EUROOPA
KOMISJON

Brüssel, 31.5.2017
COM(2017) 280 final

2017/0128 (COD)

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV

liidu elektroonilise teemaksu koostalitlusvõime ja teemaksude tasumata jätmist käsitleva piiriülese teabevahetuse hõlbustamise kohta (uuesti sõnastatud)

(EMPs kohaldatav tekst)
{SWD(2017) 190 final}
{SWD(2017) 191 final}
{SWD(2017) 192 final}
{SWD(2017) 193 final}

SELETUSKIRI

1. ETTEPANEKU TAUST

• Ettepaneku põhjused ja eesmärgid

Elektroonilisi maksude kogumise süsteeme kasutatakse riiklikul, piirkondlikul ja kohalikul tasandil 20 liikmesriigis ning süsteemide arv suureneb pidevalt. Valdav osa süsteeme nõuab teekasutajatelt sõidukitesse eriseadmete („sõiduki seadmestik“) paigaldamist. Ehkki mõned neist on piiriüleselt koostalitlusvõimelised, siis suurem osa seda ei ole. See toob kasutajatele kaasa kulu ja koormuse, sest nad peavad varustama oma sõiduki mitme seadmestikuga, et oleks võimalik sujuvalt läbida eri riike. Praegu on prognoositavad kulud 334 miljonit eurot aastas ja prognoositavalt vähenevad need 2025. aastaks pisut alla 300 miljoni euroni aastas (kui ELi tasandil uusi meetmeid ei võeta).

Puudulik piiriülene koostalitlusvõime tähendab kulusid ka ametiasutustele, kes peavad hankima üleliigseid seadmestikke (mis töötavad riigisiseselt, aga mida ei saa kasutada välismaal) ja neid hooldama. Kõigest ühes riiklikus süsteemis, milles sõidukite asukohad määratakse satelliitside abil,[1] on seadmestike hankimise ühekordne kulu 120 miljonit eurot ja hoolduskulu 14,5 miljonit eurot aastas.

Nende probleemide lahendamiseks võeti 2004. aastal vastu direktiiv elektroonilise maanteemaksu koostalitlusvõime kohta[2]. Komisjoni 2009. aasta otsuses, milles käsitleti koostalitlusvõime saavutamist praktikas,[3] nähti ette, et ELi kõigi elektrooniliste maksude kogumise süsteemidega ühilduvaid seadmestikke pakuvad teekasutajatele spetsiaalsed Euroopa elektroonilise maksukogumisteenuse (EETS) osutajad.

Õigusaktide eesmärgid on siiani suuresti saavutamata. On saavutatud teatav piiriülene koostalitlusvõime, kuid Horvaatias, Iirimaal,[4] Itaalias, Kreekas, Poolas, Saksamaal, Slovakkias, Sloveenias, Tšehhi Vabariigis, Ungaris[5] ja Ühendkuningriigis saab maksude tasumiseks endiselt kasutada vaid riiklikke seadmestikke.

Sellel on kaks peamist põhjust.

– EETSi osutajad puutuvad kokku oluliste sisenemistõketega, näiteks:

  - diskrimineeriv kohtlemine ametiasutuste poolt (sh turgu valitsevate ettevõtjate kaitsmine);
  - pikad ja muutuvad heakskiitmismenetlused ning
  - kohalike süsteemide tehnilised iseärasused, mis ei ühildu kehtestatud standarditega.

---

[1] Selliseid süsteeme kasutatakse praegu Belgias, Saksamaal, Slovakkias ja Ungaris, kuid nende kasutuselevõttu plaanivad ka muud liikmesriigid (praegu Bulgaaria ja Rootsi).

[2] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2004. aasta direktiiv 2004/52/EÜ ühenduse elektroonilise maanteemaksu koostalitlusvõime kohta (ELT L 166, 30.4.2004, lk 124–143).

[3] Komisjoni 6. oktoobri 2009. aasta otsus 2009/750/EÜ Euroopa elektroonilise maksukogumisteenuse määratluse ja tehniliste elementide kohta (ELT L 268, 13.10.2009, lk 11–29).

[4] Iirimaal on palju seadmestike pakkujaid, kuid kõik nad on riiklikud. Praeguse seisuga ei ole seadmestikud piiriüleselt koostalitlusvõimelised.

[5] Ungari maksukogumissüsteemis saab kasutada erinevaid seadmestikke, kuid pea kõik need on riiklikud. Praeguse seisuga ei saa veel kasutada EETSi seadmestikke.

Asjaolu, et kehtivates õigusaktides ei ole piisavalt selgelt sätestatud maksude kehtestajate (maksukogumissüsteemide haldajate) ja liikmesriikide kohustused EETSi osutajate suhtes, on võimaldanud säilitada tõkkeid, rikkumata seejuures ELi õigusakte. Seetõttu on oluline need kohustused üksikasjalikult täpsustada, et EETSi teenused saaksid areneda paralleelselt riiklikega.

– EETSi õigusaktidega on pandud EETSi osutajatele liigsed kohustused, näiteks:

  - kohustus osutada oma teenuseid kõigis liikmesriikides 24 kuu jooksul alates nende ametlikust registreerimisest. Teadaolevalt on see pikka aega takistanud võimalikel osutajatel registreeruda, kuna nad on kartnud registreeringu tühistamist oma asukohaliikmesriigis, kui nad ei suuda kõiki EETSi piirkondi õigeaegselt hõlmata; ning
  - kohustus teenindada kergsõidukite turgu kallite satelliidipõhiste seadmestikega (ehkki üheski kergsõidukite elektroonilises maksukogumise süsteemis satelliitsidel põhinevat asukoha määramist praegu ei kasutata). Nii ei ole EETSi osutajatel võimalik pakkuda kergsõidukite omanikele konkurentsivõimelist teenust. Satelliitsidel põhinevad seadmestikud on endiselt kallimad kui riiklike maksukogumisteenuse osutajate poolt kasutatavad lihtsad kõrgsageduslainet kasutavad seadmestikud ning nende täiendavad funktsioonid ja arvutusvõimsus on kergsõidukite maksukogumise kontekstis ülearused. Kuni satelliitsidel põhinevad seadmestikud on endiselt nii kallid, on oluline ette näha ajavahemik, mille jooksul oleks võimalik luua kergsõidukite EETSi turg, lubades EETSi osutajatel varustada oma klientide sõidukeid lihtsate seadmestikega, mis ühilduvad olemasolevate maksukogumissüsteemidega.

Teine probleem seondub raskustega teemaksude maksmise tagamisel teises liikmesriigis registreeritud sõidukite puhul. Liikmesriik, mis tuvastab automaatkontrolliseadmete abil teemaksu maksmata jätmisega seonduva rikkumise, ei saa rikkujat tuvastada registreerimisnumbri alusel, kui sõiduk on registreeritud välismaal. ELi tasandil puudub õiguslik alus sõidukite registreerimisandmete liikmesriikide vahel vahetamiseks teemaksude kogumise eesmärgil. Sellest tulenev riiklike, piirkondlike ja kohalike maksukogumiskavade raames saamata jääv tulu on ligikaudu 300 miljonit eurot aastas.

Selleks et algusest peale ära kasutada uute teenuste ja rakenduste, eelkõige koostoimivate arukate transpordisüsteemide potentsiaalset koostoimet elektroonilise maksukogumissüsteemiga, on oluline jälgida nende arengut. Samuti on oluline, et lisandväärtusega teenuste osutamisel lubataks kasutada sama tehnoloogilist platvormi (sõiduki seadmestikke) kui elektroonilistel maksukogumissüsteemidel.

Käesolev ettepanek on osa õigusloome kvaliteedi ja tulemuslikkuse programmist, mille raames keskendutakse ettevõtjate regulatiivse koormuse vähendamisele.

- **Kooskõla poliitikavaldkonnas praegu kehtivate õigusnormidega**

Käesoleva algatuse näol on tegu kehtiva õigusakti (direktiivi 2004/52/EÜ) uuesti sõnastamisega. Selle eesmärk on keskenduda kehtivate õigusaktide puudustele, et muuta need eesmärkide saavutamisel tõhusamaks. Samuti tehakse ettepanek, et direktiivis tuleks täpsemalt kajastada EETSi eri turuosaliste rolle, mis on praegu määratletud üksnes otsuses 2009/750/EÜ.

- **Kooskõla muude liidu tegevuspõhimõtetega**

Parandades elektroonilise maksukogumise turu raamtingimusi, aidatakse algatusega kaasa siseturu ja digitaalse ühtse turu väljakujundamisele. Lihtsustades ka elektrooniliste maksude kasutamist ja rakendamist, aidatakse kaasa „kasutaja maksab“ ja „saastaja maksab“ põhimõtete ulatuslikumale kasutamisele, aidates sellega kaasa energialiidu eesmärkide saavutamisele. Eelkõige suurendatakse sellega käesoleva algatusega samaaegselt esitatava direktiivi 1999/62/EÜ (raskete kaubaveokite maksustamise kohta teatavate infrastruktuuride kasutamise eest)[6] muutmise ettepaneku tulemuslikkust ja tõhusust.

Samuti on algatusega ette nähtud kavandatav õigusraamistik sõidukite registreerimisandmete vahetamiseks teemaksude kogumise eesmärgil. Sellega aidatakse kaasa eesmärkide saavutamisele õigusküsimuste ja põhiõiguste valdkondades. Operatiivsemal tasandil on asjaomased sätted kooskõlas direktiiviga (EL) 2015/413, millega hõlbustatakse piiriülest teabevahetust liiklusohutusnõuete rikkumise kohta[7]. Asjaomased sätted on kooskõlas ka isikuandmete kaitse valdkonnas kehtivate õigusaktidega.

2. ÕIGUSLIK ALUS, SUBSIDIAARSUS JA PROPORTSIONAALSUS

- **Õiguslik alus**

Ettepaneku ja kehtiva direktiivi (2004/52/EÜ) õiguslik alus on aluslepingu artikkel 91.

- **Subsidiaarsus (ainupädevusse mittekuuluva valdkonna puhul)**

Liikmesriigi A elektroonilise maksukogumise turu ebarahuldav korraldus avaldab negatiivset mõju liikmesriigis B registreeritud teekasutajatele ja vastupidi. Üksikutel liikmesriikidel ei ole stiimulit ise midagi muuta, kui ei võeta arvesse ELi kodanike ja ettevõtjate huvisid. Seda saab saavutada üksnes ELi tasandil võetavate meetmega.

Teemaksude maksmise piiriülese jõustamise osas on valitsustevaheline lähenemisviis osutunud piiratuks, kuna liikmesriigid on omavahel sõlminud vaid mõned kahepoolsed lepingud. Üksnes EL saab kehtestada tõhusa teabevahetussüsteemi, mille kaudu kõik liikmesriigid saavad vahetada teemaksu tasumata jätnute kohta teavet.

- **Proportsionaalsus**

Uued elemendid (võrreldes direktiiviga 2004/52/EÜ) on sõnastatud sidusrühmade poolt avaliku konsultatsiooni raames välja pakutud poliitikameetmete täieliku nimekirja põhjaliku eelanalüüsi alusel. Üheks põhiliseks hindamiskriteeriumiks oli proportsionaalsus. Vähem proportsionaalseid meetmeid (eelkõige elektrooniliste maksukogumissüsteemide range ühtlustamine ELis) analüüsiti mõjuhinnangus ja need jäeti kõrvale.

- **Vahendi valik**

Algatusega muudetakse oluliselt direktiivi 2004/52/EÜ sätteid ja lisatakse mitu uut sätet. Selguse huvides on ettepaneku näol seega tegu uue (uuesti sõnastatud) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga.

---

[6] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. juuni 1999. aasta direktiiv 1999/62/EÜ raskete kaubaveokite maksustamise kohta teatavate infrastruktuuride kasutamise eest (EÜT L 187, 20.7.1999, lk 42).

[7] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. märtsi 2015. aasta direktiiv (EL) 2015/413, millega hõlbustatakse piiriülest teabevahetust liiklusohutusnõuete rikkumise kohta (ELT L 68, 13.3.2015, lk 9–25).

3. JÄRELHINDAMISE, SIDUSRÜHMADEGA KONSULTEERIMISE JA MÕJU HINDAMISE TULEMUSED

• Praegu kehtivate õigusaktide järelhindamine või toimivuse kontroll

Direktiivi 2004/52/EÜ ja otsuse 2009/750/EÜ järelhindamine, mis vormistati ühe komisjoni talituste töödokumendina,[8] viis järgmiste järeldusteni:

– suurem osa õigusaktide eesmärke on saavutamata: maksude kehtestajate seisukohast ei ole elektroonilise maksukogumise kulud vähenenud ja endiselt puudub EETS teekasutajatele;

– koostalitluslike elektrooniliste teemaksusüsteemide valdkonnas ei ole tehtud suuri edusamme ja sõidukite seadmestikud ei ole integreeritud muude seadmetega (mõne erandiga); koostalitlusvõime piirdub tavaliselt riikliku tasandiga; sõlmitud on vaid mõni, piiratud ulatusega piiriülene leping; suhteliselt väike piiriülene koostalitlusvõime tuleneb paljude liikmesriikide turgude konkurentsile suletud struktuurist, kuna ametiasutused on andnud turul eelisseisundi ühele maksukogumissüsteemi käitajale, samuti EETSi õigusaktide endi seatud tõketest (eelkõige EETSi osutajate kohustusest suuta osutada oma teenuseid kogu ELis 24 kuu jooksul); piiriülese koostalitlusvõime tagamine on kallis ja keeruline, kuna EETSi õigusaktidega lubatud kolme tehnoloogia rakendamisel esinevad liikmesriikide eraldiseisvates maksukogumissüsteemides märkimisväärsed erinevused; koostalitlusvõime saavutamist takistab ka see, et puuduvad tõhusad sätted, millega tagada teemaksude maksmine teises liikmesriigis registreeritud sõidukite puhul;

– kohaldamisala osas on õigusakt asjakohane vaid osaliselt, kuna kõigilt EETSi osutajatelt Euroopa kõigi sõidukiliikide ja maksukogumise piirkondade hõlmamise nõudmist peetakse liigseks; oleks tõhusam, kui osutajatel oleks vabadus vastata oma klientide vajadustele ja neil ei oleks kohustust klientidele peale suruda terviklikku, kuid kallist ja ebavajalikku teenust;

– õigusakt võimaldaks anda suurt ELi tasandi lisaväärtust, kuna liikmesriikide vahelised vabatahtlikud koostöölepingud ei ole kaasa aidanud EETSi laiale levikule siseturul; kuna sõlmitud on vaid mõned vabatahtlikud koostöölepingud, on see potentsiaal täidetud vaid väga piiratud ulatuses; ning

– direktiivis on sätestatud, et EETSi osutamise eest vastutavad määratlemata „ettevõtjad“, otsuses aga on konkreetsemalt osutatud „Euroopa elektroonilise maksukogumisteenuse osutajatele“; seega esineb kahe õigusakti vahel teatav ebakõla.

Järelhindamise tulemusi võeti otseselt arvesse nende probleemide väljaselgitamisel, mida käesoleva algatusega soovitakse lahendada.

• Konsulteerimine sidusrühmadega

Järelhindamise ja mõjuhinnangu ettevalmistamisel korraldas komisjon viis peamist konsulteerimist.

1) Avatud avalik konsultatsioon veebiküsimustiku alusel

[8] Insert reference when published

Konsulteerimine toimus 8. juulist kuni 2. oktoobrini 2016 (12 nädalat). Küsimustik hõlmas peamiselt üldsusele olulisi küsimusi, andes neile võimaluse väljendada oma seisukohti elektroonilise maksukogumise kohta, minemata tehnilistesse üksikasjadesse. Vastajatel oli aga võimalik väljendada oma seisukohti vastustes mitmele avatud küsimusele ning laadida üles seisukohti ja muid dokumente.

Komisjon jaoks oli konsulteerimise eesmärk koguda üldsuse seisukohti laialdaste poliitikavalikute kohta (nii kehtivates õigusaktides kui ka õigusaktide läbivaatamise raames). Ehkki vastuste suhteliselt väike arv seab kahtluse alla nende esinduslikkuse, väljendati neis suurt toetust kõigile käesoleva ettepaneku ulatuslikele poliitikavalikutele;

2) Avalikult kõigile sidusrühmadele adresseeritud üleskutse kirjalikeks märkusteks

Sidusrühmadele anti võimalus esitada märkusi järelhindamise ja mõjuhinnangu kohta. Kokku saadi 22 asjakohast märkust: üheksa maksude kehtestajatelt / teede käitajatelt, üheksa transpordiettevõtjatelt ja neli ametiasutustelt;

3) Piiratud konsulteerimine kutsealaste sidusrühmadega järelhindamisega seonduvates küsimustes

Suunatud konsulteerimine sidusrühmadega algas 26. juunil 2015 ja oli vastamiseks avatud 1. septembrini 2015 (10 nädalat). Põhiliseks eesmärgiks oli koguda teavet ja andmeid, et komisjon saaks järelhindamise tegemiseks vajalikku teavet.

EETSi eri sidusrühmadele suunatud neljale küsimustikule saadi kokku 22 vastust. Suurte sidusrühmade suhteliselt väikese arvu ja valdkonna hea töökorralduse tõttu on põhjust eeldada, et tulemused on väga esinduslikud.

Vastuste kvaliteet oli kõikuv, kuid ligikaudu pooltest vastustest sai konkreetseid andmeid ja laialdast teavet, mida komisjon võttis arvesse oma talituste töödokumendis. Ülejäänud pool sisaldas peamiselt arvamusi ja seisukohti, mis aitasid komisjonil mõista sidusrühmade seisukohti seoses kehtivate õigusaktide tulemuslikkuse ja tõhususega;

4) Piiratud konsulteerimine kutsealaste sidusrühmadega EETSi õigusraamistiku peatse läbivaatamise ettepanekuga seonduvates küsimustes

Kõnealune suunatud konsulteerimine sidusrühmadega EETSi õigusraamistiku muutmise mõjuhinnangu osas algas 5. oktoobril 2016 ja oli vastamiseks avatud 13. novembrini 2016 (kuus nädalat).

Peaeesmärgiks oli koguda teavet ja andmeid, et komisjon saaks koostada mõjuhinnangu „probleemi määratlemise“ osa, aga ka koguda sidusrühmade seisukohti poliitikavalikute ja võimalike meetmete kohta, mida komisjon võiks välja pakkuda.

Küsimustikule saadi kokku 35 vastust, st oluliselt rohkem kui järelhindamist käsitlevale sarnasele konsulteerimisele. Mitmes suurepärases vastuses analüüsiti probleeme süvitsi, lisades statistikat ja muid andmeid ning soovitusi konkreetseteks poliitikalahendusteks. Vastused andsid märkimisväärse panuse mõjuhinnangu tõendibaasi tugevdamisse ja võimalike poliitikameetmete sõnastamisse;

5) Reaktsioonid hindamise tegevuskavale ja esialgsele mõjuhinnangule

Sidusrühmadele anti võimalus reageerida avaldatud hindamise tegevuskavale ja esialgsele mõjuhinnangule. Ükski sidusrühm seda aga ei teinud.

- **Eksperdiarvamuste kogumine ja kasutamine**

Komisjoni toetamiseks mõjuhinnangu aruande koostamisel värvati väliseksperdid. Kaasneva uuringu koostas Ricardo[9]. Mõjuhinnangu raames kasutati ka komisjoni poolt järelhindamise raames koostatud kahe varasema uuringu (*State of the art of electronic tolling*[10] ja *Expert review of the EETS legislative acts)*[11] tulemusi.

- **Mõjuhinnang**

Algatust toetas mõjuhinnang, millele õiguskontrollikomitee andis esmalt negatiivse hinnangu. Õiguskontrollikomitee oli seisukohal, et aruandes ei nimetatud konkreetse eesmärgina ELi elektrooniliste maksukogumissüsteemide täielikku koostalitlusvõimet ega selgitatud, kuidas poliitikavariantidega aidatakse kaasa koostalitlusvõimele. Samuti ei selgitatud poliitikavariantides piisavalt otsustajate tegelikke mööndusi ja valikuid ning aruandes ei käsitletud piisavalt sidusrühmade, eelkõige liikmesriikide seisukohti.

Selleks et võtta arvesse õiguskontrollikomitee soovitusi, tehti aruandesse järgmised muudatused:

– muudeti üldeesmärki, et selgitada, et algatuse eesmärgiks on pakkuda igale teekasutajale juurdepääsu koostalitlusvõimelistele maksukogumisteenustele tema vajadustele ja nõudmistele vastaval tasemel, mis hõlmab täieliku koostalitlusvõime võimalust; lisaks täiendati erieesmärgi nr 1 teksti, et selgitada, et see ei ole mitte üksnes kooskõlas koostalitlusvõime kolme tasandi (tehniline, menetluslik ja lepinguline) saavutamise eesmärgiga, vaid hõlmab ka EETSi turul konkurentsi loomise toetamise eesmärki;

– kahes uues punktis (5.1 ja 5.2) esitatakse poliitikameetmete täieliku loetelu eelanalüüsi tulemused, mida arutati sihtrühmadega avaliku konsultatsiooni raames; lisaks muudeti üks poliitikavariant lihtsast ühtlustamisvariandist variandiks, mis hõlmab ka turumeetmeid;

– sidusrühmade seisukohad, keskendudes eelkõige liikmesriikidele, esitati põhjalikult punktides 5.1 ja 5.2;

Mõjuhinnangu aruande muudetud versioonile andis õiguskontrollikomitee positiivse hinnangu reservatsioonidega. Õiguskontrollikomitee esitas reservatsioonid kolmes valdkonnas:

– õiguskontrollikomitee oli seisukohal, et mõjuhinnangu aruandes ei olnud esitatud põhimeetmeid, mis on kavandatud tulemuste saavutamisel olulised ning nende vastastikuseid seoseid ei olnud hinnatud;

– õiguskontrollikomitee märkis ka seda, et aruandest ei selgu endiselt, kuidas kavandatud meetmed aitaksid kaasa kavandatud koostalitlusvõime saavutamisele ELis ja millised riskid kaasnevad eelistatud valikuga.

Samuti osutas õiguskontrollikomitee asjaolule, et aruandes ei selgitatud, miks ei kaalutud kõige tõhusama ja kõige kulutõhusama lahenduse vahelisi võimalusi.

Vastuseks reservatsioonidele tehti järgmised täiendused:

– tabelisse 9 lisati üksikasjalikud selgitused oluliste meetmete ja nende vastastikuste seoste kohta;

– lisati uus tabel 19 üldeesmärgi saavutamise tulemuslikkuse kohta ning ohu kohta, et poliitikavariandiga nr 2 ei ole seda tegelikult võimalik saavutada; ning

[9] Insert link when published.
[10] http://ec.europa.eu/transport/modes/road/road_charging/doc/study-electronic-road-tolling.pdf
[11] http://ec.europa.eu/transport/modes/road/studies/doc/2015-09-ex-post-evaluation-eets-4icom.pdf

– punktidesse 5.1.4 ja 5.4 lisati uus tekst selle selgitamiseks, miks ei kaalutud kõige tõhusama ja kõige kulutõhusama lahenduse vahelisi võimalusi.

Mõju hindamisel vaadeldi kolme üldist põhimõttelist poliitikavarianti:

1. mõnede probleemide lahendamine iseregulatsiooni teel ja teiste lahendamine seadusandlike meetmetega;
2. kõigi probleemide lahendamine seadusandlike meetmetega, jäädes otsuses 2009/750/EÜ võetud „turupõhise“ lähenemisviisi juurde; ning
3. mõnede probleemide lahendamine ELi elektrooniliste maksukogumissüsteemide täieliku tehnilise ja menetlusliku ühtlustamise teel ja teiste lahendamine seadusandlike meetmetega.

Eelistatakse poliitikavarianti nr 2. Variant valiti välja lähtuvalt selle suurest tulemuslikkusest ja tõhususest (kulud *versus* tulud) eesmärkide saavutamisel, kusjuures kõrvalmõju on üldiselt positiivne.

Oodatav tulu on järgmine:

- teekasutajad: kogusääst 2025. aastani 370 miljonit eurot (nüüdispuhasväärtusena (NPV)); suurem osa sellest toob kasu autoveo-ettevõtjatele, st peamiselt VKEdele;
- teevõrkude haldajad: sääst 2025. aastani 48 miljonit eurot (NPV), mis saadakse tänu sõidukite mittevajalike seadmestike hankimata jätmisele ja täiendavale teemaksutulule tulenevalt maksu piiriülest maksmist tagavatest parematest eeskirjadest (150 miljonit eurot aastas); ning
- EETSi osutajad: eeldatavalt 12 EETSi osutaja kohta on sääst 2025. aastani 10 miljonit eurot (NPV), mis saadakse tänu sellele, et vähendatakse liikmesriikide turgudele sisenemisega seotud regulatiivset koormust ja laiendatakse turgu, mis toob lisatulu 700 miljonit eurot aastas.

Oodatav kulu on järgmine[12]:

- teevõrkude haldajad: täiendav kogukulu 2025. aastani 174 miljonit eurot (NPV), mis tuleneb maksukogumissüsteemide kohandamisest uutele nõuetele, ja EETSi osutajatele täiendavalt makstavast 700 miljonist eurost aastas (kogukulu, kõik teevõrkude haldajad, kõik EETSi osutajad); Mõju on aga eelarve seisukohast neutraalne, kuna see vastab selle tegevuse edasiandmisele, millega praegu tegelevad ettevõtete juhid ise või nende alltöövõtjad.

Eelistatud poliitikavariandi netokogukasu (tulud miinus kulud) on 2025. aastani 254 miljonit eurot (NPV).

- **Õigusnormide toimivus ja lihtsustamine**

Algatusega vähendatakse ettevõtjate regulatiivset koormust 2025. aastani eeldatavalt 254 miljoni euro võrra järgmiselt:

– teekasutajate regulatiivse koormuse vähendamine 2025. aastani kokku 370 miljoni euro võrra; suurem osa sellest toob kasu autoveo-ettevõtjatele, kellest suurem osa on väikeettevõtjad (peamiselt mikroettevõtjad);

[12] Algatuse keskkonna- ja sotsiaalkulu ei ole märkimisväärne.

– teemaksu kehtestajate (st teevõrgu haldajate) (kellest ükski ei ole VKE) regulatiivse koormuse suurendamine kokku 126 miljoni euro võrra; ning

– EETSi osutajate (peamiselt suurte ja väga suurte ettevõtjate tütarettevõtjate) regulatiivse koormuse vähendamine kokku 10 miljoni euro võrra.

Kuna suurimas mõjutatud sihtrühmas (st autoveo-ettevõtjate hulgas) on valdavaks VKEd ja mikroettevõtjad ning neile avalduv mõju on positiivne, ei nähta nende puhul ette erandeid ega erieeskirju.

Algatusega edendatakse tõenäoliselt konkurentsi, võimaldades uutel ettevõtjatel siseneda varem monopolistlikele riiklikele elektroonilise maksukogumise turgudele. Algatusega vähendatakse autoveo-ettevõtjate regulatiivset koormust, suurendades sellega valdkondlikku konkurentsivõimet. Elektrooniliste maksukogumismeetodite ulatuslikum ühtlustamine toob kasu ka Euroopa seadmetootjatele, kes on tänu kindlatele ja tõhusatele ELi standarditele juba üleilmselt esirinnas.

Ettepanekuga aidatakse kaasa digitaalse ühtse turu eesmärkidele[13].

• **Põhiõigused**

Toimiva EETSi poole liikumine peaks lihtsustama piiriülest reisimist, toetades sellega kaupade ja inimeste vaba liikumist. Eeskirjade järgimise tõhusam tagamine, mis põhineb maksu tasumata jätnute isikuandmete vahetamisel, tagab oma liikmesriigi ja mujal registreeritud teekasutajate võrdse kohtlemise. Ettepanekuga kehtestatakse ka sätted, mis peaksid võimaldama kohelda EETSi osutajaid turgu valitsevate ettevõtjatega võrdselt.

Peamine mõju, mis seondub õigusega isikuandmete kaitsele ja õigusega eraelu puutumatusele, tuleneb liikmesriikidevahelise kohustusliku teabevahetusmehhanismi kehtestamisest seoses nende sõidukiomanike isikuandmetega, keda kahtlustatakse teemaksusüsteemivastase rikkumise toimepanekus või kes on seda tõendatult teinud. Mehhanism põhineb suuresti direktiivi (EL) 2015/413 sätetel piiriülese liikmesriikidevahelise koostöö kohta liiklusohutusega seotud eeskirjade rikkumiste valdkonnas. Seetõttu kehtestatakse asjakohased kaitsemeetmed selle tagamiseks, et ettepanek oleks täielikus kooskõlas põhiõiguste harta artiklitega 7 ja 8 ning isikuandmete kaitse valdkonnas kohaldatava õigusraamistikuga. Käesoleva direktiivi kohaselt kogutud andmeid peaks saama kasutada üksnes käesoleva direktiivi eesmärkide täitmiseks. Liikmesriigid peaksid täitma andmete kasutamise ja ajutise säilitamise tingimustega seotud kohustusi ning üldisemalt vajalikkuse ja proportsionaalsuse põhimõtteid isikuandmete kaitse valdkonnas.

Ettepaneku üle peeti Euroopa Andmekaitseinspektoriga konsultatsioone kahes etapis: esiteks konsulteeriti Euroopa Andmekaitseinspektoriga teabe vahetamiseks kavandatud süsteemi põhimõtete osas; teiseks konsulteeriti Euroopa Andmekaitseinspektoriga õigusakti teksti osas. Euroopa Andmekaitseinspektoril ei olnud täiendavaid märkusi.

4. MÕJU EELARVELE

Mõju liidu eelarvele puudub.

[13] Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele – Euroopa digitaalse ühtse turu strateegia, COM(2015) 192 (final), 6.5.2015.

5. MUU TEAVE

- **Rakenduskavad ning järelevalve, hindamise ja aruandluse kord**

Mõjuhinnanguga nähakse ette üksikasjalik järelevalvekava, mis tugineb 11 näitajale õigusakti mõju järelevalveks ja hindamiseks viie aasta möödumisel selle jõustumisest. Ettepanekusse lisati spetsiaalne säte aruandluse kohta, et hinnata uute sätete mõju piiriülesele teabevahetusele teemaksude kogumise eesmärgil.

- **Selgitavad dokumendid (direktiivide puhul)**

Võttes arvesse ettepaneku kohaldamisala ja asjaolu, et sõnastatakse uuesti kehtiv direktiiv (2004/52/EÜ), mille kõik liikmesriigid on täielikult üle võtnud, ei tundu põhjendatud ega proportsionaalne nõuda selgitavaid dokumente.

- **Ettepaneku sätete üksikasjalik selgitus**

Direktiivi 2004/52/EÜ teksti tehakse järgmised põhilised sisulised muudatused.

Artikkel 1: Reguleerimisese ja kohaldamisala

Lõikesse 1 lisatakse teine eesmärk (lisaks teemaksude elektroonilise kogumissüsteemi koostalitlusvõime tagamisele): liidus teemaksude tasumata jätmist käsitleva piiriülese teabevahetuse hõlbustamine.

Lõikes 2 jäetakse välja punkt b, et liikmesriikidel oleks võimalik vahetada teavet teemaksu tasumata jätnute kohta juhul, kui teemaksu kogumise süsteem ei vaja sõiduki seadmestiku paigaldamist. See muudatus on vajalik selleks, et võimaldada piiriülest jõustamist näiteks linnade teemaksude (sh ummikumaksude) ja muude süsteemide puhul, milles kasutatakse elektroonilisteks maksutehinguteks numbrimärgi automaatse tuvastamise tehnoloogiat.

Lõiget 3 muudetakse selle kinnitamiseks, et EETSi osutavad EETS osutajad, mitte teemaksude kehtestajad.

Artikkel 2: Mõisted

Direktiivis kasutatavate mõistete täpsustamiseks lisatakse artikkel mõistetega.

Artikkel 3: Tehnoloogilised lahendused

Lõikes 1 on täpsustatud, et selle sätteid kohaldatakse ainult selliste maksukogumissüsteemide suhtes, mis nõuavad sõiduki seadmestiku paigaldamist või kasutamist. Lisatakse sõna „kasutamist“, et kinnitada, et elektroonilisteks maksutehinguteks kasutatavat kaasaskantavat seadet loetakse käesoleva direktiivi kohaldamisel sõiduki seadmestikuks. Lõikes 1 selgitatakse uute ja olemasolevate elektrooniliste maksukogumissüsteemide puhul kohaldatavaid tehnoloogilisi lahendusi.

Lõike 1 puhul viiakse elektroonilisteks maksutehinguteks kasutatavate tehnoloogiate loetelu IV lisasse. Kui tehnoloogia aegub või kui loetelusse tuleks lisada uus tehnoloogia, mida on testitud otsuse 2009/750/EÜ artikli 20 kohaste katseprojektide raames, on komisjon volitatud loetelu muutma delegeeritud õigusaktiga.

Endine lõige 2 jäetakse välja, kuna see kordab direktiivi muid sätteid.

Uues lõikes 2 on sätestatud, et sõiduki seadmestik, milles kasutatakse satelliitsidel põhinevat asukoha määramise tehnoloogiat, ühildub asukoha määramise teenustega, mida osutavad süsteemid Galileo ja Euroopa Geostatsionaarne Navigatsioonilisasüsteem (EGNOS) ning võib ühilduda muude satelliitnavigatsioonisüsteemidega.

Lõikes 3 on täpsustatud, et direktiivi ja eelkõige IV lisa tehnoloogiliste nõuete täitmiseks võib EETSi sõiduki seadmestik ühenduda sõidukisse paigaldatud või selles olevate muude seadmetega, näiteks satelliitnavigatsioonisüsteemide või nutitelefonidega. Selles on ka täpsustatud, et ühenduseks sõiduki seadmestiku ja nimetatud muude seadmete vahel võib kasutada muud IV lisas loetlemata tehnoloogiat (nt *Bluetooth*i).

Lõikest 3 jäetakse välja sõnastus „mis on sobivad kasutamiseks kõikide sõidukite korral vastavalt artikli 3 lõikes 4 sätestatud ajakavale“, kahel põhjusel:

– EETSi osutajad ei peaks olema kohustatud osutama EETSi kõigile sõidukitele, vaid neil peaks olema võimalik osutada seda vaid raske- või kergsõidukitele; ning

– nagu on selgitatud lõikes 4, võib kergsõidukite seadmestik sobida üksnes kasutamiseks 5,8 GHz kõrgsageduslaine tehnoloogiaga ja seega mitte teatavates maksukogumissüsteemides, mida kohaldatakse raskesõidukite puhul, mis nõuab kõigi kolme lubatud tehnoloogiaga ühilduvat seadmestikku.

Uues lõikes 4 täpsustatakse, et sõiduki seadmestikku võib integreerida muude seadmetega ja seda võib kasutada muul eesmärgil kui maksude kogumine.

Uue lõikega 4 lisatakse erand, et võimaldada kergsõidukeid teenindavatel EETSi osutajatel pakkuda oma klientidele seadmestikke, mis sobivad kasutamiseks vaid 5,8 GHz kõrgsageduslaine tehnoloogiaga. Kõnealust erandit kohaldatakse kuni 31. detsembrini 2027.

Endine lõige 3 jäetakse välja, kuna selles osutatakse aegunud nõuetele.

Artikkel 4 jäetakse välja.

Lõige 1 jäetakse välja, sest see on muutunud üleliigseks.

Lõiked 2 ja 3 on viidud muudesse artiklitesse.

Lõige 4 jäetakse välja, sest liikmesriikidel puudub mõju kuupäevale, alates millest EETSi osutajad peavad EETSi pakkuma.

Artikkel 5: Euroopa elektroonilise maksukogumisteenuse tunnusjooned

Lõikes 1 osutatakse „I lisale“, mitte „lisale“, kuna lisatakse uued lisad, mistõttu tuleb need kõik nummerdada.

Endised lõiked 2, 4 ja 5 asendatakse artikli 11 uute sätetega, et kohandada kontrolliga regulatiivmenetlus volituste delegeerimise menetlusega, nagu on osutatud Euroopa Liidu toimimise lepingu (ELi toimimise lepingu) artikli 290 lõikes 1.

Uus lõige 5 sisaldab konkreetset sätet selle tagamiseks, et kui Euroopa standardiseerimisorganisatsioonid vaatavad läbi EETSiga seonduvaid standardeid, tagatakse nõuetekohase üleminekukorraga koostalitluse komponentide jätkuv koostalitlusvõime.

Uues lõikes 5 asendatakse ka viide artikli 2 lõikele 1 viitega IV lisale, millesse asjaomased sätted viiakse.

Artiklid 6, 7, 8, 9 ja 10 ning II ja III lisa

Nimetatud viie artikliga ja kahe lisaga nähakse ette makse tasumata jätjaid käsitleva piiriülese teabevahetuse menetlus. Need tulenevad direktiivi (EL) 2015/413 sätete kohandamisest maksukogumise kontekstile. Õigusakti eelnõu teksti osas konsulteeriti Euroopa Andmekaitseinspektoriga, kes ei esitanud vastuväiteid.

Direktiivi 2004/52/EÜ järgmised sätted jäävad algatuse eelnõus muutmata:

artikkel 16 (endine artikkel 8), milles täpsustatakse direktiivi adressaadid; ning

I lisa (endine lisa), milles täpsustatakse komponendid, mis on vajalikud EETSi määratlemiseks ja kasutamiseks.

↓ Parandus, ELT L 200, 7.6.2004, lk 50 (kohandatud)

2017/0128 (COD)

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV

~~ühenduse~~ ⌦ liidu ⌫ elektroonilise ~~maan~~teemaksu koostalitlusvõime~~kohta~~ ⌦ ja teemaksude tasumata jätmist käsitleva piiriülese teabevahetuse hõlbustamise ⌫ kohta (uuesti sõnastatud)

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse ⌦ Euroopa Liidu toimimise lepingut ⌫ ~~Euroopa Ühenduse asutamislepingut~~, eriti selle artikli ~~7~~ ⌦ 91 ⌫ lõiget 1,

võttes arvesse komisjoni ettepanekut,

olles edastanud seadusandliku akti eelnõu liikmesriikide parlamentidele,

võttes arvesse Euroopa M~~m~~majandus- ja S~~s~~otsiaalkomitee arvamust~~i~~[14],

võttes arvesse R~~r~~egioonide K~~k~~komitee arvamust~~i~~[15],

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt

ning arvestades järgmist:

⇩ uus

(1) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2004/52/EÜ[16] on oluliselt muudetud. Kuna sellesse tuleb teha veel muudatusi, tuleks kõnealune direktiiv selguse huvides uuesti sõnastada.

↓ Parandus, ELT L 200, 7.6.2004, lk 50, põhjendus 1 (kohandatud)

~~Oma 17. juuni 1997. aasta resolutsiooniga maanteetranspordi telemaatika arendamise kohta, eelkõige seoses tasude elektroonilise kogumisega,~~[17] ~~kutsus nõukogu liikmesriikide komisjone arendama strateegiat tasude elektroonilise kogumise süsteemide lähendamiseks, et saavutada Euroopas sobiv koostalitlusvõime tase. Komisjoni teatis tasude elektroonilise kogumise koostalitlussüsteemi kohta Euroopas oli selle strateegia esimene etapp.~~

[14] ELT C , , lk .

[15] ELT C , , lk .

[16] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2004. aasta direktiiv 2004/52/EÜ ühenduse elektroonilise maanteemaksu koostalitlusvõime kohta (ELT L 166, 30.4.2004, lk 124).

[17] ~~EÜT C 194, 25.6.1997, lk 5.~~

~~↓ Parandus, ELT L 200, 7.6.2004, lk 50, põhjendus 2 (kohandatud)~~

~~Enamik liikmesriike, kes on paigaldanud maksukogumise elektroonilised süsteemid maanteede infrastruktuuri kulude finantseerimiseks või maanteede kasutamistasu kogumiseks (edaspidi ühiselt „elektrooniline maksukogumissüsteem"), kasutab lähiulatusega kõrgsageduslaine tehnoloogiat ja sagedusi kuni 5,8 GHz, kuid praegu ei ole need süsteemid täielikult ühilduvad. Euroopa Standardikomitee (CEN) töö kõrgsageduslainete tehnoloogia alal on pärast tehniliste eelstandardite rakendamist 1977. aastal lõppes jaanuaris 2003 tehniliste standardite väljatöötamisega, mis on koostatud 5,8 GHz kõrgsageduslainet kasutava elektroonilise maksukogumissüsteemi ühildamiseks. Kõnealused eelstandardid ei hõlma siiski kõiki ühenduses kasutatavaid lähitoimeseadmete (Dedicated Short-Range Communications, DSRC) 5,8 GHz süsteeme ja need hõlmavad kahte varianti, mis täielikult ei ühildu. Need põhinevad avatud süsteemide sidumise mudelil (Open Systems Intereonnection Model), mille on määratlenud rahvusvaheline standardiorganisatsioon suhtlemiseks arvutisüsteemide vahel.~~

~~↓ Parandus, ELT L 200, 7.6.2004, lk 50, põhjendus 3 (kohandatud)~~

~~Seadmete tootjad ja infrastruktuuri ettevõtjad on sellele vaatamata nõus arendama ühenduses koostalitlusvõimelisi tooteid olemasoleva lähitoimeseadmete 5,8 GHz süsteemi alusel. Kasutajale kättesaadavaks tehtav seade peab ühilduma vastavalt tehnoloogiliste lahendustega, mida ainsana tohib kasutada pärast 1. jaanuari 2007 kasutusele võetud uutes elektroonilistes maksukogumissüsteemides, nimelt satelliitsidel põhinevas asukoha määramise tehnoloogias ja mobiilside tehnoloogias, mis kasutab GSM-GPRS standardit ja 5,8 GHz kõrgsageduslaine tehnoloogiat.~~

~~↓ Parandus, ELT L 200, 7.6.2004, lk 50, põhjendus 4 (kohandatud)~~

~~Oluline on, et standardimine tuleb lõpetada nii kiiresti kui võimalik, loomaks tehnilised standardid, mis tagavad 5,8 GHz kõrgsageduslainel ning satelliitsidel põhineva asukoha määramise ja mobiilside tehnoloogial põhinevate elektrooniliste maksukogumissüsteemide tehnilise ühilduvuse, et vältida edaspidi turu killustumist.~~

~~↓ Parandus, ELT L 200, 7.6.2004, lk 50, põhjendus 5 (kohandatud)~~

(2) On vaja hoolitseda elektroonilise maksukogumissüsteemi ulatusliku rakendamise eest liikmes- ja naaberriikides~~, sest on tekkinud vajadus~~ ⌦ ning kasutada ⌫ koostalitlusvõimelisi~~te~~ süsteem~~eide järele~~, mis vastaksid teede maksustamise põhimõtete edasisele kujundamisele ~~ühenduse~~ ⌦ liidu ⌫ tasemel ja tehnika arenguperspektiivile.

↓ Parandus, ELT L 200, 7.6.2004, lk 50, põhjendus 6

(3) Elektrooniline maksukogumissüsteem peaks olema koostalitlusvõimeline ning põhinema avatud ja üldistel standarditel, mis kedagi diskrimineerimata on kättesaadavad kõigile süsteemi tarnijatele.

↓ Parandus, ELT L 200, 7.6.2004, lk 50, põhjendus 7

~~Uue elektroonilise maksukogumissüsteemi kasutuselevõtmisel peaks olema võimalik kasutada piisaval arvul seadmeid, et vältida huvitatud ettevõtete vahelist diskrimineerimist.~~

↓ Parandus, ELT L 200, 7.6.2004, lk 50, põhjendus 8

~~Eelkõige satelliitsidel põhineva asukoha määramise (GNSS) ja mobiilside (GSM/GPRS) uute tehnoloogiate suure paindlikkuse ja mitmekülgsuse tõttu võivad need elektroonilised maksukogumissüsteemid täita maanteede maksustamise uute põhimõtete saavutamise nõuded, mida kavandatakse rakendada ühenduse ja liikmesriikide tasemel. Kõnealused tehnoloogiad võimaldavad arvestada kilomeetreid maantee kategooria kohta vajaduseta teha kulukaid infrastruktuuri investeeringuid. Peale selle võimaldavad need ka uusi turvalisuse ja teabevahetuse lisateenuseid nagu automaatne appikutse liiklusõnnetuse korral koos sõiduki asukoha näitamisega ja teave liiklusolude, liiklusintensiivsuse ja sõidu kestuse kohta reaalajas. Satelliitsidel põhineva asukoha määramise kohta peab ühenduse aastal 2002 alustatud Galileo projekt andma 2008. aastast alates võrreldes praeguste satelliitnavigatsioonisüsteemide abil pakutavate teenustega parema kvaliteediga teabeteenuseid, mis on maanteede telemaatiliseks teenindamiseks optimaalsed. EGNOSe (European Geostationary Navigation Overlay Service) eelsüsteem, mis annab sarnaseid tulemusi, on kasutatav juba 2004. aastal. Need uuenduslikud süsteemid võivad tekitada probleeme, mis on seotud kontrollimise usaldusväärsusega pettuste ennetamisega seoses. Tänu eespool nimetatud arvestatavatele eelistele on satelliitsidel põhineva asukoha määramise ja mobiilside tehnoloogiate kasutamine uue elektroonilise maksukogumissüsteemi kasutuselevõtmisel põhimõtteliselt soovitatav.~~

↓ Parandus, ELT L 200, 7.6.2004, lk 50, põhjendus 9 (kohandatud)

(4) ~~Erinevate tehnoloogiate levik juba kasutatavates või lähiaastatel kasutusele võetavates elektroonilistes maksukogumissüsteemides (peamiselt 5,8 GHz kõrgsageduslaine tehnoloogia, satelliitsidel põhinev asukoha määramine ja mobiilside) ning~~L~~l~~iikmes- ja naaberriikide kehtestatud tehniliste kirjeldus~~ettekirjutuste~~ kasv oma elektrooniliste maksukogumissüsteemide kohta võib saada takistuseks siseturu tõrgeteta toimimisele ja võib kahjustada transpordipoliitika eesmärke. Selline olukord viib ilmselt ühildumatuse kasvule ja kallite elektroonikaseadmete paigaldamisele ⌦ raskesõidukite ⌫ ~~veoautode~~ juhiruumi ning autojuhid võivad selle tulemusena nende kasutamisel eksida, näiteks maksmist tahtmatult vältides. Tehnoloogia selline levik on kasutajatele ja tootjatele vastuvõetamatu nii seoses kulude ja~~,~~ ohutusega kui ka õiguslikel põhjustel.

↓ Parandus, ELT L 200, 7.6.2004, lk 50, põhjendus 10 (kohandatud)

(5) Siseturu toimimist takistavad kunstlikud tõkked tuleks eemaldada, lubades seejuures liikmesriikidel ja ~~ühendusel~~ ⌦ liidul ⌫ rakendada kõikidele sõidukitüüpidele kohalikul, siseriiklikul ja rahvusvahelisel tasandil eri tee~~de~~maksustamise ~~erinevaid~~ põhimõtteid. Sõidukitesse paigaldatud seadmestik peaks võimaldama selliseid tee~~de~~maksustamise põhimõtteid, mis vastavad kõikide liikmesriikide kodanike mittediskrimineerimise põhimõtetele. Seetõttu on vaja tagada nii kiiresti kui võimalik ~~ühenduse~~ ⌦ liidu ⌫ tasemel elektroonilise maksukogumissüsteemi koostalitlusvõime.

↓ Parandus, ELT L 200, 7.6.2004, lk 50, põhjendus 11

~~Autojuhid ootavad õigustatult maanteede infrastruktuuri paremat teenindustaset, eelkõige ohutuse alal, samuti ummikute olulist vähenemist maksupunktides, eriti tipptundidel ja teedevõrgu mõnedes ülekoormatud kohtades. Euroopa elektroonilise maksukogumisteenuse määratlemisel peab sellega arvestama. Peale selle tuleks sätestada, et ettenähtud tehnoloogiaid ja komponente saaks nii palju kui tehniliselt võimalik kombineerida sõiduki teiste komponentidega, eriti elektroonilise sõidumeeriku ja appikutseseadmetega. Edaspidi ei tuleks välistada intermodaalseid süsteeme.~~

↓ Parandus, ELT L 200, 7.6.2004, lk 50, põhjendus 12

~~Muude tulevikus rakendatavate lisaseadiste juurdepääsuvõimalus lisaks maksukogumisele tuleks tagada vastava seadme paigaldamisega.~~

↓ Parandus, ELT L 200, 7.6.2004, lk 50, põhjendus 13

(6) Euroopa elektrooniline maksukogumisteenus peaks ette nägema koostalitlusvõime tehnilisel, lepingulisel ja menetluse tasemel ning hõlmama ~~järgmist~~:

a) eraldi lepingut kooskõlas lepingueeskirjadega kliendi ja ettevõtja vahel, mis lubab kõikidel ettevõtjatel ja/või teenusepakkujatel osutada teenust, mis annab juurdepääsu kogu võrgule;

b) tehniliste standardite ja nõuete kogumit, mis lubab tööstusel hankida vajalikku sisseseadet teenuse osutamiseks.

↓ Parandus, ELT L 200, 7.6.2004, lk 50, põhjendus 14

(7) Lepinguline koostalitlusvõime annab mõnedele ~~maan~~teekasutajatele olulise lihtsustamisvõimaluse ja märkimisväärse halduskulude säästu ~~maan~~teekasutajatele kommertseesmärgil.

⇩ uus

(8) Tuleks kinnitada, et Euroopa elektroonilist maksukogumisteenust (EETS) osutavad EETSi osutajad vastavalt komisjoni otsusele 2009/750/EÜ[18].

(9) Nõutud sidetehnoloogiate hõlmamiseks sõiduki seadmestikuga tuleks EETSi osutajatel lubada kasutada sõidukisse juba paigaldatud muid riist- ja tarkvarasüsteeme, näiteks satelliitnavigatsioonisüsteeme või nutitelefone, ning nendega ühenduda.

(10) Elektroonilise maksukogumise ja koostoimivate arukate transpordisüsteemide rakendustes kasutatakse sõidukite- ning sõiduki ja taristu vahelises lähitoimesides sarnaseid tehnoloogiaid ja naabersagedusalasid. Olles põhjalikult hinnanud kulusid, tulusid, tehnilisi tõkkeid ja nende ületamise võimalusi, tuleks tulevikus uurida elektroonilise maksukogumise ja koostoimivate arukate transpordisüsteemide ühendamise võimalust 5,9 GHz sagedusalal, mida praegu kasutavad koostoimivad arukad transpordisüsteemid.

(11) Arvesse tuleks võtta nende elektrooniliste maksukogumissüsteemide konkreetseid omadusi, mida praegu rakendatakse kergsõidukite puhul. Kuna sellistes elektroonilistes maksukogumissüsteemides ei kasutata praegu satelliitsidel põhinevat asukoha määramise tehnoloogiat ega mobiilsidet, tuleks EETSi osutajatel lubada pakkuda piiratud aja jooksul kergsõidukite kasutajatele sõiduki seadmestikke, mis sobivad kasutamiseks vaid 5,8 GHz kõrgsageduslaine tehnoloogiaga.

(12) Kui Euroopa standardiseerimisorganisatsioonid vaatavad läbi EETSiga seonduvaid standardeid, tuleks kehtestada nõuetekohane üleminekukord, et tagada EETSi katkestusteta töö ning standardite muutmise ajal juba kasutusel olevate koostalitluse komponentide koostalitlusvõime maksukogumissüsteemidega.

(13) Probleemid mitteresidentidest rikkujate väljaselgitamisega takistavad elektrooniliste maksukogumissüsteemide laiemat kasutuselevõttu ning „kasutaja maksab“ ja „saastaja maksab“ põhimõtete ulatuslikumat rakendamist liidu teedel.

(14) Järjepidevuse ja vahendite tõhusa kasutamise huvides peaksid teemaksu tasumata jätnuid käsitleva teabe vahetamise süsteemid kasutama samu vahendeid kui süsteemid, mida kasutatakse selleks, et vahetada teavet Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga (EL) 2015/413[19]ette nähtud liiklusohutusnõuete rikkumise kohta.

(15) Piiriülest teabevahetust teemaksu tasumata jätnute kohta tuleks liikmesriikidele võimaldada sõltumatult tehnoloogiast, mida kasutatakse elektrooniliste teemaksutehingute tegemiseks.

(16) Liikmesriikidelt tuleks nõuda komisjonile sellise teabe ja andmete esitamist, mis on vajalikud teemaksu tasumata jätnuid käsitleva teabe vahetamise süsteemi tulemuslikkuse ja tõhususe hindamiseks. Komisjon peaks olema kohustatud saadud andmeid ja teavet hindama ning vajaduse korral esitama õigusaktide muutmise ettepanekud.

[18] Komisjoni 6. oktoobri 2009. aasta otsus 2009/750/EÜ Euroopa elektroonilise maksukogumisteenuse määratluse ja tehniliste elementide kohta (ELT L 268, 13.10.2009, lk 11).

[19] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. märtsi 2015. aasta direktiiv (EL) 2015/413, millega hõlbustatakse piiriülest teabevahetust liiklusohutusnõuete rikkumise kohta (ELT L 68, 13.3.2015, lk 9).

↓ Parandus, ELT L 200, 7.6.2004, lk 50, põhjendus 15

~~Elektroonilised maksukogumissüsteemid aitavad oluliselt vähendada liiklusõnnetuste riski, suurendades sellega maanteede ohutust, ning vähendavad sularahatehingute arvu ja ummikuid maksupunktides, eriti tipptundidel. Need vähendavad samuti sõidukite ootamise, taaskäivitamisega ja ummikutega seotud negatiivset keskkonnamõju, samuti uute maksuväravate ehitamise või olemasolevate maksukohtade laiendamisega seotud keskkonnamõju.~~

↓ Parandus, ELT L 200, 7.6.2004, lk 50, põhjendus 16 (kohandatud)

~~Euroopa transpordipoliitika valge raamat aastani 2010 sisaldab maanteeliikluse ohutuse ja sujuvuse eesmärke. Koostalitlusvõimelised programmeeritavad transporditeenused ja -süsteemid on nende eesmärkide saavutamise võtmesõna.~~

↓ Parandus, ELT L 200, 7.6.2004, lk 50, põhjendus 17 (kohandatud)

(17) Elektroonilise maksukogumissüsteemi rajamine on seotud isikuandmete töötlemisega. Selliseid andmeid peab töötlema vastavuses ~~ühenduse~~ ⌦ liidu ⌫ seadustega, nagu on sätestatud muu hulgas ~~Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. oktoobri 1995. aasta määruses 95/46/EÜ üksikisikute kaitse kohta seoses isikuandmete töötlemisega ja selliste andmete vaba liikumisega~~[20] Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EL) 2016/679,[21] Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis (EL) 2016/680[22] ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu ~~12. juuli 2002. aasta~~ direktiivis 2002/58/EÜ~~, mis käsitleb isikuandmete töötlemist ja eraelu puutumatuse kaitset elektroonilise side sektoris~~[23]. Isikuandmete kaitse õigus on esitatud selgesõnaliselt Euroopa Liidu põhiõiguste harta artiklis 8.

↓ Parandus, ELT L 200, 7.6.2004, lk 50, põhjendus 18

~~Maksude automaatne debiteerimine pangaarvetele või krediit/deebetkaardi arvetele ühenduse mis tahes maksekohas või kaugemal, on seotud tingimustega ühenduse mittediskrimineerivate teenustasudega makseruumi täielikuks toimimiseks.~~

20 ~~EÜT L 281, 23.11.1995, lk 31. Direktiivi on muudetud määrusega (EÜ) nr 1882/2003 (ELT L 284, 31.10.2003, lk 1).~~

21 Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. aprilli 2016. aasta määrus (EL) 2016/679 füüsiliste isikute kaitse kohta isikuandmete töötlemisel ja selliste andmete vaba liikumise ning direktiivi 95/46/EÜ kehtetuks tunnistamise kohta (isikuandmete kaitse üldmäärus) (ELT L 119, 4.5.2016, lk 1).

22 Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. aprilli 2016. aasta direktiiv (EL) 2016/680, mis käsitleb füüsiliste isikute kaitset seoses pädevates asutustes isikuandmete töötlemisega süütegude tõkestamise, uurimise, avastamise ja nende eest vastutusele võtmise või kriminaalkaristuste täitmisele pööramise eesmärgil ning selliste andmete vaba liikumist ning millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu raamotsus 2008/977/JSK (ELT L 119, 4.5.2016, lk 89).

23 Euroopa Parlamendi ja nõukogu 12. juuli 2002. aasta direktiiv 2002/58/EÜ, milles käsitletakse isikuandmete töötlemist ja eraelu puutumatuse kaitset elektroonilise side sektoris (EÜT L 201, 31.7.2002, lk 37).

↓ Parandus, ELT L 200, 7.6.2004, lk 50, põhjendus 19

~~Liikmesriikides paigaldatavad elektroonilised maksukogumissüsteemid peavad vastama järgmistele põhimõttelistele kriteeriumidele: süsteem peaks olema võimeline tulevikus üle võtma tehnika ja süsteemi täiustamise ja arenguga seotud muudatusi ilma, et vanemate mudelite ja meetodite asendamiseks peaks tegema olulisi kulutusi. Kommerts- ja erateede kasutajate kulutused süsteemi kasutuselevõtul peaksid olema tähtsusetud, võrreldes maanteede kasutajate ja kogu ühenduse kasuga ja selle rakendamine mis tahes liikmesriigis peaks olema mittediskrimineeriv maanteede omamaiste kasutajate ja teistest liikmesriikidest pärit maanteede kasutajate suhtes.~~

↓ Parandus, ELT L 200, 7.6.2004, lk 50, põhjendus 20 (kohandatud)

~~Kuna käesoleva direktiivi eesmärki, eriti elektroonilise maksukogumissüsteemi koostalitlusvõimet siseturul ja Euroopa elektroonilise maksukogumisteenuse rakendamist, mis hõlmab ühenduse kogu teedevõrku, kus maksu kogutakse, ei ole võimalik liikmesriikides piisaval tasemel saavutada ja seetõttu on Euroopa ulatuses paremini saavutatav ühenduse tasemel, võib ühendus tegutseda kooskõlas EÜ asutamislepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuspõhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev direktiiv nimetatud eesmärkide saavutamiseks vajalikust kaugemale.~~

↓ Parandus, ELT L 200, 7.6.2004, lk 50, põhjendus 21 (kohandatud)

~~Euroopa elektroonilise maksukogumisteenuse loomisel tuleks ette näha huvitatud poolte (nagu maksukogumisteenuse ettevõtjad, infrastruktuuri ettevõtjad, elektroonika- ja autotööstus ning kasutajad) kaasamine komisjoni konsultatsioonidesse tehniliste ja lepinguliste aspektide üle. Võimalusel peaks komisjon konsulteerima valitsusväliste organisatsioonidega, mis tegutsevad eraelu puutumatuse kaitse, maanteede ohutuse ja keskkonnakaitse alal.~~

↓ Parandus, ELT L 200, 7.6.2004, lk 50, põhjendus 22 (kohandatud)

~~Euroopa elektroonilise maksukogumisteenuse loomiseks on esiteks vaja luua juhised, mis on kehtestatud käesoleva direktiiviga asutatava elektroonilise maksukogumise komitee poolt.~~

↓ Parandus, ELT L 200, 7.6.2004, lk 50, põhjendus 23

(18) See direktiiv ei mõjuta liikmesriikide vabadust ~~reeglite~~ kehtesta~~da~~miseks eeskirju, mis hõlmavad maanteede infrastruktuuri tasude ja maksustamise küsimusi.

↓ Parandus, ELT L 200, 7.6.2004, lk 50, põhjendus 24

~~Käesoleva direktiivi rakendamiseks vajalikud meetmed tuleks vastu võtta vastavalt nõukogu 28. juuni 1999. aasta otsusele 1999/468/EÜ, millega kehtestatakse komisjoni rakendusvolituste kasutamise menetlused[24];~~

⇩ uus

(19) Selleks et tagada teemaksude elektroonilise kogumissüsteemi koostalitlusvõime ning hõlbustada teemaksude tasumata jätmist käsitlevat piiriülest teabevahetust, tuleks komisjonile anda kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 õigus vastu võtta õigusakte, et viia tehnoloogia arenguga kooskõlla loetelu tehnoloogiatest, mida saab kasutada elektrooniliste maksutehingute tegemiseks elektroonilistes maksukogumissüsteemides, mis nõuavad sõiduki seadmestiku paigaldamist või kasutamist. On eriti oluline, et komisjon viiks oma ettevalmistava töö käigus läbi asjakohaseid konsultatsioone, sealhulgas ekspertide tasandil, ja et kõnealused konsultatsioonid viidaks läbi kooskõlas 13. aprilli 2016. aasta institutsioonidevahelises parema õigusloome kokkuleppes sätestatud põhimõtetega. Eelkõige selleks, et tagada võrdne osalemine delegeeritud õigusaktide ettevalmistamises, saavad Euroopa Parlament ja nõukogu kõik dokumendid liikmesriikide ekspertidega samal ajal ning nende ekspertidel on pidev juurdepääs komisjoni eksperdirühmade koosolekutele, millel arutatakse delegeeritud õigusaktide ettevalmistamist.

(20) Käesoleva direktiivi siseriiklikku õigusesse ülevõtmise kohustus peaks piirduma sätetega, mille sisu on võrreldes varasema direktiiviga muutunud. Kohustus võtta üle muutmata sätted tuleneb varasemast direktiivist.

(21) Käesolev direktiiv ei tohiks piirata liikmesriikide kohustusi, mis on seotud V lisa B osas nimetatud direktiivi siseriiklikku õigusesse ülevõtmise tähtajaga.

(22) Euroopa Andmekaitseinspektoriga konsulteeriti vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 45/2001[25] artikli 28 lõikele 2.

↓ Parandus, ELT L 200, 7.6.2004, lk 50 (kohandatud)
⇨ uus

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

Artikkel 1

~~Eesmärk~~ ⌦ Reguleerimisese ⌫ ja kohaldamisala

1. Käesoleva direktiiviga sätestatakse tingimused, mis on vajalikud ~~ühenduses~~ ⌦ liidus ⌫ ~~maan~~teemaksu~~de~~ elektroonilise kogumissüsteemi koostalitlusvõime tagamiseks

[24] ~~EÜT L 184, 17.7.1999, lk 23.~~

[25] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 18. detsembri 2000. aasta määrus (EÜ) nr 45/2001 üksikisikute kaitse kohta isikuandmete töötlemisel ühenduse institutsioonides ja asutustes ning selliste andmete vaba liikumise kohta (EÜT L 8, 12.1.2001, lk 1).

⇨ ja teemaksu tasumata jätmist käsitleva piiriülese teabevahetuse hõlbustamiseks ⇦. See hõlmab igat liiki ~~maan~~teetasude elektroonilist kogumist kogu ~~ühenduse~~ ⌦ liidu ⌫ teedevõrgu ulatuses: linnades ja linnade vahel, kiirteedel, põhi~~pea~~- ja kõrvalmaanteedel ning erinevate ehitiste juures nagu tunnelites, sildadel ja parvlaevadel.

⇨ Käesoleva direktiivi kohaldamine ei mõjuta liikmesriikide otsuseid koguda makse eri tüüpi sõidukitelt, määrata kindlaks maksude tase ja selliste maksude kogumise eesmärk. ⇦

2. Käesolevat direktiivi ei kohaldata:

a) ~~maan~~teemaksu kogumissüsteemide suhtes, millel ei ole elektroonilisi vahendeid maksu kogumiseks;

~~b) maanteemaksu kogumise elektroonilise süsteemi suhtes, mis ei vaja sõidukile seadmestiku paigaldamist;~~

~~c~~b) väikeste, kohalike ~~maan~~tee~~de~~maksu kogumissüsteemide suhtes, mille kulud võrreldes tuluga oleksid käesoleva direktiivi nõuetega vastavuses olles ebaproportsionaalselt suured~~.~~;

⇨ c) parkimistasude suhtes. ⇦

3. ⌦ Liidu ~~maan~~teemaksu~~de~~ elektroonilise kogumissüsteemi koostalitlusvõime ⌫ ~~Lõikes 1 esitatud~~ eesmärk~~gi saavutamiseks luuakse~~ ⌦ saavutatakse Euroopa elektroonili~~n~~se maksukogumisteenusega (EETS) ⌫ ~~. Käesolev teenus~~, mis täiendab liikmesriikide omamaiseid elektroonilisi maksukogumisteenuseid~~, tagab elektroonilise maksukogumissüsteemi kasutajatele liikmesriikides juba rajatud süsteemi ja käesoleva direktiivi raames rajatavate süsteemide koostalitlusvõime kogu ühenduse ulatuses~~.

⇩ uus

Artikkel 2

Mõisted

Käesolevas direktiivis kasutatakse järgmisi mõisteid:

a) „Euroopa elektrooniline maksukogumisteenus (EETS)“ – EETSi osutaja poolt EETSi kasutajale lepingu alusel osutatavad teenused. Kõnealused teenused hõlmavad järgmist: õige parameetrite valiku ja toimimise kättesaadavaks tegemine ning tagamine sõiduki seadmestiku puhul, mis on vajalik teemaksu maksmiseks kõigis lepingus kokku lepitud elektroonilise maksukogumise piirkondades; kasutaja poolt teemaksu kehtestajale võlgnetavate teemaksude maksete töötlemine kasutaja nimel; muude teenuste osutamine ja toe pakkumine kasutajale, et tal oleks võimalik täita teemaksu kehtestaja poolt elektroonilise maksukogumise piirkondade suhtes lepingus kokkulepitud kohustusi;

b) „teemaksu kehtestaja“ – avalik- või eraõiguslik asutus, mis kogub sõidukite liikluse eest teemakse elektroonilise maksukogumise piirkonnas;

c) „EETSi osutaja“ – asutus, mis annab EETSi kasutajale lepingu alusel juurdepääsu EETSile ja mis on kasutaja asukohaliikmesriigis registreeritud;

d) „EETSi kasutaja“ – füüsiline või juriidiline isik, kellel on EETSi kasutamiseks leping EETSi osutajaga;

e) „elektroonilise maksukogumise piirkond“ – tee, teedevõrk, rajatis (nt sild või tunnel) või praam, millel kogutakse teemakse, kasutades ainult või osaliselt automaatseid

tuvastusmehhanisme, näiteks sidet sõidukis oleva sõiduki seadmestikuga või numbrimärgi automaatse tuvastamise süsteeme;

f) „sõiduki seadmestik“ – EETSi osutamiseks nõutav riist- ja tarkvara tervikkomplekt, mis on sõidukisse paigaldatud või sõidukis andmete kogumise, salvestamise, töötlemise ning kaugvastuvõtmise ja -edastamise otstarbel;

g) „teemaks“ – maks, mille tee kasutaja peab teel, teedevõrgus, rajatisel (nt sillal või tunnelis) või praamiga liiklemise eest tasuma;

h) „teemaksu tasumata jätmine“ – rikkumise toimepanek, mis seisneb teekasutaja poolt liikmesriigi teemaksu mittetasumises, nagu on määratletud kõnealuse liikmesriigi vastavates õigusaktides;

i) „registreerimisliikmesriik“ – liikmesriik, kus õigusrikkumises osalenud sõiduk on registreeritud;

j) „riiklik kontaktpunkt“ – sõidukite registreerimisandmete vahetamiseks määratud pädev asutus;

k) „automaatne otsing“ – sidusjuurdepääs ühe, mitme või kõikide liikmesriikide või osalisriikide andmebaasidele otsingu tegemiseks;

l) „sõiduk“ – igasugune omal jõul liikuv sõiduk, sealhulgas mootorratas, mida tavaliselt kasutatakse inimeste või kaupade vedamiseks teedel;

m) „sõiduki valdaja“ – isik, kelle nimele sõiduk on registreeritud, nagu on määratletud registreerimisliikmesriigi õigusaktides;

n) „raskesõiduk“ – sõiduk, mis on ette nähtud kaupade veoks ja mille lubatud suurim mass ületab 3,5 tonni, või sõiduk, mis on ette nähtud reisijate veoks ja varustatud rohkem kui üheksa istekohaga, sh juhi istekoht;

o) „kergsõiduk“ – sõiduk, mis ei ole raskesõiduk.

↓ Parandus, ELT L 200, 7.6.2004, lk 50 (kohandatud)
⇨ uus

Artikkel ~~2~~ 3

Tehnoloogilised lahendused

1. Kõikides uutes elektroonilistes maksukogumissüsteemides, mis ⇨ nõuavad sõiduki seadmestiku paigaldamist või kasutamist ⇦ ~~võetakse kasutusele maksutehingute teostamiseks elektrooniliselt 1. jaanuaril 2007 või pärast seda~~, tuleb kasutada ühte või enamat ~~järgmistest~~ ⌦ IV lisas loetletud ⌫ tehnoloogiat~~est:~~.

   ⇨ Olemasolevad elektroonilised maksukogumissüsteemid, milles kasutatakse muid kui IV lisas loetletud tehnoloogiaid, ühilduvad oluliste tehnoloogiliste täiustuste tegemise korral kõnealuste tehnoloogiatega. ⇦

   ~~a) satelliitsidel põhinev asukoha määramine;~~

   ~~b) mobiilside, kasutades GSM-GPRS-standardit (viide GSM TS 03.60/23.060);~~

   ~~c) 5,8 GHz kõrgsageduslaine tehnoloogia.~~

⇩ uus

2. Sõiduki seadmestik, milles kasutatakse satelliitsidel põhinevat asukoha määramise tehnoloogiat, ühildub asukoha määramise teenustega, mida osutavad süsteemid Galileo ja Euroopa Geostatsionaarne Navigatsioonilisasüsteem (EGNOS), ning võib ühilduda muude satelliitnavigatsioonisüsteemidega.

3. EETSi osutajad teevad kasutajatele kättesaadavaks sõiduki seadmestiku, mis on sobiv kasutamiseks kõikides liikmesriikides kasutatavates elektroonilise maksukogumise süsteemides, nendega koostalitlusvõimelised ja ühenduvad, kasutades IV lisas sätestatud tehnoloogiaid.

🡻 Parandus, ELT L 200, 7.6.2004, lk 50

~~2. Euroopa elektrooniline maksukogumisteenus võetakse kasutusele vastavalt artikli 3 lõikele 1. Ettevõtjad peavad huvitatud kasutajatele kättesaadavaks tegema sõiduki seadmestiku, mis on sobiv kasutamiseks kõikides maksukogumise elektroonilise süsteemiga liikmesriikides, kasutades lõikes 1 sätestatud tehnoloogilisi lahendusi, mis on sobivad kasutamiseks kõikide sõidukite korral vastavalt artikli 3 lõikes 4 sätestatud ajakavale. Kõnealune seade peab olema vähemalt koostalitlusvõimeline ja seda peab saama ühendada kõikide liikmesriikides kasutatavate süsteemidega, milles kasutatakse ühte või enamat lõikes 1 nimetatud tehnoloogiat. Täpsema korra selles suhtes määrab artikli 5 lõikes 1 sätestatud komitee, kaasa arvatud kord sõiduki seadmestiku kättesaadavuse kohta huvitatud kasutajate nõudluse rahuldamiseks~~.

⇩ uus

4. Sõiduki seadmestikus võib kasutada selle enda riist- ja tarkvara, sõiduki muu riist- ja tarkvara elemente või mõlemat. Ühendumiseks sõiduki teiste riistvarasüsteemidega võidakse sõiduki seadmestikus kasutada muid kui IV lisas loetletud tehnoloogiaid.

5. 31. detsembrini 2027 võivad EETSi osutajad pakkuda kergsõidukite kasutajatele sõiduki seadmestikke, mis sobivad kasutamiseks vaid 5,8 GHz kõrgsageduslaine tehnoloogiaga.

🡻 Parandus, ELT L 200, 7.6.2004, lk 50 (kohandatud)
⇨ uus

~~3. On soovitatav, et pärast käesoleva direktiivi vastuvõtmist käivitatavates uutes maksukogumise elektroonilistes süsteemides kasutatakse lõikes 1 nimetatud satelliitsidel põhinevaid asukoha määramise ja mobiilside tehnoloogiaid. Komisjon koostab koostöös artikli 5 lõikes 1 nimetatud komiteega 31. detsembriks 2009 ettekande muid tehnoloogiaid kasutavate süsteemide võimaliku ülemineku kohta satelliitsidel põhinevatele asukoha määramise ja mobiilside süsteemidele. See ettekanne sisaldab iga lõikes 1 sätestatud tehnoloogia kasutamise analüüsi, samuti kulude-tulude analüüsi. Kui see on asjakohane, lisab komisjon ettekandele ettepaneku Euroopa Parlamendile ja nõukogule ülemineku strateegia kohta.~~

~~4. Piiramata lõike 1 kohaldamist, võib sõiduki seadmestik olla sobiv muudes tehnoloogiates kasutamiseks tingimusel, et see ei tekita kasutajatele lisakoormust ega nendevahelist diskrimineerimist. Kui on asjakohane, võib sõiduki seadmestik olla ühendatud sõiduki elektroonilise sõidumeerikuga.~~

~~5. Kui liikmesriikidel on maksukogumissüsteemid, siis võtavad nad vajalikud meetmed elektrooniliste maksukogumissüsteemide kasutamise laiendamiseks. Nad püüavad tagada, et hiljemalt alates 1. jaanuarist 2007 saab vähemalt 50 % liiklusvoost kasutada elektroonilist maksukogumissüsteemi. Arvestades ohutust, võib elektrooniliseks maksukogumiseks kasutatavaid sõiduridu kasutada maksukogumiseks muude vahenditega.~~

~~6. Olemasolevate maksutehnoloogiate koostalitluse saavutamine seoses Euroopa elektroonilise maksukogumisteenusega peab tagama nende tehnoloogiate ja nende juurde kuuluvate seadmete täieliku kokkusobivuse lõikes 1 sätestatud tehnoloogiatega.~~

~~7~~6. Liikmesriigid peavad tagama, et ~~Euroopa elektroonilise maksukogumisteenuse~~ ⌦ EETSi ⌫ toimimiseks vajalikk~~ud~~e isikuandme~~i~~d töödeldakse vastavalt ~~ühenduse~~ ⌦ liidu ⌫ eeskirjadele, mis kaitsevad üksikisikute vabadust ja põhiõigusi, sealhulgas nende eraelu puutumatust, ning et eelkõige~~eriti~~ vastaks isikuandmete töötlemine määruse (EL) 2016/679, direktiivi (EL) 2016/680 ja direktiivi~~de 95/46/EÜ ja~~ 2002/58/EÜ sätetele.

~~*Artikkel 3*~~

~~Euroopa elektroonilise maksukogumisteenuse loomine~~

~~1. Luuakse Euroopa elektrooniline maksukogumisteenus, mis hõlmab ühenduse kogu teedevõrku, kus kogutakse elektrooniliselt maanteemaksu või teede kasutusmaksu. Kõnealune elektrooniline maksukogumisteenus määratletakse lepinguliste eeskirjadega, mis võimaldavad kõikidel ettevõtjatel ja/või teenusepakkujatel teenust osutada, samuti pakkuda teenust rea tehniliste standardite ja nõuete ning ühtse liitumislepingu alusel kliendi ja ettevõtja ja/või teenusepakkuja vahel..Kõnealune leping annab teenusele juurdepääsu kogu võrgu ulatuses ning liitumine ettevõtja ja/või teenusepakkujaga on kättesaadav võrgu mis tahes osas.~~

~~4. Kui liikmesriikidel on omamaised maksukogumise elektroonilised süsteemid, siis nad tagavad, et ettevõtjad ja/või teenusepakkujad pakuksid nende klientidele Euroopa elektroonilist maksukogumisteenust vastavalt järgmisele ajakavale:~~

~~a) kõikidele sõidukitele üle 3,5 tonni ja kõikidele sõidukitele, milles võib olla enam kui üheksa reisijat (juht + 8), hiljemalt 3 aastat pärast otsuse vastuvõtmist Euroopa elektroonilise maksukogumisteenuse kohta, nagu on sätestatud artikli 4 lõikes 4;~~

~~b) kõigi teiste sõidukite korral hiljemalt viis aastat pärast otsuse vastuvõtmist Euroopa elektroonilise maksukogumisteenuse kohta, nagu on sätestatud artikli 4 lõikes 4.~~

Artikkel 4

~~Euroopa elektroonilise maksukogumisteenuse~~ ⌦ EETSi ⌫ tunnusjooned

1. ~~Euroopa maksukogumisteenus~~ ⌦ EETS ⌫ põhineb ~~käesoleva direktiivi~~ I lisas loetletud komponentidel.

~~2. Vajadusel võib seda lisa tehnilistel põhjustel kohandada. Kõnealused meetmed, mille eesmärk on muuta käesoleva direktiivi vähemolulisi sätteid, võetakse vastu artikli 5 lõikes 2 osutatud kontrolliga regulatiivmenetluse kohaselt.~~

↓ Määruse (EÜ) nr 219/2009 artikkel 1 ja lisa punkt 7.7.

↓ Parandus, ELT L 200, 7.6.2004, lk 50 (kohandatud)

2. ~~Euroopa elektrooniline maksukogumisteenus peab olema sõltumatu alusotsustest, mille liikmesriigid on vastu võtnud eri tüüpi sõidukitelt maksude kogumise, maksude taseme ja selliste maksude kogumise eesmärgi kohta. See käsitleb ainult maksude või tasude kogumise meetodit.~~ ~~Teenus~~ ⌦ EETS ⌫ peab võimaldama lepingute lõpetamist sõltumata sõiduki registreerimiskohast, lepingupoolte rahvusest ning tsoonist või ~~kohast~~ ⌦ lõigust ⌫ teedevõrgus, kus teemaks sisse nõutakse.

3. ~~Süsteem~~ ⌦ EETS ⌫ võimaldab arendada intermodaalsust, tekitamata ebasoodsaid olukordi muudele transpordiliikidele.

~~3~~4. ~~Euroopa elektrooniline maksukogumisteenus~~ ⌦ EETS ⌫ peab ~~rakendama~~ ⌦ kasutama ⌫ artiklis ~~2~~3 sätestatud tehnoloogilisi lahendusi~~, kasutades~~ ⌦ ja artikli 10 lõikes 2 sätestatud ⌫ tehnilisi andmeid~~, mis peavad olema avalikult kättesaadavad~~.

↓ Määruse (EÜ) nr 219/2009 artikkel 1 ja lisa punkt 7.7.

~~4. Euroopa elektroonilist maksukogumisteenust käsitlevad otsused peab langetama komisjon. Kõnealused meetmed, mille eesmärk on muuta käesoleva direktiivi vähemolulisi sätteid, täiendades seda, võetakse vastu artikli 5 lõikes 2 osutatud kontrolliga regulatiivmenetluse kohaselt. Need otsused tehakse ainult siis, kui kõik tingimused, mis on asjakohase analüüsi alusel hinnatud, võimaldavad koostalitlust igas mõttes, sealhulgas tehnilistes, õiguslikes ja kaubanduslikes tingimustes.~~

~~5. Tehnilised otsused Euroopa elektroonilise maksukogumisteenuse ellurakendamise kohta langetab komisjon. Kõnealused meetmed, mille eesmärk on muuta käesoleva direktiivi vähemolulisi sätteid, täiendades seda, võetakse vastu artikli 5 lõikes 2 osutatud kontrolliga regulatiivmenetluse kohaselt.~~

↓ Parandus, ELT L 200, 7.6.2004, lk 50 (kohandatud)
⇨ uus

~~7~~5. Komisjon palub vastava~~id~~tel standardiseerimisorganisatsioon~~e~~idel, eriti Euroopa Standardikomitee~~d~~l (CEN) vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga (EL) 2015/1535[26] ~~Euroopa Parlamendi ja nõukogu 22. juuni 1998. aasta direktiiviga 98/34/EÜ~~ sätestatud menetlusele~~, millega nähakse ette tehniliste standardite ja eeskirjade~~

[26] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 9. septembri 2015. aasta direktiiv (EL) 2015/1535, millega nähakse ette tehnilistest eeskirjadest ning infoühiskonna teenuste eeskirjadest teatamise kord (ELT L 241, 17.9.2015, lk 1).

~~teabeedastamise meetod,~~[27]; ~~teha kõik vajalik~~ ⌦ kiiresti vastu võtta ⌫ elektroonilise maksukogumissüsteemi suhtes kohaldatavad~~te~~ standardid~~te vastuvõtmiseks~~ seoses~~vastavalt artikli 2 lõikes 1~~ IV lisas loetletud tehnoloogiatega~~le~~ ⇨ ja neid vajaduse korral ajakohastada ⇦. ⇨ Komisjon nõuab standardiseerimisorganisatsioonidelt koostalitluse komponentide jätkuva koostalitlusvõime tagamist. ⇦

~~8~~6. ~~Euroopa elektroonilise maksukogumisteenuse~~ ⌦ EETSi ⌫ ⌦ sõiduki ⌫ seadme~~d~~stik pea~~vad~~b vastama ~~Euroopa Parlamendi ja nõukogu 9. märtsi 1999. aasta direktiivile 1999/5/EÜ raadiosideseadmete ja telekommunikatsiooni lõppseadmete ning nende nõuetelevastavuse vastastikuse tunnustamise kohta~~[28] Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivile 2014/53/EL[29] ning ~~nõukogu 3. mai 1989. aasta direktiivile 89/336/EMÜ liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta, mis on seotud elektromagnetilise ühilduvusega~~[30] Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivile 2014/30/EL[31].

⇩ uus

Artikkel 5

Liikmesriikidevahelise teabevahetuse kord

1. Teemaksu tasumata jätmise uurimise eesmärgil annavad liikmesriigid teiste liikmesriikide riiklikele kontaktpunktidele juurdepääsu järgmistele sõidukite riiklikele registreerimisandmetele koos õigusega teha automaatset otsingut järgmise kohta:

   (a) sõidukitega seotud andmed ning

   (b) sõidukite omanike või valdajatega seotud andmed.

   Punktides a ja b osutatud andmekategooriates sisalduv teave, mis on vajalik automaatse otsingu tegemiseks, vastab II lisas sätestatule.

2. Lõike 1 kohaseks andmete vahetamiseks määrab iga liikmesriik riikliku kontaktpunkti. Riiklike kontaktpunktide pädevuse puhul lähtutakse asjaomase liikmesriigi siseriiklikust õigusest.

3. Väljamineva taotluse alusel automaatset otsingut tehes kasutab selle liikmesriigi riiklik kontaktpunkt, mille territooriumil teemaks tasumata jäeti, täielikku registreerimisnumbrit.

   Kõnealused automaatsed otsingud tehakse nõukogu otsuse 2008/616/JSK[32] lisa 3. peatüki punktides 2 ja 3 osutatud korra ning käesoleva direktiivi II lisa nõuete kohaselt.

---

27 ~~EÜT L 204, 21.7.1998, lk 37. Direktiivi on viimati muudetud 2003. aasta ühinemisaktiga.~~

28 ~~EÜT L 91, 7.4.1999, lk 10. Direktiivi on muudetud määrusega (EÜ) nr 1882/2003.~~

29 Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. aprilli 2014. aasta direktiiv 2014/53/EL raadioseadmete turul kättesaadavaks tegemist käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta (ELT L 153, 22.5.2014, lk 62).

30 ~~EÜT L 139, 23.5.1989, lk 19. Direktiivi on viimati muudetud direktiiviga 93/68/EMÜ (EÜT L 220, 30.8.1993, lk 1).~~

31 Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2014. aasta direktiiv 2014/30/EL elektromagnetilist ühilduvust käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta (ELT L 96, 29.3.2014, lk 79).

32 Nõukogu 23. juuni 2008. aasta otsus 2008/616/JSK, millega rakendatakse otsust 2008/615/JSK piiriülese koostöö tõhustamise kohta, eelkõige seoses terrorismi- ja piiriülese kuritegevuse vastase võitlusega (ELT L 210, 6.8.2008, lk 12).

Liikmesriik, mille territooriumil teemaks tasumata jäeti, kasutab saadud andmeid selleks, et välja selgitada isik, kes on vastutav kõnealuse teemaksu tasumata jätmise eest.

4. Liikmesriigid võtavad kõik vajalikud meetmed, et tagada teabevahetuse toimimine koostalitlusvõimeliste elektrooniliste vahendite kaudu, vahetamata andmeid, mis on pärit muudest andmebaasidest, mida ei kasutata käesoleva direktiivi eesmärgil. Liikmesriigid tagavad, et teabevahetus toimub kulutõhusal ja turvalisel viisil. Liikmesriigid tagavad edastatavate andmete kaitse ja turvalisuse, kasutades maksimaalselt ära olemasolevaid tarkvararakendusi, näiteks otsuse 2008/616/JSK artiklis 15 viidatud tarkvara, ja sellise tarkvara muudetud versioone, kooskõlas käesoleva direktiivi II lisaga ning otsuse 2008/616/JSK lisa 3. peatüki punktidega 2 ja 3. Tarkvararakenduste muudetud versioonid võimaldavad nii võrgus reaalajas toimuvat kui ka pakettide kaupa toimuvat andmevahetust, kusjuures viimasel juhul on võimalik mitme päringu ja vastuse edastamine ühes sõnumis.

5. Iga liikmesriik kannab ise oma kulud, mis on seotud lõikes 4 osutatud tarkvararakenduste haldamise, kasutamise ja hooldamisega.

Artikkel 6

Teemaksu tasumata jätmist käsitlev teatis

1. Liikmesriik, mille territooriumil teemaks tasumata jäeti, otsustab, kas alustada järelmenetlust teemaksu tasumata jätmise puhul.

Kui liikmesriik, mille territooriumil teemaks tasumata jäeti, otsustab sellist menetlust alustada, teavitab ta sellest vastavalt oma siseriiklikule õigusele sõiduki omanikku, valdajat või muud tuvastatud isikut, keda kahtlustatakse teemaksu tasumata jätmises. Kui siseriiklik õigus seda võimaldab, hõlmab selline teave teemaksu tasumata jätmise õiguslikke tagajärgi liikmesriigis, mille territooriumil teemaks tasumata jäeti, vastavalt selle liikmesriigi õigusaktidele.

2. Kui liikmesriik, mille territooriumil teemaks tasumata jäeti, saadab teatise sõiduki omanikule, valdajale või muule tuvastatud isikule, keda kahtlustatakse teemaksu tasumata jätmises, lisab ta kooskõlas oma siseriikliku õigusega sellele kogu asjakohase teabe (nimelt ülevaade teemaksu tasumata jätmisest, teemaksu tasumata jätmise koht, kuupäev ja kellaaeg, rikutud siseriiklike õigusaktide nimetus ja karistus) ning vajaduse korral teabe selle kohta, millise seadmega rikkumine tuvastati. Selleks võib liikmesriik, mille territooriumil teemaks tasumata jäeti, kasutada III lisas esitatud vormi.

3. Kui liikmesriik, mille territooriumil teemaks tasumata jäeti, otsustab alustada järelmenetlust teemaksu tasumata jätmise suhtes, saadab asjaomane liikmesriik põhiõiguste tagamiseks teatise keeles, milles on välja antud sõiduki registreerimisdokument (kui see on teada) või registreerimisliikmesriigi ühes ametlikus keeles.

Artikkel 7

Liikmesriikide aruandlus komisjonile

Iga liikmesriik saadab komisjonile üksikasjaliku aruande hiljemalt [4 aastat pärast käesoleva direktiivi jõustumist] ja seejärel iga kahe aasta tagant.

Üksikasjalikus aruandes märgitakse selle liikmesriigi poolt, mille territooriumil teemaks tasumata jäeti, tema territooriumil tasumata jäetud teemaksu järel tehtud ja registreerimisliikmesriigi riiklikule kontaktpunktile saadetud automaatsete otsingute arv, samuti ülevaade sellistest teemaksu tasumata jätmistest, mille kohta taotlused saadeti, ning vastuseta jäänud taotluste arv.

Üksikasjalikus aruandes kirjeldatakse ka teemaksu tasumata jätmise järelkontrolli üleriigilist hetkeseisu, võttes aluseks väljasaadetud teatistega hõlmatud tasumata jäetud teemaksu osakaalu.

Artikkel 8

Andmekaitse

1. Käesoleva direktiivi kohaselt töödeldavate isikuandmete suhtes kohaldatakse määruse (EL) 2016/679 sätteid ning liikmesriikide õigus- ja haldusnorme, millega võetakse üle direktiiv (EL) 2016/680.

2. Liikmesriigid tagavad sobiva aja jooksul käesoleva direktiivi kohaselt töödeldavate isikuandmete parandamise, kui need on ebatäpsed, või kustutamise või neile juurdepääsu piiramise, samuti andmete säilitamise tähtaja määramise kooskõlas määrusega (EL) 2016/679 ning liikmesriikide õigus- ja haldusnormidega, millega võetakse üle direktiiv (EL) 2016/680.

   Lisaks tagavad liikmesriigid, et kõiki käesoleva direktiivi kohaselt töödeldavaid isikuandmeid kasutatakse üksnes teemaksude tasumata jätmist käsitleva piiriülese teabevahetuse hõlbustamise eesmärgil ning et andmesubjektidel on samad õigused saada teavet, pääseda andmetele ligi, neid parandada, kustutada ja blokeerida, saada hüvitist ja pöörduda kohtusse, nagu on ette nähtud määruses (EL) 2016/679 ning liikmesriikide õigus- ja haldusnormides, millega võetakse üle direktiiv (EL) 2016/680.

3. Kõigil asjaomastel isikutel on õigus saada teavet selle kohta, millised registreerimisliikmesriigis talletatud isikuandmed edastati liikmesriigile, mille territooriumil teemaks tasumata jäeti, kaasa arvatud taotluse kuupäev ja pädev asutus liikmesriigis, mille territooriumil teemaks tasumata jäeti.

Artikkel 9

Aruanne

Komisjon esitab [5 aastat pärast käesoleva direktiivi jõustumist] Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande käesoleva direktiivi artiklite 6 ja 7 kohaldamise kohta liikmesriikides. Oma aruandes käsitleb komisjon eelkõige järgmisi aspekte ning esitab vajaduse korral nende kohta ettepanekud:

– hinnang artiklite 6 ja 7 tulemuslikkuse kohta teemaksu tasumata jätmiste arvu vähendamisel liidus;

– hinnang vajaduse kohta veelgi kaasa aidata teemaksude maksmise piiriülesele tagamisele liidus, luues mehhanismi, mille raames registreerimisliikmesriik abistab liikmesriiki, mille territooriumil teemaks tasumata jäeti, teemaksude ja trahvide sissenõudmisel.

Artikkel 10

Delegeeritud õigusaktid

1. Kooskõlas artikliga 11 on komisjonil õigus vastu võtta delegeeritud õigusakte I ja IV lisa muutmise kohta, et kohandada neid teaduse ja tehnika arenguga.

2. Kooskõlas artikliga 11 on komisjonil õigus vastu võtta delegeeritud õigusakte EETSi tehnilise kirjelduse ja nõuete kindlaksmääramise ning lepinguliste eeskirjade kohta seoses EETSi osutamisega, sh selle osutajate, teemaksude kehtestajate ja kasutajate õiguste ja kohustustega.

3. Kooskõlas artikliga 11 on komisjonil õigus vastu võtta delegeeritud õigusakte halduskokkulepete, kaitseklauslite ja lepitusmenetluse kohta teemaksude kehtestajate ja EETSi osutajate vahel.

4. Kooskõlas artikliga 11 on komisjonil õigus vastu võtta delegeeritud õigusakte, millega ajakohastatakse II lisa, et võtta arvesse olulisi muudatusi nõukogu otsustes 2008/615/JHA[33] või 2008/616/JHA või kui seda nõutakse mõne muu asjaomase liidu õigusaktiga.

Artikkel 11

Delegeeritud volituste rakendamine

1. Komisjonile antakse õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte käesolevas artiklis sätestatud tingimustel.

2. Artiklis 10 osutatud õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte antakse komisjonile määramata ajaks alates [käesoleva direktiivi jõustumise kuupäev].

3. Euroopa Parlament ja nõukogu võivad artiklis 10 osutatud volituste delegeerimise igal ajal tagasi võtta. Tagasivõtmise otsusega lõpetatakse kõnealuses otsuses nimetatud volituste delegeerimine. Otsus jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas* või otsuses nimetatud hilisemal kuupäeval. See ei mõjuta juba jõustunud delegeeritud õigusaktide kehtivust.

4. Enne delegeeritud õigusakti vastuvõtmist konsulteerib komisjon iga liikmesriigi määratud ekspertidega kooskõlas 13. aprillil 2016. aastal välja antud paremat õigusloomet käsitlevas institutsioonidevahelises kokkuleppes[34] sätestatud põhimõtetega.

5. Niipea kui komisjon on delegeeritud õigusakti vastu võtnud, teeb ta selle samal ajal teatavaks Euroopa Parlamendile ja nõukogule.

6. Artikli 10 alusel vastu võetud delegeeritud õigusakt jõustub üksnes juhul, kui Euroopa Parlament ega nõukogu ei ole kahe kuu jooksul pärast õigusakti teatavakstegemist Euroopa Parlamendile ja nõukogule esitanud selle suhtes vastuväite või kui Euroopa Parlament ja nõukogu on enne selle tähtaja möödumist komisjonile teatanud, et nad ei esita vastuväidet. Euroopa Parlamendi või nõukogu algatusel pikendatakse seda tähtaega kahe kuu võrra.

[33] Nõukogu 23. juuni 2008. aasta otsus 2008/615/JSK piiriülese koostöö tõhustamise kohta, eelkõige seoses terrorismi- ja piiriülese kuritegevuse vastase võitlusega (ELT L 210, 6.8.2008, lk 1).

[34] ELT L 123, 12.5.2016, lk 1

↓ Määruse (EÜ) nr 219/2009 artikkel 1 ja lisa punkt 7.7.

~~*Artikkel 5*~~

~~Komiteemenetlus~~

~~1. Komisjoni abistab elektrooniliste maksukogumissüsteemide komitee.~~

~~2. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse otsuse 1999/468/EÜ artikli 5a lõikeid 1 kuni 4 ja artiklit 7, võttes arvesse nimetatud otsuse artikli 8 sätteid.~~

↓ Parandus, ELT L 200, 7.6.2004, lk 50 (kohandatud)

Artikkel ~~6~~ 12

~~Rakendamine~~ ⌦ Ülevõtmine ⌫

1. Liikmesriigid jõustavad ~~käesoleva direktiivi~~ ⌦ artiklite 1 ja 3–8 ning II ja III lisa ⌫ täitmiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid ⌦ hiljemalt [18 kuud pärast käesoleva direktiivi jõustumist] ⌫ ~~enne 20. novembrit 2005~~. Nad edastavad kõnealuste ~~normide~~ ⌦ meetmete ⌫ teksti ~~ning kõnealuste normide ja käesoleva direktiivi vahelise vastavustabeli~~ viivitamata komisjonile.

Kui liikmesriigid ~~need~~ ⌦ kõnealused ⌫ normid vastu võtavad, lisavad nad nendesse normidesse või nende normide ametliku avaldamise korral nende juurde viite käesolevale direktiivile. ⌦ Samuti lisavad liikmesriigid märkuse, et kehtivates õigus- ja haldusnormides esinevaid viiteid käesoleva direktiiviga kehtetuks tunnistatud direktiividele käsitatakse viidetena käesolevale direktiivile. Sellise viitamise viisi ⌫ ja kõnealuse märkuse sõnastuse ⌦ näevad ette liikmesriigid ⌫.

⌦ 2. Liikmesriigid edastavad komisjonile käesoleva direktiiviga reguleeritavas valdkonnas nende poolt vastuvõetavate põhiliste siseriiklike õigusnormide teksti. ⌫

⇩ uus

Artikkel 13

Kehtetuks tunnistamine

Direktiiv 2004/52/EÜ tunnistatakse kehtetuks alates [artikli 12 lõike 1 esimeses lõigus sätestatud kuupäevale järgnevast päevast], ilma et see piiraks liikmesriikide kohustusi seoses käesoleva direktiivi siseriiklikku õigusesse ülevõtmise tähtajaga, mis on sätestatud V lisa B osas.

Viiteid kehtetuks tunnistatud direktiivile käsitatakse viidetena käesolevale direktiivile ja loetakse vastavalt VI lisas esitatud vastavustabelile.

↓ Parandus, ELT L 200, 7.6.2004, lk 50

Artikkel ~~7~~ 14

Jõustumine

Käesolev direktiiv jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamise päeva *Euroopa Liidu Teatajas*.

↓ Parandus, ELT L 200, 7.6.2004, lk 50

Artikkel ~~8~~ 15

Adressaadid

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Brüssel,

Euroopa Parlamendi nimel	*Nõukogu nimel*
president	*eesistuja*