lv/doc.php?id=266626> [Aplūkots 17.08.2021.]

<sup>81</sup> Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis. L 91/45. 29.3.2019. EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA (ES) 2019/520 par ceļu lietotāju nodevu elektroniskās iekasēšanas sistēmu savstarpēju izmantojamību un informācijas par ceļu lietošanas maksu nesamaksāšanu pārrobežu apmaiņas veicināšanu Savienībā <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=CELEX:32019L0520&from=en> [Aplūkots 17.08.2021.]

### 3. INFORMĀCIJAS APMAIŅAS PROBLĒMAS UN IZAICINĀJUMI

#### 3.1. Informācijas apmaiņas ietekme uz fizisko personu datiem

Tā ka automātiska datu apmaiņa Eiropas Savienībā pamatā ir transportlīdzekļu īpašnieku un vadītāju personas dati, viena no galvenajām problēmām, ar ko sastopas starpvalstu datu apmaiņas procesā, ir VDAR piemērošana. Pārrobežu datu apmaiņa un to reglamentējoša likumdošana pastāvēja pirms VDAR ieviešanas, un tās ieviešana būtiski ietekmēja starpvalstu datu apmaiņu, galvenokārt, ar trešajām valstīm. Datu apmaiņa transportu nozarē ir balstīta uz personas datiem. Transportlīdzekļu īpašnieks, turētājs, vadītājs, visa veida identifikācijas numuri, apliecības un licences- katrs dokuments ir pilns ar personas datiem. Visi kopā vai katrs elements atsevišķi ir automātisko un ne automātisko datu apmaiņu saturs un reģistrācijas iestādes vajadzība. Kā jau darba autors norādījis iepriekš - transportlīdzekļu reģistrācija un vadītāja apliecību izsniegšana Eiropā tiek organizēta valsts līmenī. Katra ES dalībvalsts ir piešķirusi šo datu reģistrāciju vienai vai vairākām valsts organizācijām - Reģistrācijas iestādēm. Katra Reģistrācijas iestāde ir atbildīga par to darbību vadīšanu, kas saistītas ar autovadītāju un transportlīdzekļu licencēšanu savā valstī saskaņā ar valsts un Eiropas tiesību aktiem. Reģistrācijas iestādei ir deleģēta nacionāla transportlīdzekļu un vadītāju reģistra uzturēšana. Reģistrā iekļaujama informācija, t.sk. informācija, kas satur personas datus ir uzskaitīta 2019.gada Ministru kabineta noteikumos Nr.185 "Transportlīdzekļu un to vadītāju valsts reģistra noteikumi"(Noteikumi Nr.185- autora piebilde)<sup>82</sup>. Saskaņā ar Noteikumu nr.185 5.pantu par fizisku personu (transportlīdzekļa un kuģošanas līdzekļa īpašnieku, valdītāju, turētāju-autora piebilde) reģistrā iekļauj, glabā un aktualizē informāciju par vārdu, uzvārdu, personas kodu, dzimšanas datumu, deklarētās dzīvesvietas adresi, ziņas par personas invaliditāti un citus. Primārā funkcija datu apstrādei ir uzturēt un aktualizēt datus par valstī reģistrētiem transportlīdzekļiem, personām kuram pieder vai kurš lieto transportlīdzekli, par vadītājiem un vadītāju apliecībām. Papildu funkcijas ietver nodokļu, apdrošināšanas un dažāda veida pārbaudes datu reģistrēšanu. Gan Latvijā, gan citur Eiropā, šie reģistri ir savienoti ar citiem valsts reģistriem, kurus uztur citas iestādes, piemēram, iedzīvotāju datubāzi, nodokļu datubāzi. Tādejādi notiek datu apmaiņa nacionālajā līmenī un tālāk, kad šos datus pieprasa cita valsts Reģistrācijas iestāde, datu apmaiņa par šiem datiem notiek jau starpvalstu līmenī.

---

<sup>82</sup> Latvijas Vēstnesis, 87, 02.05.2019. Ministru kabineta noteikumi Nr. 185 Transportlīdzekļu un to vadītāju valsts reģistra noteikumi <https://likumi.lv/ta/id/306566-transportlidzeklu-un-to-vaditaju-valsts-registra-noteikumi> [Aplūkots 17.08.2021]

Automatizēta datu apmaiņa starp Reģistrācijas iestādēm Eiropā galvenokārt notiek, izmantojot EUCARIS sistēmu. EUCARIS ir sistēma, kas savieno valstu reģistrācijas datu reģistrus, lai tās varētu koplietot informāciju par transportlīdzekļiem un vadītāja apliecībām, kā arī citus ar transportu saistītus datus. EUCARIS arhitektūras pamatā ir katrā ES un EEZ dalībvalstī esošs nacionālais kontaktpunkts, kas kalpo kā saskarne starp valsts iestādēm nacionālā līmenī un citām Eiropas valstīm. Lielākajā daļā valstu, t.sk. arī Latvijā, nacionālā kontaktpunkta statuss tiek piešķirts Reģistrācijas iestādēm. Tomēr citur Eiropā šī loma var būt arī citām ES/EEZ iestādēm.

Sadarbība starp Reģistrācijas iestādēm un nacionālo kontaktpunktu, ja tās nav viena un tā pati persona, palielina valstu transportlīdzekļu un vadītāja apliecību reģistru kvalitāti un uzticamību, uzlabojot pārrobežu sadarbību, piemēram, vadītāja apliecību, transportlīdzekļu reģistrācijas un ceļu satiksmes drošības un citu ar transportlīdzekļiem saistītu personas datu apmaiņas jomā. Efektīvai sadarbībai ir nepieciešama konsekventa starptautiska datu, tostarp personas datu, apmaiņa starp Reģistrācijas iestādēm un nacionālo kontaktpunktu.

Lai nodrošinātu atbilstošu aizsardzības līmeni, ir nepieciešamas konkrētas darbības un vienošanās par to, kā VDAR būtu jāpiemēro starptautiskai personas datu apmaiņai transporta nozarē, lai tās veicinātu pareizu VDAR piemērošanu. Viena no galvenajām problēmām starptautiskā datu apmaiņā ir atšķirības VDAR interpretācijās un ieviešanā ES dalībvalstīs, ko nepieciešams novērst un norādīt uz pasākumiem, kas tiek veikti starptautiskajā personas datu apmaiņā Reģistrācijas iestādēm un nacionāliem kontaktpunktiem.

Dažos servisos, piemēram PRŪM, notiek starptautiskā personas datu apmaiņa noziedzīgu nodarījumu novēršanai, izmeklēšanai, atklāšanai vai saukšanai pie atbildības vai kriminālsodu izpildei un, kā definēts VDAR 2. panta 2. punkta d) apakšpunktā, ir ārpus VDAR.

Informāciju par personas datu izmantošanu maģistra darba aprakstītajos automātiskajos datu apmaiņas servisos darba autors izveidojis 3.1.tabulā, datu klasifikācija attiecībā uz personas datu definīciju tabulā ir atbilstoši Latvijas interpretācijai (piemēram, Vācijā gan reģistrācijas numurs, gan šasijas numurs būtu personas dati- darba autora piebilde).

3.1.tabula

Datu klasifikācija  
(darba autora veidots attēls<sup>83</sup>)

---

<sup>83</sup> EReg asociācijas statistikas dati. Nav publiski pieejami. Dati pieprasīti 28.08.2021.g.

| Serviss     | TL reģistrācijas numurs | Šasijas numurs (VIN) | Tehniskā informācija | Reģistrācija/ Signāli | Nobraukums | vārds/ adrese/ dzimšanas datums | dzimšanas data/dzimums/ ID | Apdrošināšanas dati | Tehniskās apskates dati | Satiksmes pārkāpumi | Sodi | Vadītāja apliecības īpašnieks | Vadītāja apliecības sankcijas | Vadītāja apliecības ierobežojumi (medicīnā) | Vadītāja apliecības / passport/ foto | Autoparva datāja/ šofera sodi | Tahografa dati |
|-------------|-------------------------|----------------------|----------------------|-----------------------|------------|---------------------------------|----------------------------|---------------------|-------------------------|---------------------|------|-------------------------------|-------------------------------|---|--------------------------------------|-------------------------------|----------------|
| VHInfo/AVI  | ✓                       | ✓                    | ✓                    | ✓                     | ✓          |                                 |                            |                     | ✓                       |                     |      |                               |                               |   |                                      |                               |                |
| NoR         | ✓                       | ✓                    |                      | ✓                     |            |                                 |                            |                     |                         |                     |      |                               |                               |   |                                      |                               |                |
| DLInfo      |                         |                      |                      |                       |            |                                 |                            |                     |                         |                     |      | P                             | P                             | P   |                                      |                               |                |
| Prūm        | P                       | P                    | P                    | P                     |            | P                               | P                          | P                   | P                       |                     |      |                               |                               |   |                                      |                               |                |
| VHOH        | P                       | P                    |                      | P                     |            | P                               | P                          |                     |                         | P                   |      |                               |                               |   |                                      |                               |                |
| Mileage     | ✓                       | ✓                    |                      |                       | ✓          |                                 |                            |                     |                         |                     |      |                               |                               |   |                                      |                               |                |
| ERRU        | P                       |                      |                      |                       |            |                                 |                            |                     |                         |                     |      |                               |                               |   |                                      | P                             |                |
| TACHO       |                         |                      |                      |                       |            |                                 |                            |                     |                         |                     |      | P                             | P                             |   |                                      |                               | P              |
| RESPER      |                         |                      |                      |                       |            |                                 |                            |                     |                         |                     |      | P                             | P                             | P   | P                                    |                               |                |
| eCall       | ✓                       | ✓                    | ✓                    | ✓                     |            |                                 |                            |                     |                         |                     |      |                               |                               |   |                                      |                               |                |
| eCoC (=IVI) |                         | ✓                    | ✓                    |                       |            |                                 |                            |                     |                         |                     |      |                               |                               |   |                                      |                               |                |
| CBE         | P                       | P                    |                      | P                     |            | P                               | P                          |                     |                         | P                   | P    |                               |                               |   |                                      |                               |                |
| Salzburg    | P                       | P                    |                      |                       |            | P                               | P                          |                     |                         | P                   | P    |                               |                               |   |                                      |                               |                |
| VAT         | P                       | P                    | P                    | P                     |            | P                               | P                          |                     |                         |                     |      |                               |                               |   |                                      |                               |                |
| Tolls       | P                       | P                    | P                    | P                     |            | P                               | P                          |                     |                         |                     |      |                               |                               |   |                                      |                               |                |
| RSI/PTI     | P                       | P                    | P                    | P                     | P          | P                               |                            |                     | P                       |                     |      | P                             |                               |   |                                      |                               |                |

P=personas dati; ✓=tehniskie dati

### 3.2. Principi, kuri jāievēro personu datu apmaiņā

Kā jau minēts iepriekš, galvenā problēma Eiropas līmenī ir saistīta ar atšķirībām personas datu definīcijās interpretācijā. Atbilstoši VDAR 4. panta 1. punktam, “personas dati” ir jebkura informācija, kas attiecas uz identificētu vai identificējamu fizisku personu (“datu subjekts”); identificējama fiziska persona ir tāda, kuru var tieši vai netieši identificēt, jo īpaši atsaucoties uz identifikatoru, piemēram, minētās personas vārdu, uzvārdu, identifikācijas numuru, atrašanās vietas datiem, tiešsaistes identifikatoru vai vienu vai vairākiem minētajai fiziskajai personai raksturīgiem fiziskās, fizioloģiskās, ģenētiskās, garīgās, ekonomiskās, kultūras vai sociālās identitātes faktoriem.

Attiecībā uz citām datu kategorijām, aprakstot objektu, piemēram, transportlīdzekli, kas var būt saistīts ar fizisku personu, tas ir atkarīgs no paša identifikatora, datu elements var būt personas dati, bet var arī nebūt. Tomēr, tiklīdz datu elements ir apvienots ar citu informāciju, kas identificē fizisku personu (datu subjektu), visa datu kopa ir jāuzskata par personas datiem saskaņā ar VDAR definīciju. Tomēr dažādās valstīs Reģistrācijas iestādēs un nacionālie kontaktpunkti var dažādi interpretēt, neatkarīgi no tā, vai citās ES/Eiropas valstīs uzskata, ka datu elements ir personas dati. Piemēram, konkrētus transportlīdzekļa identifikācijas datus, piemēram, transportlīdzekļa identifikācijas vai šasijas numuru VIN vai

numura zīmi, dažādās dalībvalstīs var novērtēt atšķirīgi, atkarībā no konteksta, kurā notiek datu apmaiņa. Piemērā Vācija reģistrācijas numurs ir personas dati, bet Latvijā un citur Eiropā- nav. Pašlaik ir radusies paradoksāla situācija, kas būtiski apgrūtina pārrobežu datu apmaiņu, jo pat tehniskie dati var tiek vērtēti ka personas dati. Minētais Vācijas piemērs ar šasijas numuru ir viens no tiem, tas rada vairāk neskaidrības un dezorientē citas Eiropas valstis, piemēram, jautājumā par to, vai transportlīdzekļa šasijas numurs, laikā, kad transportlīdzeklis ir ražots rūpnīcā un uz laika posmu līdz pirmajai reģistrācijai, arī ir nepieciešams uzskatīt par personas datiem.

Lai panāktu vienādu izpratni par tādām situācijām, EReg asociācija izveidoja speciālu darba grupu, kas strādā pie Rīcības kodeksa<sup>84</sup> izstrādes, saskaņā ar kuru dalībvalstīm jābalstās uz šādiem principiem:

1) Personas datu definīcijas princips.

- Daži datu elementi var būt tieši saistīti ar fizisku personu datu subjektu, un tāpēc tos uzskata par personas datiem;

- Ir datu elementi, kas nav personas dati, ja tie ir neatkarīgi. Tomēr, ja šie elementi tiek apvienoti ar citiem datu elementiem un tie var netieši izraisīt fiziskas personas identifikāciju, pēc tam tos var uzskatīt arī par personas datiem. Tas, vai potenciālais identifikators faktiski identificē personu, ir atkarīgs no konteksta, un tāpēc tas var mainīties atkarībā no dažādām situācijām.

Reģistrācijas iestādēs un nacionālie kontaktpunkti var interpretēt dažādi neatkarīgi no tā, vai tās uzskata datu elementu par personas datiem:

- Ja šos datus datu apstrādes brīdī var saistīt ar fizisku personu;

- Personas dati, kas nav identificēti, šifrēti vai pseidonimizēti, bet kurus var atkārtoti identificēt un tādējādi izmantot fiziskas personas datu subjekta identificēšanai, paliek personas dati;

- Personas dati, kas padarīti anonīmi tādā veidā, ka fiziskā persona nav identificējama vai vairs nav identificējama, vairs netiek uzskatīti par personas datiem. Lai dati tiktu patiešām anonimizēti, anonimizācijai jābūt neatgriezeniskai.

- Dalībvalstīm jāņem vērā, ka dažos gadījumos ir speciālie tiesību akti, kas reglamentē, vai datu elements ir personas dati.

---

<sup>84</sup> GDPR in international data exchange. <https://www.ereg-association.eu/topic-groups/topic-group-xx/> [Aplūkots 3.09.2021.]

Ja ir atšķirīga interpretācija par to, vai datu elements tiek uzskatīts par personas datiem, Reģistrācijas iestādēm un nacionāliem kontaktpunktiem ir jāpiemēro visstingrākā klasifikācija.

2) Drošas datu apmaiņas vides princips.

Starptautiskā personas datu apmaiņa starp Reģistrācijas iestādēm un nacionāliem kontaktpunktiem notiek, izmantojot dažādus līdzekļus. Reģistrācijas iestādēm un nacionāliem kontaktpunktiem nepieciešams izmantot tikai tās sistēmas, kurās ir ieviesti tehniski un drošības pasākumi, lai aizsargātu personas datus. Šobrīd šie pasākumi ir ieviesti EUCARIS un Eiropas Komisijas Centrmezgls (HUB) sistēmās, un tās vislabāk ir piemērotas starpvalstu datu apmaiņai. Rodas jautājums par e-pasta un korespondences izmantošanu un problēmu ar trešajām valstīm. Darba autors uzskata, ka citu mehānismu datu apmaiņai uz doto brīdi nav, e-pastu izmantošana brīžiem ir vienīgais instruments, bet drošības ekspertu rekomendācijas ir vismaz ar šifrēšanu pasargāt šādā veida informācijas apmaiņu. Reģistrācijas iestādēm un nacionāliem kontaktpunktiem datu apmaiņai vispirms jāizmanto kādu no iepriekš minētajām informācijas sistēmām, un tikai tad, ja tas nav iespējams, izmantot e -pastu vai citu kanālu. E -pasta vai papīra datu apmaiņu var atļaut tikai tad, ja kādu no informācijas sistēmām nevar izmantot, ja ir ieviesti atbilstoši tehniski un organizatoriski aizsardzības pasākumi, lai aizsargātu datus, kas tiek apstrādāti, izmantojot šos kanālus. Ja notiek apmaiņa, izmantojot e -pastu vai papīra formātā, Reģistrācijas iestādei un nacionālas kontaktpunktam savā pieprasījumā nepieciešams iekļaut likumīgo pamatojumu, mērķi un pieprasītos datu elementus.

3) Likumiskais princips.

Starptautisku datu apmaiņu, kas satur personas datus, ir jākalpo noteiktiem, skaidriem un likumīgiem mērķiem, un tos nedrīkst tālāk apstrādāt nekādā veidā, kas nav savienojams ar šiem mērķiem.

Starptautiska personas datu apmaiņa starp Reģistrācijas iestādēm un nacionāliem kontaktpunktiem ir jābūt likumīgai. Tas nozīmē, ka personas dati tiek apstrādāti tikai tad, ja ir viens vai vairāki likumīgi iemesli, kā noteikts VDAR. Šajā kontekstā ir spēkā šādi likumīgi iemesli:

- Datu apstrāde ir nepieciešama, lai izpildītu juridisko pienākumu, kas ir pakļauts Reģistrācijas iestādēm un nacionāliem kontaktpunktiem Apstrādes pamatā ir likumīgs pamats un mērķis, kas noteikts ES regulā vai direktīvā transporta jomā, vai EUCARIS līgumā.

- Datu apstrāde ir nepieciešama, lai veiktu uzdevumu, kas veikts sabiedrības interesēs vai īstenojot pārzinim piešķirtās oficiālās pilnvaras. Tas ir noteikts divpusējos un/vai daudzpusējos nolīgumos.

Reģistrācijas iestādēs un nacionālie kontaktpunkti apstrādā īpašas personas datu kategorijas tikai tad, ja to īpaši atļauj attiecīgie tiesību akti un tikai tiktāl, ciktāl tas ir vajadzīgs attiecīgajam mērķim, kuram datu subjekts bija devis piekrišanu, un ciktāl to pieprasa vai atļauj piemērojamie tiesību akti.

Reģistrācijas iestādēm un nacionāliem kontaktpunktiem jāierobežo starptautisko personas datu apmaiņu tikai ar tiem datu elementiem, kas nepieciešami saskaņā ar piemērojamiem tiesību aktiem.

#### 4) Datu minimizācijas princips.

Ja starptautiskā personas datu apmaiņa ir balstīta uz divpusējiem vai daudzpusējiem nolīgumiem vai līgumiem, tiks sniegta īpaša atsauce uz datu samazināšanu. Personas datu apstrāde būtu jāsamazina līdz minimumam.

#### 5) Datu glabāšanas princips.

Reģistrācijas iestādei un nacionālajam kontaktpunktam ir jāglabā personas dati tikai tad, ja tie ir nepieciešami tik ilgi, cik vajadzīgs, lai kalpotu legītimajiem mērķiem, ar kādiem personas dati tiek apmainīti, vai ciktāl tas ir pamatoti nepieciešams, lai izpildītu juridiskus pienākumus saskaņā ar starptautiskajiem, Eiropas vai valsts tiesību aktiem. Reģistrācijas iestāde un nacionālais kontaktpunkts divpusējos vai daudzpusējos nolīgumos ietvers īpašu datu glabāšanas periodu. Glabāšanas perioda beigās Reģistrācijas iestāde un nacionālais kontaktpunkts nodrošina, ka personas dati tiek pienācīgi rūpīgi un ar pietiekamiem tehniskiem un organizatoriskiem pasākumiem droši izdzēsti vai padarīti neatgriezeniski anonīmi, lai vairs nevarētu izsekot līdz datu subjektam .

#### 6) Datu dzešanas princips.

Reģistrācijas iestādei un nacionālajam kontaktpunktam ir jānodrošina datu subjekta personas datu dzēšanu, ja:

- a) personas dati vairs nav nepieciešami saistībā ar nolūkiem, kuriem tās tika saņemtas;
- b) atļautais glabāšanas termiņš ir beidzies un apstrādei nav cita juridiska pamata;
- c) Datu valsts inspekcija norāda, ka apstrāde neatbilst piemērojamiem tiesību aktiem

un noteikumiem.

Starptautisko datu apmaiņas procesā Reģistrācijas iestādēm un nacionāliem kontaktpunktiem ir jāapzinās atšķirības ar citu valstu tiesību aktiem. Reģistrācijas iestādei un

nacionālam kontaktpunktam ir jāpublicē privātuma politika un konfidencialitātes politika savās tīmekļa vietnēs angļu valodā, un jāpadara tos pieejamus citam dalībvalstīm.

7) Ziņošanas princips.

Saskaņā ar VDAR, Reģistrācijas iestādei un nacionālajam kontaktpunktam ir jāpaziņo datu subjektam par personas datu apstrādi. Lai to panāktu, Reģistrācijas iestādei un nacionālam kontaktpunktam:

- ir jāinformē datu subjektus, izmantojot privātuma politiku (piemēram tīmekļa vietnē) par viņu personas datu apstrādi, datu saņēmēju kategorijām, kurām personas dati tiks izpausti, un par datu subjekta tiesībām. Reģistrācijas iestādei un nacionālam kontaktpunktam ir jāpublicē privātuma politika arī angļu valodā, lai tos varētu kopīgot;
- ir jāizveido atskaites un jāuzskaita jebkuru starptautisku personas datu apmaiņu par datu subjektu, un jāpadara to pieejamu pēc datu subjekta pieprasījuma;
- rakstiski jāatbild uz datu subjekta pieprasījumiem viena mēneša laikā pēc pieprasījuma saņemšanas, ja vien piemērojamie tiesību akti nav noteikuši citu laika periodu. Atkarībā no pieprasījumu sarežģītības un skaita, Reģistrācijas iestāde un nacionālais kontaktpunkts ir tiesīgs pagarināt šo periodu vēl par diviem mēnešiem. Reģistrācijas iestāde un nacionālais kontaktpunkts informē datu subjektu par šādu pagarinājumu viena mēneša laikā pēc pieprasījuma saņemšanas, kā arī kavēšanās iemeslus. Ja nepieciešams, Reģistrācijas iestādei un nacionālam kontaktpunktam jāsniedz saprātīgu palīdzību viens otram, it īpaši gadījumos, kad datu subjekts ir citā dalībvalstī un viņu būtu jāinformē par personu datu aizsardzības pārkāpumu.

Personas datu incidentu gadījumā, ja tas noticis pārrobežu datu apmaiņas laikā, Reģistrācijas iestādei vai nacionālajam kontaktpunktam jāinformē uzraudzības iestāde par datu aizsardzības pārkāpumu bez liekas kavēšanas un ne vēlāk ka 72 stundu laikā pēc tam, kad tas ir uzzināts.

Saskaņā ar Reģistrācijas iestādes vienošanos, personas datus nenosūta uz valstīm ārpus ES/EEZ, ja vien šī valsts nenodrošina pietiekamu datu subjektu tiesību un brīvību aizsardzības līmeni saistībā ar personas datu apstrādi vai citiem īpašiem iemesliem, kas skaidri noteikti tiesību aktos. Personas datu saņēmējiem trešās valstīs ir jānodrošina atbilstošs aizsardzības līmenis.

### 3.3. Nepareizi un neprecīzi personu dati starpvalstu datu apmaiņā

Ņemot vērā dažādu dalībvalstu nacionālo reģistru uzbūves principus, tehnoloģisko un saturisko pieeju, viena no pamatproblēmām, ar ko saskaras reģistrācijas iestādes un nacionālie kontaktpunkti, ir datu kvalitāte. Tas nenozīmē, ka kādā nacionālā reģistrā dati var būt nekvalitatīvie, bet dažāda valstu pieeja datu nozīmīgumam un nacionālos tiesību aktu īpašības nereti veido situāciju, kad cita valsts nevar pilnībā vai kvalitatīvi veikt kādu no savas ar starpvalstu datu apmaiņas saistītu funkciju.

Piemērām, vairāki Latvijas iedzīvotāji pašlaik patstāvīgi dzīvo un strādā Lielbritānijā, kas vēl nesen bija Eiropas Savienības dalībvalsts un ar kuru Eiropas Savienības dalībvalstis turpina veikt datu apmaiņu caur EUCARIS sistēmu. Lielbritānija transportlīdzekļu reģistrācijas kartība atšķiras no Latvijas reģistrācijas kartības. Viena no atšķirībām ir reģistrēta transportlīdzekļa īpašnieka un turētāja reģistrācija. Lielbritānijas DVLA (Driver & Vehicle Licensing Agency – autora piebilde), reģistrējot transportlīdzekļi īpašumā, nepievērš lielu uzmanību tam, vai transportlīdzekļa īpašnieks norādījis patiesu informāciju. Lielbritānijas satiksmes drošības pārkāpumu fiksēšanas un sodu sistēma ir bāzēta uz vadītāja nevis transportlīdzekļa īpašnieka datiem. Pārkāpumus fiksē vadītājam nevis transportlīdzeklim. Latvijā ir otrādi- pārkāpumi, it īpaši, kas ir fiksēti ar automātiskiem līdzekļiem (ceļu policijas klātienē fiksētiem pārkāpumiem ir savādāk), vienmēr tiek fiksēti uz transportlīdzekļa īpašnieka vai turētāja vārda, nenoskaidrojot patieso transportlīdzekļa vadītāju pārkāpumu brīdī. Pasaulē un Eiropā ir izplatītas abas sankciju piemērošanas pieejas. Latvijā aktuālie un precīzie transportlīdzekļa īpašnieku dati, kas atrodas tehniskajā pasē, ir svarīgi sankciju izpildei, bet Lielbritānija, kas soda vadītāju, tehniskās pases dati un tās kvalitāte nav kritiski svarīgi. Kā rezultātā transportlīdzekļiem, kuri ir reģistrēti uz Latvijas pilsoņa vārdā, Lielbritānijā tehniskās pasēs nereti ir nepareizi un, iespējams, speciāli norādīti nepareizi dati. DVLA tos pienācīgi nepārbauda un nereti, kad Latvijas pilsonis ar Lielbritānijā reģistrēto transportlīdzekļi atgriežas Latvijā un pārkāp ceļu satiksmes noteikumus ar Anglijā reģistrēto transportlīdzekļi, par ko viņam pienākas sods, piemērām, par ātruma pārsniegšanu, kas ir fiksēts ar automātiskiem līdzekļiem - fotoradaru, Latvijas policija, veicot pārbaudi pēc Lielbritānijas reģistrācijas numura EUCARIS CBE servisā, nevar sastādīt un nosūtīt protokolu, jo pārkāpēja adrese neeksistē, bet īpašnieka vārds un uzvārds ir sagrozīts un personu nevar identificēt.

Darba autors veicis piemēru (3.1.attēls), izmantojot EUCARIS CBE pieprasījumu un secina, ka uzvārda vietā ir norādīta motocikla marka Harley-Davidson, motocikla īpašnieku, pārkāpēju nav iespējams identificēt.

| GB - Great Britain                |                               | : Found 1   |
|-----------------------------------|-------------------------------|---|
| <b>Vehicle Information</b>        |                               |   |
|                                   | Reference date                | : 23-05-2019 00:00  |
| E                                 | Chassis number                | : [REDACTED]  |
| A                                 | License number                | : [REDACTED]  |
| D.1                               | Make                          | : HARLEY-DAVIDSON   |
| D.3                               | Commercial name               | : FLHRXS ROAD KING SP 1868 19   |
| J                                 | Vehicle category              | :   |
|                                   | Veh registration doc language | :   |
| <b>Vehicle Holder Information</b> |                               |   |
|                                   | Reference date                | : 23-05-2019 00:00  |
|                                   | Legal entity                  | : Natural person  |
| C1.1                              | Surname                       | : HARLEY-DAVIDSON   |
| C1.2                              | Forenames                     | :   |
| C1.2                              | Middle name                   | :   |
| C1.2                              | Other name                    | :   |
|                                   | Gender                        | :   |
|                                   | Date of birth                 | :   |
|                                   | Place of birth                | :   |
|                                   | Personal Id                   | :   |
|                                   | In Care Of name               | :   |
| C1.3                              | Street name                   | : 6000 GARSINGTON ROAD  |
| C1.3                              | Street name extra             | : COWLEY  |
| C1.3                              | Street number                 | :   |
| C1.3                              | Street number annex           | :   |
| C1.3                              | Postcode                      | : OX042DQ   |
| C1.3                              | Place of residence            | : OXFORD  |
| C1.3                              | Country of residence          | : UK  |
|                                   | Printable name                | : HARLEY-DAVIDSON   |
|                                   | Printable address             | : 6000 GARSINGTON ROAD<br>COWLEY<br>OXFORD<br>OX042DQ<br>UNITED KINGDOM |

3.1.attēls (Nosaukums)

(EUCARIS CBE sistēmas attēls)

Darba autors, veicot novērojuma metodi, novērojis situāciju, kad informācija reģistros atšķiras un tas traucē starpvalstu datu apmaiņai. Tas saistīts ar to, ka dažu datu ievadi veic citas personas uz deleģējuma pamata un kad nav stingri definēti nosacījumi. Piemērām, Latvijā tehniskās apskates laika fiksējas ometra radītājs, tas notiek reizi gadā periodiskas apskates laikā, citur Eiropā šī kartība var būt atšķirīga un, piemērām, Beļģijā nobraukumu fiksē autoservisi un nodod informāciju Reģistrācijas iestādei, Vācijā nav vienotas kartības, kad un kur oficiāli fiksē nobraukumu radītājus, citur Eiropā arī nav vienotas kartības par šo jautājumu, rezultāta dati brīžiem ir nekvalitatīvi, neatbilst patiesībai, vai ir novecojuši.

Lai mazinātu nekvalitatīvu datu esamību nacionālajos reģistros un tās turpmāko izmantošanu, ir svarīgi strādāt kopā un izstrādāt vienotas vadlīnijas gan par datu kvalitāti, gan

par reģistros esošo datu harmonizāciju. Pašlaik EReg asociācijas līmenī notiek dalībvalstu diskusijas par datu harmonizāciju nacionālajos reģistros.

### 3.4. Nepareizo vai neprecīzo personu datu izmantošanas sekas

Vel viena būtiska problēma, kas ir saistīta ar fizisko personu datu izmantošanu, ir saistīta ar CBE direktīvas piemērošanu un ar to, ka daudzviet Eiropā ar pārkāpumu fiksēšanu, sodīšanu un informatīvas vēstules izsūtīšanu nodarbojas vairākas valsts iestādes vai privātu uzņēmumi, kuriem šī funkcija ir deleģēta. Viena valstī var būt vairāki uzņēmumi, kas nodarbojas ar CBE pārkāpumu administrēšanu, piemēram, Vācijā katrā federālajā zemē var būt savs uzņēmums, kas administrē pārkāpumus, kas ir fiksēti ar automātiskiem līdzekļiem, Reģistrācijas iestāde KBA (Kraftfahrt-Bundesamt- darba autora piebilde) ir tikai nacionālais kontaktpunkts, kas lēmumus nepieņem un nevar atbildēt par citas iestādes pieņemtajiem lēmumiem. Vācijas uzņēmumi, kas nodarbojas ar fotoradaru administrēšanu, CBE direktīvā paredzētā kartībā, fiksējot pārkāpumu Vācijas teritorijā, kas ir izdarīts ar Latvijā reģistrēto transportlīdzekli, veic automātisko datu apmaiņu un iegūst no Latvijas reģistra Latvijas pilsoņu datus, lai veiktu pārkāpumu fiksēšanu un protokola – lēmuma sūtīšanu uz deklarēto adresi.

Darba autors novērojis vairākas problēmas. Pirmā ir saistīta ar CBE direktīvas atsauci uz Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2010/64/ES par tiesībām uz mutisko un rakstisko tulkojumu kriminālprocesā<sup>85</sup>, proti, ka dalībvalstīm būtu jānodrošina līdzvērtīgs tulkojums attiecībā uz informatīvo vēstuli, ko nosūta pārkāpuma izdarīšanas dalībvalsts. Piemēram, Latvijā visas vēstules ar protokoliem tulko attiecīgajā valodā. Bet daudzas valstis tulkojumu nenodrošina, piemēram, Vācijā netulko vēstules, un lēmumus par sodu piemērošanu nosūta Latvijas pilsoņiem vācu valodā, kā rezultātā persona, kura ir sodīta par ceļu satiksmes pārkāpumu ārzemēs, brīžiem nesaprot par ko ir šī vēstule, kavē samaksas termiņus, apstrīdēšanas termiņus, vai nepilda lēmumu vispār.

Otra liela problēma, ko novērojis darba autors, saistīta ar dažāda veida kļūdām pārkāpumu fiksēšanas laikā. Piemēram, kad iekārta nepareizi nolasīja transportlīdzekļa reģistrācijas numuru, vai ir nepareizi noteikta valsts un vēstule par pārkāpumu ir nosūtīta Latvijas pilsonim Lietuvas vietā. Rezultātā sanāk, ka Vācijas iestāde kļūdaini pieprasīja Latvijas fiziskas personas datus no Latvijas valsts reģistra un izmantojot personas datus -

---

<sup>85</sup> Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis. L 280/1. 26.10.2010. EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA 2010/64/ES par tiesībām uz mutisko un rakstisko tulkojumu kriminālprocesā <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=CELEX:32010L0064&from=LV> [Aplūkots 26.10.2021]

vārdu, uzvārdu, adresi uzlika sodu par cita transportlīdzekļa pārkāpumu, šis personas transportlīdzeklim, kas varbūt vispār nekad nav bijis Vācijā. Lielāka problēma Latvijas pilsonim šādos gadījumos ir saistīta ar sadarbību starp citu valstu institūcijām, kļūdainu sodu anulēšana, brīžiem ir birokrātiska procedūra, ko rada arī problēma iztulkot vēstules, ja vēstule ir svešvalodā, piemēram vācu vai čehu valodā, pārsūdzēšanas termiņus un citus blakus nosacījumus, reizēm veidojas bezizejas situācijas, pie nosacījuma, ka persona vispār nav vainīga, bet kāda valsts iestāde, izmantojot starpvalstu datu apmaiņu pieņem kļūdaino lēmumu un atsakās to atcelt, pamatojot ar to, ka lēmums nav pārsūdzēts Vācijā, Beļģijā, Francijā u.c. noteiktajos normatīvajos aktos paredzētajā kārtībā.

### 3.5. Pārziņa un apstrādātāja noteikšana

Būtiska problēma, ko novērojis darba autors, iezīmējas jautājumā par pārziņa noteikšanu dažādos ar personas datu apstrādi saistītos jautājumos. Latvijā nacionālais kontaktpunkts – CSDD- nodrošina pārrobežu datu apmaiņu ne tikai savam, bet arī citu iestāžu vajadzībām. Piemēram, nodokļu administrācijai izstrādātājs serviss VAT. Vienīgais šī servisa lietotājs Latvijā ir VID, kas izmanto EUCARIS sistēmu, ko Latvijā uztur un administrē CSDD. Šajā gadījumā ir skaidrs – VID ir pārzinis, bet CSDD ir apstrādātājs. Bet ir arī citi gadījumi. Piemēram, pārkāpumu apmaiņas serviss CBE. Par sodiem un pārkāpumiem ceļu satiksmē Latvijā atbildīga institūcija ir LR VP. Bet atbilstoši deleģēšanas līgumam<sup>86</sup>, daļu no administrēšanas funkcijas, kas ir saistītas ar Latvijā uzstādītiem fotoradariem, LR VP nodod CSDD. Atbilstoši līgumam, CSDD uzstāda un uztur stacionārus fotoradarus, veic protokola-lēmumu sagatavošanu un sūtīšanu pārkāpējam, lēmumu par administratīva soda piemērošanu pieņem LR VP. Sanāk, ka CSDD uz līguma pamatā veic ar automātiskiem līdzekļiem fiksēta pārkāpuma sākotnējo pārbaudi un, pēc policijas lēmuma pieņemšanas, paziņo pārkāpējam par soda piemērošanu, ka arī administrē sodu iekasēšanu. Pēc loģikas pārzinis šim procesam ir LR VP, tās ir viņu funkcijas – ceļu satiksmes drošības kontrole un uzraudzība, LR VP mērķis– administratīvo pārkāpumu fiksēšana, izskatīšana un sodīšana. LR VP šo funkciju veic, bet dažādos posmos ar CSDD palīdzību. Vēl vairāk, starpvalstu apmaiņas procesā CBE gadījumā ārvalstu policija vai citas kompetentas iestādes saņem pārkāpēja datus no CSDD reģistra, Latvijas valsts policija pa šādiem pieprasījumiem nav informēta. Vai šajā gadījumā CSDD arī būs pārzinis, vai tomēr apstrādātājs? Veicot izvērtējumu, gala lēmums vēl nav

<sup>86</sup> Stacionārie fotoradari. Deleģēšanas līgums. Pieejams: <https://www.csdd.lv/stacionarie-fotoradari/vispariga-informacija> [Aplūkots 26.10.2021.]

pieņemts, notiek konsultācijas, bet, ņemot vērā apjomu un datus, kādus apstrādā CSDD, izskatās ka šajā gadījumā CSDD un Valsts policija var būt kopīgie pārziņi.

Līdzīga situācija ir ar Autoceļu lietošanas nodevu – vinjeti, ko Latvijā administrē un kontrole VAS Latvijas valsts ceļi, bet pārrobežu datu apmaiņu caur EUCARIS nodrošina nacionālais kontaktpunkts – CSDD. Šajā gadījumā, līdzīgi kā ar fotoradariem, daļa no funkcijām, kas nav saistīta ar nacionālā kontaktpunkta funkcijām, ir CSDD pārziņā, atbilstoši 2014.gada 26.maija Ministru kabineta noteikumiem Nr. 272 “Autoceļu lietošanas nodevas maksāšanas, iekasēšanas un administrēšanas kārtība”<sup>87</sup>, CSDD administrē nodevas samaksu. Šajā gadījumā CSDD ir savi mērķi personu datu apstrādei un arī var runāt par kopīgā pārziņa statusu.

No šiem piemēriem var izdarīt secinājumu, ka dažas gadījumos nacionālais kontaktpunkts, kas nodrošina pārrobežu datu apmaiņu citas iestādēs vajadzībām, ņemot vērā savu iesaisti procesu organizēšanā, pats kļūst par pārziņi kopā ar iestādi kam šī datu apmaiņa primāri ir paredzēta.

### **3.6. Nacionālo reģistru un to lietotāju kļūdas un to ietekme uz personu datu izmantošanu**

Atbilstoši nacionālajiem tiesību aktiem, valsts transportlīdzekļu un vadītāju reģistrus Eiropā lieto vairākas lietotāju grupas. Maģistra darba ievaros iepriekš tika izskatīti nozīmīgāki lietotāji – valsts iestādes, kas piedalās pārrobežu datu apmaiņā, savu funkciju nodrošināšanai un pārsvarā datu apmaiņa notiek automātiskā veidā, izslēdzot cilvēka kļūdas, apstrādājot personu datus. Bet ir arī citas lietotāju kategorijas, kas nepiedalās automātiskā datu apmaiņas procesā, bet kam ir likumīga pieeja reģistra datiem.

Piemērām, Zvērināti tiesu izpildītāji izmanto Reģistru, lai nodrošinātu piedziņas vēršanu uz kustamu mantu saskaņā ar Civilprocesa likuma nosacījumiem. Tiesu izpildītājs veic pieprasījumu reģistrā ar mērķi noskaidrot, kādi īpašumi ir personai un var izdarīt atzīmi par liegumiem darbībām ar kustamo mantu, gadījumos, kad ir nepieciešama, piemēram, neapmaksāta soda piedziņa. Darba autors novērojis, ka tiesu izpildītāji slēdz līgumus ar citu valstu uzņēmumiem par sodu piespiedu piedziņu, piemēram, par nesamaksātu stāvvietu. Lai piedzītu sodu par pārkāpumu, kas izdarīts ārzemes ar Latvijā reģistrēto transportlīdzekli,

---

<sup>87</sup> Latvijas Vēstnesis, 107, 03.06.2014. Ministru kabineta noteikumi Nr.272 Autoceļu lietošanas nodevas maksāšanas, iekasēšanas un administrēšanas kārtība <https://likumi.lv/doc.php?id=266626> [Aplūkots 26.10.2021.]

Zvērinātu tiesu izpildītājs, izmantojot Reģistru, iegūst transportlīdzekļa īpašnieka datus, t.sk. adresi. Vēlāk uz norādīto adresi atnāk paziņojums par pārkāpumu. Praksē ir vairāki gadījumi, kad tiesu izpildītājs dažādu iemeslu dēļ, veicot manuālo personu datu apstrādi Reģistrā, iegūst nepareizus datus, ka rezultātā cieš ar pārkāpumu nesaistītas personas.

Ņemot vērā sarežģīto struktūru pārrobežu datu apmaiņas servisos, ir gadījumi, kad kļūdās ne tikai automātiskās sistēmas vai sistēmas lietotāji, bet arī izstrādātāji. Kļūdu rezultātā var būt ietekmēti arī personas dati, jo lielākā daļa apmaināmo datu ir tieši personas dati. Viens no pēdējā laika interesantākiem un sarežģītākiem gadījumiem starpvalstu datu apmaiņā ar Latvijas līdzdalību, kas atklāja arī vairākas organizatoriskas un sistemātiskas problēmas, notika 2019.gadā CBE datu apmaiņas servisā. Latvijas Reģistra EUCARIS integrēta daļa faktiski daudzviet atkārtoti citu EUCARIS servisos izmantojamas procedūras un, izstrādājot jauna servisa daļu, nereti notiek procesi, kas skar arī citu servisu. 2019.gadā, implementējot VAT servisu, tika aizskarta procedūra, kas darbojās CBE servisā, pie noteiktiem nosacījumiem, veicot pieprasījumu, Latvijas Reģistrs atgriezta nepareizo transportlīdzekļa turētāju. Veicot servisa testēšanu, konstatēt šo problēmu faktiski nebija iespējams. Rezultātā daži Latvijas iedzīvotāji saņēma paziņojumus par sodiem no Vācijas, Spānijas, Lietuvas, Igaunijas un citam Eiropas valstīm, ar kuru notiek CBE datu apmaiņa. CSDD, ka nacionālais kontaktpunkts, VDAR paredzētā kārtībā informēja par notikušo Datu valsts inspekciju, pilsoņus, kurus skāra šis incidents, un nacionālus kontaktpunktus, kuri saņēma nepareizus datus, ka arī veica notikuma izmeklēšanu un programmatūras labošanu. Operatīvi reaģējot uz incidentu, ātri tika novērstas tehniskas problēmas, bet palika daudz juridiskas problēmas, kas atklājās pēc incidenta un par ko joprojām notiek diskusijas EReg asociācijā un citās platformās. Latvija pēc incidenta atklāšanas izsūtīja skartajām valstīm pieprasījumu anulēt kļūdaini izsūtītus protokolus un izsaukt vēlreiz datus ar mērķi identificēt patiesos pārkāpējus. Lielāka daļa nacionālo kontaktpunktu atbildēja pozitīvi, anulēja pārkāpumu protokolus un, veicot atkārtotu datu pārbaudi, aizsūtīja protokolus patiesajiem pārkāpējiem. Tomēr daļa dalībvalstu, no kurām tika atsūtītas vēstules ar pārkāpumiem, uz Latvijas vēstuli neatbildēja, vai atbildēja, ka nevar palīdzēt, jo ar pārkāpumu apstrādi nodarbojas trešās organizācijas. Piemēram, Vācijas nacionālais kontaktpunkts – KBA, atbildēja, ka pārkāpumu anulēšana ir iespējama tikai vēršoties pie konkrēta uzņēmuma, kas šo pārkāpumu fiksēja konkrētajā federālajā zemē. KBA no savas puses pārsūtīja Latvijas vēstuli ar lūgumu anulēt kļūdainas vēstules, tomēr atbilde nav saņemta. Latvija individuāli uzrakstīja uz katru pārkāpumu protokolu oficiālu vēstuli vācu valodā ar aicinājumu atcelt nelikumīgi uzliktus sodus,

pamatojoties uz kļūdainiem datiem. Daļa no pieprasījumiem joprojām ir bez atbildes. Līdzīga situācija bija arī ar citu dalībvalstu nacionālajiem kontaktpunktiem.

Šis incidents aktualizēja problēmas par sadarbību starpvalstu informācijas jomā. Pārrobežu datu apmaiņu reglamentējošie normatīvie akti paredz kārtību kādos gadījumos notiek datu apmaiņa, kas to veic un citas un ko ar informācijas apmaiņu var panākt, bet nereti neparedz sadarbības pienākumus incidentu gadījumā.

## KOPSAVILKUMS

Izskatot visus augstāk minētus faktus un sasniedzot darba mērķi, ir radušies šādi secinājumi un ierosinājumi:

1. Starpvalstu datu apmaiņa sauszemes transportlīdzekļu un vadītāju jomā ir labi reglamentēta Eiropas Savienības līmenī un Latvijā, nacionālajā līmenī. Uz šīs tiesiskās platformas ir izveidoti datu apmaiņas tehniskie risinājumi, kas savieno nacionālus reģistrus. Pārrobežu datu apmaiņas pamatā ir transportlīdzekļu īpašnieku un vadītāju personas dati.
2. Starpvalstu datu apmaiņu transportlīdzekļu un vadītāju jomā izmanto vairākas valsts iestādes, galvenokārt policija - administratīvo un kriminālprocesu izmeklēšanai, robežsardze - robežu kontrolei, nodokļu administrācija, lai kontrolētu nodokļu nomaksu un vērstos pret noziedzīgi iegūtu līdzekļu legalizāciju, valsts ceļu administrācijas, lai organizētu kravu un pasažieru autopārvadājumus, kā arī transportlīdzekļu reģistrācijas iestādes savu pakalpojumu nodrošināšanai.
3. Reģistrācijas iestādēm un kontaktpunktiem ir jāstrādā kopā, lai izveidotu vienotu, drošu un funkcionālu datu apmaiņas ekosistēmu, kurā ir izveidota visa līmeņa savstarpēja komunikācija un atbalsts.
4. Dalībvalstīm jāpanāk cieša normatīvo aktu harmonizācija nacionālajā līmenī, lai būtu vienāda pieeja transportlīdzekļu un to vadītāju uzskaites un datu apmaiņas procesiem. Esošā situācija liecina par to, ka neskatoties uz vienādiem principiem datu apmaiņas procesā Eiropas Savienības teritorijā, dalībvalstis dažādi organizē un nodrošina ar ceļu satiksmi saistītus jautājumus.
5. Jāstiprina starpvalstu sadarbība normatīvo aktu izstrādē. Virknē Eiropas Savienības dalībvalstīs normatīvo aktu grozīšanas un pārskatīšanas process velkas gadiem, kas būtiski apgrūtina jauno iniciatīvo ieviešanu un esošo procesu pilnveidošanu.
6. Ņemot vērā dažādu dalībvalstu nacionālo reģistru uzbūves principus, tehnoloģisko un saturisko pieeju, viena no pamatproblēmām ir datu kvalitāte. Nepieciešams izstrādāt stingras prasības nacionālo reģistru uzbūvei un datu kvalitātei, piemēram obligāts personas identifikācijas pienākums pirms ierakstīšanu reģistros.

7. Nepieciešams uzlabot komunikācijas un atbalsta procesus datu incidentu gadījumos, kad incidents notiek pārrobežu datu apmaiņas procesā. Esošā situācija liecina par to, ka dalībvalstīm nav vienotas pieejas un darbības nav koordinētas, veicot notikuma izmeklēšanu.
8. Paplašinot starpvalstu datu apmaiņas apjomu pakalpojumu nodrošināšanai Eiropas Savienībā, jārēķinās ar dalībvalstu gatavību nodrošināt normatīvajos aktos paredzēto kartību jaunās iniciatīvas ieviešanai.
9. Oficiālajām Eiropas Savienības institūcijām nepieciešams uzņemties vadošo lomu un iniciatīvu starpvalstu datu apmaiņas procesu koordinēšanā un realizēšanā. Pašlaik vadoša loma ir pašu dalībvalstu iniciatīva, tāpēc daži datu apmaiņas procesi ir brīvprātīgi un ir uz līguma pamata.

## IZMANTOTĀS LITERATŪRAS UN AVOTU SARAKSTS

### Literatūra un publikācijas

1. A.Aksenoks, E.Liepins, B.Korcak, A.Popov. Spēkratu vizītkarte. Transporta reģistrācijas vēsture Latvijā. 2013.g.
2. Liza Abrahamse, Gera Arts and Maja Neuteboom, EReg Secretariat. The Vehicle and Driver Chain in Europe Comparative study of laws, procedures and trends. 2019.g.
3. Eijssen Paul. EUCARIS, the European car and driving licence information system (EUCARIS) 25.05.2009.  
<https://joinup.ec.europa.eu/collection/egovernment/document/eucaris-european-car-and-driving-licence-information-system-eucaris-0> [Aplūkots 22.06.2021.]
4. ORIGIN OF EREG Pieejams: <https://www.ereg-association.eu/about-ereg/origin-of-ereg/> [Aplūkots 22.06.2021.]
5. About EReg <https://www.ereg-association.eu/about-ereg/about-us/> [Aplūkots 22.06.2021.]
6. Mobility and Transport Mission Statement  
<https://ec.europa.eu/transport/sites/default/files/move-mission-statement.pdf>  
[Aplūkots 22.06.2021.]
7. Par kapitālsabiedrību. Vispārēja informācija un vēsture. <https://www.csdd.lv/par-mums/vispareja-informacija-un-vesture> [Aplūkots 26.06.2021.]
8. Police cooperation convention for southeast europe secretariat. The PCC SEE Secretariat. <https://www.pccseesecretariat.si/index.php?item=9&page=static>  
[Aplūkots 26.06.2021.]
9. EP deputāti aicina ES līmenī cīnīties pret krāpšanu ar ometru rādījumiem  
[https://www.europarl.europa.eu/latvia/lv/ep-l-mumi/2018/maija\\_jaunumi\\_2018/odometru\\_radijumi.html](https://www.europarl.europa.eu/latvia/lv/ep-l-mumi/2018/maija_jaunumi_2018/odometru_radijumi.html) [Aplūkots 07.07.2021]
10. CSDD mājas lapas sadaļa “Par vadītāju apliecībām” <https://www.csdd.lv/par-vaditaju-apliecibam/vispareja-informacija> [Aplūkots 24.07.2021.]
11. RESPER Service <https://www.eucaris.net/services/resper/> [Aplūkots 01.08.2021.]
12. Electronic driving licences  
[https://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/specialist/knowledge/esave/esafety\\_measure\\_s\\_unknown\\_safety\\_effects/electronic\\_driving\\_licences\\_en](https://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/knowledge/esave/esafety_measure_s_unknown_safety_effects/electronic_driving_licences_en) [Aplūkots 01.08.2021.]

13. Stacionārie fotoradari. Vispārēja informācija. Deleģēšanas līgums <https://www.csdd.lv/stacionarie-fotoradari/vispariga-informacija> [Aplūkots 02.08.2021.]
14. Vision Zero Initiative. [https://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/sites/default/files/move-2019-01178-01-00-en-tra-00\\_3.pdf](https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/default/files/move-2019-01178-01-00-en-tra-00_3.pdf) [Aplūkots 04.08.2021.]
15. GDPR in international data exchange. <https://www.ereg-association.eu/topic-groups/topic-group-xx/> [Aplūkots 3.09.2021.]
16. Tiesas (virspalāta) 2021. gada 22. jūnija spriedums (Satversmes tiesas (Latvija) lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu) – Konstitucionālā sūdzība, ko iesniedzis B (Lieta C-439/19) <https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?docid=244575&mode=req&pageIndex=1&dir=&occ=first&part=1&text=&doclang=LV&cid=2101352> [Aplūkots 12.10.2021.]
17. 2019. gada 4. jūnija Latvijas Republikas Satversmes tiesas lēmums par jautājumu uzdošanu Eiropas savienības tiesai prejudiciāla nolēmuma pieņemšanai (lietā Nr. 2018-18-01). <https://curia.europa.eu/juris/showPdf.jsf?jsessionid=73F2B61C43A63DBED1035C071F0BA5D6?text=&docid=219936&pageIndex=0&doclang=LV&mode=req&dir=&occ=first&part=1&cid=2098795> [Aplūkots 12.10.2021.]
18. Pārkāpumu uzskaites punkti. Vispārēja informācija. <https://www.csdd.lv/parkapumu-uzskaites-punkti/vispariga-informacija> [Aplūkots 26.10.2021]

#### Normatīvie akti

19. Apvienoto Nāciju organizācija, Vīnes konvencija par ceļu satiksmi, 08.11.1968. <https://likumi.lv/ta/lv/starptautiskie-ligumi/id/721> [Aplūkots 21.06.2021.]
20. International Convention with respect to the Circulation of Motor Vehicles, 11.10.1909. [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Convention\\_internationale\\_relative\\_%C3%A0\\_la\\_Circulation\\_des\\_Automobiles,\\_Paris,\\_1909.pdf](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Convention_internationale_relative_%C3%A0_la_Circulation_des_Automobiles,_Paris,_1909.pdf) [Aplūkots 21.06.2021.]
21. Līgums par Eiropas transportlīdzekļu un vadītāja apliecību informācijas sistēmu (EUCARIS). Starptautisks dokuments. <https://likumi.lv/ta/lv/starptautiskie-ligumi/id/1472> [Aplūkots 22.06.2021.]

22. Pārrobežu sadarbības pastiprināšana (Prīmes lēmums) : <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/HTML/?uri=LEGISSUM:j10005&from=EN> [Aplūkots 22.06.2021.]
23. Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis 06.08.2008. PADOMES LĒMUMS 2008/615/TI <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=OJ:L:2008:210:FULL&from=en> [Aplūkots 22.06.2021.]
24. Ministru kabineta noteikumi Nr. 185 “Transportlīdzekļu un to vadītāju valsts reģistra noteikumi” Latvijas Vēstnesis, 87, 02.05.2019. <https://likumi.lv/ta/id/306566-transportlidzeklu-un-to-vaditaju-valsts-registra-noteikumi> [Aplūkots 26.06.2021.]
25. EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA (ES) 2016/679. “Par fizisku personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi un šādu datu brīvu apriti un ar ko atceļ Direktīvu 95/46/EK (Vispārīgā datu aizsardzības regula)” Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis. L 119/1. 4.5.2016. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=CELEX:32016R0679&from=LV> [Aplūkots 26.06.2021.]
26. Latvijas Republikas un Apvienoto Arābu Emirātu saprašanās memorands par abu valstu vadītāja apliecību savstarpēju atzīšanu. Starptautisks dokuments <https://likumi.lv/ta/lv/starptautiskie-ligumi/id/1726> [Aplūkots 26.06.2021.]
27. Apvienoto Nāciju organizācija. Konvencija par ceļu satiksmi. Starptautisks dokuments <https://likumi.lv/ta/lv/starptautiskie-ligumi/id/721> [Aplūkots 26.06.2021.]
28. Police cooperation convention for southeast Europe. <https://www.rcc.int/download/docs/SEE%20Police%20Cooperation%20Convention%20050506.pdf/ab90cbcc9b994289f050bb5c8c1d9047> [Aplūkots 26.06.2021.]
29. PADOMES DIREKTĪVA 1999/37/EK “Par transportlīdzekļu reģistrācijas dokumentiem” Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis L 138/57. 01.6.1999. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=CELEX:31999L0037&from=EN> [Aplūkots 28.06.2021.]
30. Šengenas informācijas sistēmas darbības likums. Latvijas Vēstnesis, 102, 27.06.2007.; Latvijas Republikas Saeimas un Ministru Kabineta Ziņotājs, 14, 26.07.2007. <https://likumi.lv/ta/id/159481-sengenas-informacijas-sistemas-darbibas-likums> [Aplūkots 30.06.2021.]
31. EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA (ES) 2018/858 “Par mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju, kā arī tādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību apstiprināšanu un tirgus uzraudzību un ar ko groza Regulas (EK) Nr. 715/2007 un (EK) Nr. 595/2009 un atceļ Direktīvu 2007/46/EK” Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis. L 151/1. 14.6.2018.

- <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=CELEX:32018R0858&from=lv> [Aplūkots 03.07.2021]
32. COMMISSION IMPLEMENTING REGULATION (EU) 2019/1129 “amending Implementing Regulation (EU) No 79/2012 laying down detailed rules for implementing certain provisions of Council Regulation (EU) No 904/2010 concerning administrative cooperation and combating fraud in the field of value added tax” Official Journal of the European Union L 179/1. 03.7.2019 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32019R1129&from=ES> [Aplūkots 20.07.2021]
33. EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA (ES) 2018/1724 “Ar ko izveido vienotu digitālo vārteju, lai sniegtu piekļuvi informācijai, procedūrām un palīdzības un problēmu risināšanas pakalpojumiem, un ar ko groza Regulu (ES) Nr. 1024/2012” Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis L 295/1. 21.11.2018. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=CELEX:32018R1724&from=EN> [Aplūkots 20.07.2021]
34. Likums “Par Līgumu par Eiropas transportlīdzekļu un vadītāja apliecību informācijas sistēmu (EUCARIS)” Latvijas Vēstnesis, 62, 24.04.2002.; Latvijas Republikas Saeimas un Ministru Kabineta Ziņotājs, 10, 23.05.2002. <https://likumi.lv/ta/id/61502-par-ligumu-par-eiropas-transportlidzeklu-un-vaditaja-apliecibu-informacijas-sistemu-eucaris> [Aplūkots 24.07.2021.]
35. EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA 2006/126/EK “Par vadītāju apliecībām (Pārstrādāta versija)” Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis. L 403/18. 30.12.2006. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=CELEX:32006L0126&from=en> [Aplūkots 01/08.2021.]
36. EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA (ES) 2018/645 “ar ko groza Direktīvu 2003/59/EK par dažu kravu vai pasažieru pārvadāšanai paredzētu autotransporta līdzekļu vadītāju sākotnējās kvalifikācijas iegūšanu un periodisku apmācību un Direktīvu 2006/126/EK par vadītāju apliecībām” Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis. L 112/29. 02.5.2018 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=CELEX:32018L0645&from=EN> [Aplūkots 01.08.2021.]
37. Ceļu satiksmes likums. Latvijas Vēstnesis, 274/276, 21.10.1997.; Latvijas Republikas Saeimas un Ministru Kabineta Ziņotājs, 22, 27.11.1997. <https://likumi.lv/ta/id/45467-celu-satiksmes-likums> [Aplūkots 01.08.2021.]
38. EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA (ES) 2015/413 “Ar ko veicina pārrobežu apmaiņu ar informāciju par ceļu satiksmes drošības noteikumu

- pārkāpumiem” Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis. L 68/9. 13.3.2015. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=CELEX:32015L0413&from=EN>  
[Aplūkots 03.08.2021]
39. EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA (ES) 2015/413 “Ar ko veicina pārrobežu apmaiņu ar informāciju par ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumiem” Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis. L 68/9. 13.3.2015. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=CELEX:32015L0413&from=EN>  
[Aplūkots 02.08.2021.]
40. Ministru kabineta rīkojums Nr.227 “Par Eiropas Savienības Padomes Lēmumā 2008/615/TI (2008.gada 23.jūnijs) par pārrobežu sadarbības pastiprināšanu, jo īpaši apkarojot terorismu un pārrobežu noziedzību, paredzēto kontaktpunktu noteikšanu” Latvijas Vēstnesis, 65, 23.04.2010. <https://likumi.lv/ta/id/208560-par-eiropas-savienibas-padomes-lemuma-2008615ti-2008-gada-23-junijs-par-parrobezu-sadarbibas-pastiprinasanu-jo-ipasi> [Aplūkots 03.08.2021.]
41. Pārrobežu sadarbības pastiprināšana (Prīmes lēmums)  
[http://publications.europa.eu/resource/cellar/6f78075a-60e5-4003-b2bb-952896a878b2.0016.02/DOC\\_2](http://publications.europa.eu/resource/cellar/6f78075a-60e5-4003-b2bb-952896a878b2.0016.02/DOC_2) [Aplūkots 03.08.2021.]
42. EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA 2014/45/ES “par mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju periodiskajām tehniskajām apskatēm un par Direktīvas 2009/40/EK atcelšanu” Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis. L 127/51. 29.4.2014 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014L0045&from=lv> [Aplūkots 06.08.2021.]
43. EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA 2014/47/ES “par Savienībā izmantotu komerciālo transportlīdzekļu tehniskajām pārbaudēm uz ceļiem un par Direktīvas 2000/30/EK atcelšanu” Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis. L 127/134. 29.4.2014. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014L0047&from=en> [Aplūkots 10.08.2021.]
44. EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA (ES) 2020/1054 “ar ko Regulu (EK) Nr. 561/2006 groza attiecībā uz minimālajām prasībām par maksimālajiem transportlīdzekļa ikdienas un iknedēļas vadīšanas laikiem, minimālajiem pārtraukumiem un ikdienas un iknedēļas atpūtas laikposmiem un ar ko Regulu (ES) Nr. 165/2014 groza attiecībā uz pozicionēšanu ar tahogrāfu palīdzību” Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis. L 249/1. 31.7.2020. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=CELEX:32020R1054&from=EN>  
[Aplūkots 10.08.2021.]

45. EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA (ES) 2020/1055 “ar ko groza Regulas (EK) Nr. 1071/2009, (EK) Nr. 1072/2009 un (ES) Nr. 1024/2012, lai tās pielāgotu norisēm autotransporta nozarē” Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis. L 249/17. 31.7.2020. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=CELEX:32020R1055&from=EN> [Aplūkots 10.08.2021.]
46. EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA (ES) 2020/1056 “par kravu pārvadājumu elektronisku informāciju” Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis. L 249/33. 31.7.2020. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=CELEX:32020R1056&from=EN> [Aplūkots 10.08.2021.]
47. EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA (ES) 2020/1057 “ar ko attiecībā uz izpildes nodrošināšanas prasībām groza Direktīvu 2006/22/EK un attiecībā uz Direktīvu 96/71/EK un Direktīvu 2014/67/ES nosaka īpašus noteikumus autotransporta nozarē strādājošo transportlīdzekļu vadītāju norīkošanai darbā, un groza Regulu (ES) Nr. 1024/2012” Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis. L 249/49. 31.7.2020. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=CELEX:32020L1057&from=EN> [Aplūkots 10.08.2021.]
48. EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA (ES) Nr. 165/2014 “par tahogrāfiem autotransportā, ar kuru atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 3821/85 par reģistrācijas kontrolierīcēm, ko izmanto autotransportā, un groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 561/2006, ar ko paredz dažu sociālās jomas tiesību aktu saskaņošanu saistībā ar autotransportu” Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis. L 60/1. 28.2.2014 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014R0165&from=EN> [Aplūkots 14.08.2021.]
49. KOMISIJAS ĪSTENOŠANAS REGULA (ES) 2016/68 “par kopīgām procedūrām un specifikācijām, kas vajadzīgas vadītāja karšu elektronisko reģistru savstarpējai savienojamībai” Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis. L 15/51. 22.1.2016. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=CELEX:32016R0068&from=EN> [Aplūkots 14.08.2021.]
50. EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA 1999/62/EK “par dažu infrastruktūru lietošanas maksas noteikšanu smagajiem kravas transportlīdzekļiem” Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis. L 187/42. 20.7.1999. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=CELEX:31999L0062&from=EN> [Aplūkots 14.08.2021.]

51. Autoceļu lietošanas nodevas likums. Latvijas Vēstnesis, 200, 23.12.2008.; Latvijas Republikas Saeimas un Ministru Kabineta Ziņotājs, 2, 29.01.2009.  
<https://likumi.lv/doc.php?id=185656> [Aplūkots 14.08.2021.]
52. Ministru kabineta noteikumi Nr.272. "Autoceļu lietošanas nodevas maksāšanas, iekasēšanas un administrēšanas kārtība." Latvijas Vēstnesis, 107, 03.06.2014.  
<https://likumi.lv/doc.php?id=266626> [Aplūkots 17.08.2021.]
53. EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA (ES) 2019/520 "par ceļu lietotāju nodevu elektroniskās iekasēšanas sistēmu savstarpēju izmantojamību un informācijas par ceļu lietošanas maksu nesamaksāšanu pārrobežu apmaiņas veicināšanu Savienībā" Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis. L 91/45. 29.3.2019.  
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=CELEX:32019L0520&from=en> [Aplūkots 17.08.2021.]
54. EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA 2010/64/ES "par tiesībām uz mutisko un rakstisko tulkojumu kriminālprocesā" Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis. L 280/1. 26.10.2010. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=CELEX:32010L0064&from=LV> [Aplūkots 26.10.2021]
55. Protokols, ar ko groza Līgumu par Eiropas transportlīdzekļu un vadītāja apliecību informācijas sistēmu (EUCARIS) starptautisks dokuments, daudzpusējs . 08.06.2017. Ratificēts Saeima. Publicēts "Latvijas Vēstnesis", 252, 19.12.2017.  
<https://likumi.lv/ta/lv/starptautiskie-ligumi/id/1753> [Aplūkots 12.08.2021.]

Maģistra darbs „Pārrobežu informācijas apmaiņas tiesiskais regulējums valsts funkciju izpildei un ar to saistītas problēmas sauszemes transportlīdzekļu jomā” izstrādāts LU Juridiskajā fakultātē.

Ar savu parakstu apliecinu, ka pētījums veikts patstāvīgi, izmantoti tikai tajā norādītie informācijas avoti un iesniegtā darba elektroniskā kopija atbilst izdrukai.

Autors: Pāvels Dorohins

(Šis dokuments ir elektroniski parakstīts ar drošu elektronisko parakstu un satur laika zīmogu)

Rekomendēju/nerekomendēju darbu aizstāvēšanai

Vadītājs: Asoc.prof. Annija Kārklīņa \_\_\_\_\_ .\_.202\_.

(paraksts)

Recenzents:

Darbs iesniegts LU Juridiskās fakultātes Valststiesību zinātņu katedrā .\_.202\_.

Dekāna pilnvarotā persona: metodiķe \_\_\_\_\_

(paraksts)

Darbs aizstāvēts Valsts pārbaudījuma komisijas sēdē

\_.202\_ . protokola nr. \_\_\_\_\_, vērtējums: \_\_\_\_\_

Komisijas sekretārs: \_\_\_\_\_