EIROPAS
KOMISIJA

Briselē, 31.5.2017.
COM(2017) 280 final

2017/0128 (COD)

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA

par ceļu lietotāju nodevu elektroniskās iekasēšanas sistēmu savstarpēju izmantojamību un informācijas par ceļu lietošanas maksu nesamaksāšanu pārrobežu apmaiņas veicināšanu Savienībā (pārstrādāta redakcija)

(Dokuments attiecas uz EEZ)
{SWD(2017) 190 final}
{SWD(2017) 191 final}
{SWD(2017) 192 final}
{SWD(2017) 193 final}

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

• Priekšlikuma pamatojums un mērķi

Elektroniskās ceļu lietotāju nodevu iekasēšanas sistēmas valsts, reģiona vai vietējā līmenī ir ieviestas 20 dalībvalstīs, un šādu sistēmu skaits nepārtraukti pieaug. Lielākā daļa no tām paredz, ka satiksmes dalībniekiem transportlīdzekļos ir jāuzstāda īpašs aprīkojums ("transportlīdzekļos iebūvētas ierīces" — "*OBU*"). Dažas no tām nodrošina pārrobežu savstarpēju izmantojamību, taču vairākums to nepiedāvā. Tas rada izmaksas un slogu lietotājiem, kuriem transportlīdzekļi jāaprīko ar dažādām *OBU*, lai varētu brīvi pārvietoties dažādās valstīs. Tiek lēsts, ka patlaban šīs izmaksas ir 334 miljoni EUR gadā, un ir gaidāms, ka līdz 2025. gadam tās samazināsies līdz nepilniem 300 miljoniem EUR gadā (ja netiks veikta jauna rīcība ES līmenī).

Tas, ka nepastāv pārrobežu savstarpēja izmantojamība, arī rada izmaksas iestādēm, kurām jāiepērk un jāapkalpo liekas *OBU*, kas darbojas valsts mērogā, bet nav izmantojamas ārvalstīs. Tikai vienā valsts sistēmā, kur transportlīdzekļu atrašanās vietu nosaka, izmantojot satelītpozicionēšanu[1], *OBU* iepirkšanas vienreizējās izmaksas ir 120 miljoni EUR, bet apkalpošanas izmaksas — 14,5 miljoni EUR gadā.

Lai risinātu šīs problēmas, 2004. gadā tika pieņemta Direktīva par ceļu lietotāju nodokļa elektronisko iekasēšanas sistēmu savstarpēju izmantojamību[2]. Komisijas 2009. gada lēmums, kurā tika noteikts, kā praksē panākt savstarpēju izmantojamību[3], paredzēja, ka īpaši "Eiropas ceļu lietotāju nodevu elektroniskās iekasēšanas pakalpojuma" (*EETS*) sniedzēji satiksmes dalībniekiem piedāvās *OBU*, kas ir saderīgas [savietojamas] ar visām ES elektroniskajām ceļu lietotāju nodevu iekasēšanas sistēmām.

Tiesību akta mērķi joprojām pārsvarā nav sasniegti. Ir panākta zināma pārrobežu savstarpēja izmantojamība, taču Apvienotajā Karalistē, Čehijā, Grieķijā, Horvātijā, Itālijā, Īrijā[4], Polijā, Slovākijā, Slovēnijā, Ungārijā[5] un Vācijā ceļu lietotāju nodevu maksāšanai joprojām var izmantot tikai valsts *OBU*.

Ir konstatēti divi galvenie iemesli, kādēļ tā notiek:

– *EETS* pakalpojumu sniedzējiem ir būtiski šķēršļi iekļūšanai tirgū, piemēram:

- diskriminējoša attieksme no iestāžu puses (ieskaitot sākotnējo tirgus dalībnieku aizsardzību);
- ilgas un mainīgas apstiprināšanas procedūras; un
- vietējo sistēmu tehniskās specifikācijas, kas neatbilst iedibinātiem standartiem.

---

[1] Šādas sistēmas patlaban ir ieviestas Beļģijā, Slovākijā, Ungārijā un Vācijā, bet citas dalībvalstis (patlaban — Bulgārija un Zviedrija) apsver to ieviešanu.

[2] Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 29. aprīļa Direktīva 2004/52/EK par ceļu lietotāju nodokļa elektronisko iekasēšanas sistēmu savstarpēju izmantojamību Kopienā (OV L 166, 30.4.2004., 124.–143. lpp.)

[3] Komisijas 2009. gada 6. oktobra Lēmums 2009/750/EK par Eiropas ceļu lietotāju nodevu elektroniskās iekasēšanas sistēmas un tās tehnisko elementu definēšanu (OV L 268, 13.10.2009., 11.–29. lpp.)

[4] Īrijā ir daudzi *OBU* pakalpojumu sniedzēji, bet tie visi darbojas valsts mērogā. Pagaidām nav pieejama pārrobežu savstarpēja izmantojamība.

[5] Ungārijas ceļu lietotāju nodevu iekasēšanas sistēmā var izmantot dažādas *OBU*, bet gandrīz visas no tām ir valsts ierīces. Pagaidām nevar izmantot *EETS OBU*.

Tas, ka pašreizējie tiesību akti pietiekami skaidri nenosaka nodevu iekasētāju (nodevu shēmu pārvaldītāju), kā arī dalībvalstu pienākumus attiecībā pret *EETS* pakalpojumu sniedzējiem, ir ļāvis šķēršļiem palikt nemainīgiem, nepārkāpjot ES tiesības. Tādēļ ir svarīgi šos pienākumus noteikt detalizēti, lai *EETS* pakalpojumi varētu attīstīties paralēli valstu pakalpojumiem;

– ar *EETS* tiesību aktiem *EETS* pakalpojumu sniedzējiem ir noteiktas pārmērīgas prasības, piemēram:

  - pienākums sniegt pakalpojumus visās dalībvalstīs 24 mēnešu laikā no oficiālās reģistrācijas. Saskaņā ar pieejamo informāciju šī prasība ilgstoši ir atturējusi varbūtējos pakalpojumu sniedzējus no reģistrēšanās, jo tie ir baidījušies, ka to reģistrācijas dalībvalstī tiktu anulēta reģistrācija, ja noteiktajā laikā netiktu aptverti visi *EETS* apgabali; un

  - pienākums mazas noslodzes transportlīdzekļu tirgū piedāvāt dārgas uz satelītiem balstītas *OBU* (kaut arī patlaban neviena ceļu lietotāju nodevu elektroniskās iekasēšanas sistēma mazas noslodzes transportlīdzekļiem neizmanto satelītpozicionēšanu). Tādēļ *EETS* pakalpojumu sniedzējiem nav iespējams piedāvāt konkurētspējīgu pakalpojumu mazas noslodzes transportlīdzekļu īpašniekiem. Uz satelītiem balstītas *OBU* joprojām ir dārgākas nekā vienkāršās mikroviļņu *OBU*, kuras izmanto valstu ceļu lietotāju nodevu iekasēšanas pakalpojumu sniedzēji, un to papildfunkcionalitāte un datošanas jauda mazas noslodzes transportlīdzekļu nodevu iekasēšanas kontekstā ir lieka. Kamēr uz satelītiem balstītas *OBU* joprojām ir dārgas, ir svarīgi paredzēt laikposmu, kurā varētu tikt izveidots *EETS* tirgus mazas noslodzes transportlīdzekļiem, ļaujot *EETS* pakalpojumu sniedzējiem aprīkot klientus ar vienkāršām *OBU*, kas ir saderīgas ar esošajām ceļu lietotāju nodevu iekasēšanas shēmām.

Cita problēma ir saistīta ar grūtībām panākt, lai ceļu lietotāju nodevas samaksātu citā dalībvalstī reģistrētu transportlīdzekļu īpašnieki. Ja transportlīdzeklis ir reģistrēts ārvalstī, dalībvalsts, kas ar automātiskajām izpildes nodrošināšanas ierīcēm konstatē nodevas nesamaksāšanu, nevar identificēt pārkāpēju, balstoties uz reģistrācijas numuru. ES līmenī nav juridiskā pamata transportlīdzekļu reģistrācijas datu apmaiņai starp dalībvalstīm ceļu lietotāju nodevu iekasēšanas vajadzībām. Šādā veidā negūtie ieņēmumi no valstu, reģionālajām un vietējām nodevu iekasēšanas shēmām ik gadu veido aptuveni 300 miljonus EUR.

Ir svarīgi uzraudzīt jaunu pakalpojumu un lietojumprogrammu attīstību, jo īpaši saistībā ar sadarbīgām intelektiskajām transporta sistēmām (ITS), lai laikus izmantotu to potenciālo sinerģiju ar ceļu lietotāju nodevu elektronisko iekasēšanu. Ir svarīgi arī, lai būtu atļauts piedāvāt pakalpojumus ar pievienoto vērtību, izmantojot to pašu tehnoloģisko platformu (transportlīdzekļa iekārtas), kuru izmanto ceļu lietotāju nodevu elektroniskajā iekasēšanā.

Šis priekšlikums ir daļa no Normatīvās atbilstības un izpildes programmas (*REFIT*), kura ir vērsta uz uzņēmumu regulatīvā sloga mazināšanu.

• **Saskanība ar spēkā esošajiem noteikumiem politikas jomā**

Šī iniciatīva ir esoša tiesību akta (Direktīvas 2004/52/EK) pārstrādāta redakcija. Tās mērķis ir risināt esošā tiesiskā regulējuma trūkumus, lai ļautu tam efektīvāk sasniegt savus mērķus. Ar to tiek arī ierosināts, ka direktīvai būtu precīzāk jāatspoguļo *EETS* tirgus dalībnieku dažādo kategoriju lomas, kas patlaban ir definētas vienīgi Lēmumā 2009/750/EK.

- **Saskanība ar citām Savienības politikas jomām**

Uzlabojot ceļu lietotāju nodevu elektroniskās iekasēšanas tirgus pamatnosacījumus, iniciatīva palīdzēs pabeigt iekšējā tirgus un digitālā vienotā tirgus izveidi. Tāpat, atvieglojot nodevu elektroniskās iekasēšanas ieviešanu un piemērošanu, tiks veicināta plašāka principu "lietotājs maksā" un "piesārņotājs maksā" piemērošana, tādējādi dodot ieguldījumu Enerģētikas savienības mērķu sasniegšanā. Jo īpaši tā uzlabos priekšlikuma pārskatīt Direktīvu 1999/62/EK par dažu infrastruktūru lietošanas maksas noteikšanu smagajiem kravas transportlīdzekļiem[6], kas tiek prezentēts paralēli šai iniciatīvai, efektivitāti un lietderību.

Visbeidzot, ar iniciatīvu tiek ierosināts tiesiskais regulējums transportlīdzekļu reģistrācijas datu apmaiņai ceļu lietotāju nodevu iekasēšanas mērķiem. Šādi tiks veicināta mērķu sasniegšana tiesiskuma un pamattiesību jomā. No praktiskā viedokļa attiecīgie noteikumi atbilst Direktīvai (ES) 2015/413, ar ko veicina pārrobežu apmaiņu ar informāciju par ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumiem[7]. Attiecīgie noteikumi arī atbilst piemērojamajiem tiesību aktiem personas datu aizsardzības jomā.

2. JURIDISKAIS PAMATS, SUBSIDIARITĀTE UN PROPORCIONALITĀTE

- **Juridiskais pamats**

Priekšlikuma, tāpat kā esošās Direktīvas (2004/52/EK), juridiskais pamats ir Līguma 91. pants.

- **Subsidiaritāte (attiecībā uz neekskluzīvu kompetenci)**

Neapmierinoša ceļu lietotāju nodevu elektroniskās iekasēšanas tirgus organizācija dalībvalstī A negatīvi ietekmēs dalībvalstī B reģistrētus satiksmes dalībniekus, un otrādi. Atsevišķas dalībvalstis nav motivētas veikt izmaiņas, ja netiek ņemtas vērā ES iedzīvotāju un uzņēmumu intereses. To var sasniegt tikai tad, ja darbību veic ES līmenī.

Attiecībā uz ceļu lietotāju nodevu pārrobežu iekasēšanu ir pierādījies, ka pieeja tikai starpvaldību līmenī ir nepilnīga, jo dalībvalstis savstarpēji ir noslēgušas tikai dažus divpusējus nolīgumus. Vienīgi ES var ieviest efektīvu sistēmu informācijas apmaiņai visās dalībvalstīs par ceļu lietotāju nodevu maksāšanas noteikumu pārkāpējiem.

- **Proporcionalitāte**

Jaunie (salīdzinot ar Direktīvu 2004/52/EK) elementi ir formulēti pēc visu politikas pasākumu, kurus sabiedriskās apspriešanas laikā ierosināja ieinteresētās personas, padziļinātas iepriekšējas pārbaudes. Viens no galvenajiem izvērtēšanas kritērijiem bija proporcionalitāte. Ietekmes novērtējumā tika analizēti un noraidīti mazāk samērīgi pasākumi, jo īpaši ceļu lietotāju nodevu elektroniskās iekasēšanas sistēmu stingra harmonizācija ES.

---

[6] Eiropas Parlamenta un Padomes 1999. gada 17. jūnija Direktīva 1999/62/EK par dažu infrastruktūru lietošanas maksas noteikšanu smagajiem kravas transportlīdzekļiem (OV L 187, 20.7.1999., 42. lpp.).

[7] Eiropas Parlamenta un Padomes 2015. gada 11. marta Direktīva (ES) 2015/413, ar ko veicina pārrobežu apmaiņu ar informāciju par ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumiem (OV L 68, 13.3.2015., 9.–25. lpp.).

- **Instrumenta izvēle**

Ar iniciatīvu būtiski groza Direktīvas 2004/52/EK noteikumus un papildina to ar daudziem jauniem noteikumiem. Tādēļ skaidrības labad priekšlikums ir par jaunu Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvu (pārstrādāta redakcija).

3. *EX POST* NOVĒRTĒJUMU, APSPRIEŠANĀS AR IEINTERESĒTAJĀM PERSONĀM UN IETEKMES NOVĒRTĒJUMU REZULTĀTI

- ***Ex post* novērtējumi/spēkā esošo tiesību aktu atbilstības pārbaude**

Direktīvas 2004/52/EK un Lēmuma 2009/750/EK *ex post* novērtējumā, kas ir iekļauts vienotā Komisijas dienestu darba dokumentā[8], izdarīti turpmāk minētie secinājumi.

– Tiesību akti nav sasnieguši lielāko daļu mērķu: nodevu iekasētājiem radušās nodevu elektroniskās iekasēšanas izmaksas gandrīz nav samazinājušās, un satiksmes dalībniekiem joprojām nav pieejams *EETS*.

– Nodevu elektroniskās iekasēšanas savstarpējas izmantojamības sakarā nav gūti lieli panākumi, un *OBU*, ar dažiem izņēmumiem, nav integrētas ar citām ierīcēm. Savstarpēja izmantojamība, ja tāda vispār ir, galvenokārt pastāv valstu līmenī; ir noslēgti tikai daži ierobežoti pārrobežu nolīgumi. Šāda relatīva pārrobežu savstarpējas izmantojamības neesamība pastāv tādēļ, ka daudzu valstu tirgos pastāv bezkonkurences stāvoklis, jo iestādes vienu nodevu iekasēšanas sistēmas operatoru nostāda privileģētā tirgus situācijā, kā arī pašu *EETS* tiesību aktu radīto šķēršļu (jo īpaši prasības, ka *EETS* pakalpojumu sniedzējiem 24 mēnešu laikā jāspēj savus pakalpojumus piedāvāt visā ES) dēļ. Panākt pārrobežu savstarpējo izmantojamību ir dārgi un grūti, jo pastāv būtiskas atšķirības ar *EETS* tiesību aktiem atļauto triju tehnoloģiju piemērošanā individuālajās valstu ceļu lietotāju nodevu iekasēšanas shēmās. To kavē arī tas, ka nav efektīvu noteikumu par nodevu iekasēšanu no citā dalībvalstī reģistrētiem transportlīdzekļiem.

– No darbības jomas viedokļa tiesību akts ir tikai daļēji attiecināms, jo prasība noteikt visiem *EETS* pakalpojumu sniedzējiem pienākumu apkalpot visu veidu transportlīdzekļus un visus Eiropas nodevu iekasēšanas apgabalus ir uzskatāma par pārmērīgu. Efektīvāk būtu, ja pakalpojumu sniedzējiem būtu ļauts reaģēt uz klientu vajadzībām, nevis noteikts, ka tiem jāpiedāvā pilnīgs, bet dārgs un nevajadzīgs pakalpojums.

– Tiesību akts varētu radīt lielu ES pievienoto vērtību, jo brīvprātīgi sadarbības nolīgumi dalībvalstu starpā nav veicinājuši būtisku *EETS* iekšējā tirgus pārklājumu. Jebkurā gadījumā, tā kā ir noslēgts maz brīvprātīgu sadarbības nolīgumu, šis potenciāls ir sasniegts tikai nelielā mērā.

– Direktīvā ir norādes uz nedefinētiem "operatoriem", kas ir par *EETS* pakalpojumu sniegšanu atbildīgās struktūras, bet lēmumā ir minēti skaidri definēti "*EETS* pakalpojumu sniedzēji". Tādēļ abi tiesību akti zināmā mērā ir savstarpēji nesaskanīgi.

Ex post novērtējuma rezultāti tika tieši izmantoti problēmu noteikšanā, un to risināšana ir šīs iniciatīvas mērķis.

[8] Iekļaut atsauci pēc publikācijas

- **Apspriešanās ar ieinteresētajām personām**

Gatavojot *ex post* novērtējumu un ietekmes novērtējumu, Komisija veica piecas galvenās apspriešanās darbības.

1) Atklāta sabiedriskā apspriešana, balstoties uz tiešsaistes aptauju

   Apspriešana ilga no 2016. gada 8. jūlija līdz 2. oktobrim (12 nedēļas). Aptaujā bija iekļauti galvenokārt plašākai sabiedrībai aktuāli jautājumi, kas tai deva iespēju paust viedokli par ceļu lietotāju nodevu elektronisko iekasēšanu, neiedziļinoties tehniskajos aspektos. Tomēr tā ļāva respondentiem izvērsti izklāstīt viedokli, atbildot uz vairākiem atvērtajiem jautājumiem, kā arī augšupielādēt nostājas un citus dokumentus.

   No Komisijas viedokļa apspriešanās mērķis bija uzzināt plašākas sabiedrības viedokli par plašajiem politikas risinājuma variantiem (gan pašreizējos tiesību aktos iekļautajiem, gan tiesību akta pārskatīšanas sakarā izvērtētajiem). Lai gan relatīvi nelielais atbilžu skaits liek apšaubīt to reprezentativitāti, tajās tika pausts būtisks atbalsts visiem šī priekšlikuma plašajiem politikas risinājumiem.

2) Visām ieinteresētajām personām publiski adresēts uzaicinājums sniegt rakstiskus viedokļus

   Ieinteresētajām personām tika dota iespēja sniegt viedokļus par *ex post* novērtējuma un ietekmes novērtējuma veikšanu. Kopumā tika saņemtas 22 attiecīgas atbildes: deviņas — no nodevu iekasēšanas/automaģistrāļu operatoriem, deviņas — no transporta uzņēmumiem, četras — no publiskām iestādēm.

3) Ierobežota apspriešanās ar profesionālajām ieinteresētajām personām par problēmām, kas saistītas ar *ex post* novērtējumu

   Mērķorientētā apspriešanās ar ieinteresētajām personām sākās 2015. gada 26. jūnijā, un atbildes tika pieņemtas līdz 2015. gada 1. septembrim (10 nedēļas). Galvenais mērķis bija iegūt informāciju un datus, lai aizpildītu Komisijas zināšanu nepilnības, gatavojot *ex post* novērtējumu.

   Uz četrām dažādām *EETS* ieinteresēto personu grupu aptaujas anketām pavisam tika saņemtas 22 atbildes. Tā kā nozīmīgu ieinteresēto personu ir samērā maz un nozare ir labi organizēta, šķiet pamatoti pieņemt, ka tās ir izteikti reprezentatīvas.

   Sniegtās informācijas kvalitāte bija dažāda, taču aptuveni puse atbilžu ietvēra konkrētus datus un plašu informācijas apjomu, ko Komisija iekļāva savā dienestu darba dokumentā. Otra puse ietvēra galvenokārt viedokļus un nostājas, kas Komisijai palīdzēja izprast ieinteresēto personu uzskatus par pašreizējo tiesību aktu efektivitāti un lietderību.

4) Ierobežota apspriešanās ar profesionālajām ieinteresētajām personām par problēmām, kas saistītas ar gaidāmo priekšlikumu par *EETS* tiesiskā regulējuma pārskatīšanu

   Šī mērķorientētā apspriešanās ar ieinteresētajām personām par *EETS* tiesiskā regulējuma pārskatīšanas ietekmes novērtējumu sākās 2016. gada 5. oktobrī, un atbildes tika pieņemtas līdz 2016. gada 13. novembrim (sešas nedēļas).

   Tās galvenais mērķis bija ievākt informāciju un datus, lai aizpildītu Komisijas zināšanu nepilnības attiecībā uz ietekmes novērtējuma "problēmas definēšanas" daļu, kā arī lai uzzinātu ieinteresēto personu kopienas viedokli par politikas risinājumu variantiem un iespējamiem pasākumiem, ko Komisija varētu ierosināt.

Uz aptaujas anketu tika saņemtas pavisam 35 atbildes, proti, krietni vairāk nekā līdzīgajā *ex post* novērtējumam paredzētajā apspriešanā. Vairākos augstvērtīgos viedokļos bija ietverta padziļināta problēmu analīze ar statistikas un citiem datiem, kā arī ieteikumiem attiecībā uz konkrētiem politikas risinājumiem. Atbildes deva būtisku ieguldījumu ietekmes novērtējuma pierādījumu bāzes pamatošanā un potenciālo politikas pasākumu izstrādē.

5) Atsauksmes par vērtēšanas plānu un sākotnējo ietekmes novērtējumu

Ieinteresētajām personām tika dota iespēja izteikties par publicēto vērtēšanas plānu un sākotnējo ietekmes novērtējumu. Neviena no tām to neizmantoja.

- **Ekspertu atzinumu pieprasīšana un izmantošana**

Tika piesaistīti ārējie eksperti, kas palīdzēja Komisijai sagatavot ietekmes novērtējuma ziņojumu. *Ricardo* izstrādāja tam pievienoto pētījumu[9]. Ietekmes novērtējumā tika izmantoti arī divu agrāku pētījumu rezultāti, kuri Komisijas vajadzībām bija sagatavoti *ex post* novērtējuma ietvaros: par nodevu elektroniskās iekasēšanas tehnikas līmeni[10] un ekspertu pārskats par *EETS* tiesību aktiem [11].

- **Ietekmes novērtējums**

Iniciatīvu papildina ietekmes novērtējums, par kuru sākumā tika saņemts negatīvs Regulējuma kontroles padomes (RKP) atzinums. RKP uzskatīja, ka ziņojumā nav skaidri noteikts mērķis nodrošināt ceļu lietotāju nodevu elektroniskās iekasēšanas sistēmu pilnīgu savstarpēju izmantojamību ES un nav paskaidrots, kā risinājuma varianti veicina savstarpējas izmantojamības sasniegšanu. Risinājuma varianti arī pietiekami sīki neizskaidroja reālos kompromisus un lēmējiem pieejamās izvēles iespējas, un ziņojumā nebija pietiekami plaši atspoguļoti ieinteresēto personu, jo īpaši dalībvalstu, viedokļi.

Lai ņemtu vērā RKP ieteikumus, ziņojumā tika veiktas šādas izmaiņas.

- Vispārējais mērķis tika pārskatīts, lai izskaidrotu, ka iniciatīvas nolūks ir katram satiksmes dalībniekam piedāvāt piekļuvi sadarbspējīgiem ceļu lietotāju nodevu iekasēšanas pakalpojumiem līmenī, kas atbilst konkrētā satiksmes dalībnieka vajadzībām un prasībām, še ietverot arī pilnīgas savstarpējas izmantojamības iespēju; plašāk izklāstot pirmo konkrēto mērķi, tika pievienots teksts, kurā izskaidrots, ka pirmais konkrētais mērķis ir ne tikai saderīgs ar mērķi sasniegt trīskāršu savstarpēju izmantojamību (tehnisku, procesuālu un līgumisku), bet arī ietver mērķi veicināt konkurētspējīgas EETS tirgus struktūras izveidi.

- Divās jaunās iedaļās (5.1. un 5.2. iedaļā) izklāstīti sabiedriskās apspriešanas gaitā ar ieinteresētajām personām apspriesto politikas pasākumu pilnīga saraksta iepriekšējas pārbaudes rezultāti; turklāt viens no politikas risinājumiem tika pārveidots no risinājuma, kas paredz vienīgi saskaņošanu, par risinājumu, kas ietver arī tirgus pasākumus.

- 5.1. un 5.2. iedaļā sīki izklāstīti ieinteresēto personu viedokļi, īpašu uzmanību pievēršot dalībvalstīm.

Izskatījusi ietekmes novērtējuma ziņojuma pārskatīto redakciju, RKP sniedza otru, pozitīvu atzinumu ar iebildumiem. RKP iebildumi bija saistīti ar trim galvenajiem aspektiem.

---

[9] Iekļaut saiti pēc publikācijas.

[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

– RKP uzskatīja, ka ietekmes novērtējuma ziņojumā nebija identificēti galvenie pasākumi, kuri ir būtiski plānoto rezultātu sasniegšanai, kā arī nebija izvērtēta to savstarpējā atkarība.

– RKP arī norādīja, ka ziņojumā joprojām nav skaidri izklāstīts, kā ierosinātais pasākumu kopums veicinātu plānotā savstarpējas izmantojamības līmeņa sasniegšanu ES un kādi riski būtu saistīti ar vēlamo risinājuma variantu.

Visbeidzot, RKP vērsa uzmanību uz to, ka ziņojumā nebija paskaidrots, kādēļ nav apsvērti risinājumi, kas atbilstu vidusceļam starp visefektīvāko un visrentablāko risinājumu.

Lai novērstu šos iebildumus, tika izdarīti šādi papildinājumi:

– 9. tabulā — detalizēti paskaidrojumi par to, kuri no pasākumiem ir būtiski un kuri nav, kā arī par pasākumu savstarpējo atkarību;

– jauna 19. tabula par vispārējā mērķa sasniegšanas efektivitāti un riskiem, ka tas faktiski netiktu sasniegts ar risinājuma variantu Nr. 2; un

– jauns teksts 5.1.4. un 5.4. iedaļā, lai paskaidrotu, kādēļ netika apsvērti risinājumi, kas atbilstu vidusceļam starp visefektīvāko un visrentablāko risinājumu.

Ietekmes novērtējumā tika izskatīti trīs plaši politikas risinājumi:

1. dažu problēmu risināšana pašregulācijas ceļā, citu — ar tiesību aktiem;

2. visu problēmu risināšana ar tiesību aktiem saskaņā ar Lēmumā 2009/750/EK izvēlēto "uz tirgu balstīto" pieeju; un

3. dažu problēmu risināšana, pilnībā no tehniskā un procesuālā viedokļa saskaņojot ES ceļu lietotāju nodevu elektroniskās iekasēšanas sistēmas, citu — ar tiesību aktiem.

2. risinājuma variants ir **vēlamais variants**. Tas tika izraudzīts, pamatojoties uz tā augsto efektivitāti un augstāko lietderību (salīdzinot izmaksas ar ieguvumiem) mērķu sasniegšanā ar kopumā pozitīviem blakusefektiem.

Gaidāmie ieguvumi ir šādi:

- satiksmes dalībniekiem — kopējie ietaupījumi 370 miljonu EUR apmērā (neto pašreizējā vērtība — NPV) līdz 2025. gadam. No tiem lielāko daļu labuma gūs autotransporta operatori, t. i., galvenokārt MVU;
- autoceļu tīklu pārvaldītājiem — ietaupījumi 48 miljonu EUR (NPV) apmērā līdz 2025. gadam, kas radīsies, neiepērkot nevajadzīgas *OBU*, un papildu nodevu ieņēmumi (150 miljoni EUR gadā), kas radīsies no labākiem pārrobežu iekasēšanas noteikumiem; un
- *EETS* pakalpojumu sniedzējiem — regulatīvā sloga samazinājums saistībā ar ienākšanu valstu tirgos (NPV 10 miljoni EUR līdz 2025. gadam prognozētai 12 pakalpojumu sniedzēju grupai) un tirgus paplašināšanās, kas dos papildu 700 miljonu EUR ieņēmumus gadā.

Gaidāmās izmaksas ir šādas[12]:

- autoceļu tīklu pārvaldītājiem — papildu izmaksas par nodevu iekasēšanas sistēmu pielāgošanu jaunajām prasībām (NPV pavisam 174 miljoni EUR līdz 2025. gadam) un papildu maksas *EETS* pakalpojumu sniedzējiem 700 miljoni EUR gadā (kopējā

[12] Iniciatīva nerada būtiskas izmaksas vides un sociālajā jomā.

vērtība visiem autoceļu tīklu pārvaldītājiem un visiem *EETS* pakalpojumu sniedzējiem). Tomēr šī ietekme uz budžetu ir neitrāla, jo tā atbildīs tādu darbību uzticēšanai ārpakalpojumu sniedzējiem, kuras patlaban veic paši pārvaldītāji vai to apakšuzņēmēji.

Kopējais neto paredzētais ieguvums no vēlamā politikas risinājuma varianta (ieguvumi mīnus izmaksas) ir 254 miljoni EUR (NPV) līdz 2025. gadam.

- **Normatīvā atbilstība un vienkāršošana**

Paredzams, ka iniciatīva līdz 2025. gadam samazinās uzņēmumu regulatīvo slogu kopumā par 254 miljoniem EUR, ko veidos:

– kopējais satiksmes dalībnieku regulatīvā sloga samazinājums par 370 miljoniem EUR līdz 2025. gadam. Lielākoties no tā ieguvēji būs autopārvadātāji, kuri pārsvarā ir mazie uzņēmumi (galvenokārt mikrouzņēmumi);

– kopējais nodevu iekasētāju (t. i., autoceļu pārvaldītāju), no kuriem neviens nav MVU, regulatīvā sloga pieaugums par 126 miljoniem EUR; un

– kopējais *EETS* pakalpojumu sniedzēju (galvenokārt lielu vai ļoti lielu uzņēmumu meitasuzņēmumu) regulatīvā sloga samazinājums par 10 miljoniem EUR.

Tā kā MVU un mikrouzņēmumi veido lielāko daļu no skartajām ieinteresētajām personām (t. i., autopārvadātājiem) un ietekme uz tiem ir pozitīva, attiecībā uz tiem nav paredzēti atbrīvojumi vai īpaši noteikumi.

Iniciatīva visdrīzāk veicinās konkurenci, ļaujot līdz šim monopola stāvoklī esošajos valstu ceļu lietotāju nodevu elektroniskās iekasēšanas tirgos ienākt jauniem operatoriem. Tā mazinās kravu autopārvadājumu nozares regulatīvo slogu, tādējādi veicinot tās kā nozares konkurētspēju. No nodevu elektroniskās iekasēšanas paņēmienu lielākas saskaņotības iegūs arī Eiropas iekārtu ražotāji, kas jau tagad ir pasaules līderi ES stingro un efektīvo standartu dēļ.

Priekšlikums veicina digitālā vienotā tirgus mērķu sasniegšanu[13].

- **Pamattiesības**

Progresam ceļā uz funkcionējošu *EETS* būtu jāatvieglo pārrobežu braucieni un tādējādi jāveicina brīva preču aprite un cilvēku pārvietošanās. Informācijas apmaiņa attiecībā uz nodevu maksāšanas noteikumu pārkāpēju identitāti uzlabos nodevu iekasēšanu, tā nodrošinot vienlīdzīgu attieksmi pret vietējiem un ārvalstīs reģistrētajiem satiksmes dalībniekiem. Priekšlikums arī ievieš noteikumus, kam vajadzētu nodrošināt līdzvērtīgu attieksmi pret *EETS* pakalpojumu sniedzējiem un vēsturiskajiem operatoriem.

Galvenā ietekme saistībā ar tiesībām uz personas datu aizsardzību un privātās dzīves aizsardzību izriet no tā, ka tiek izveidots mehānisms obligātai informācijas apmaiņai dalībvalstu starpā par to transportlīdzekļu īpašnieku identitāti, par kuriem ir pierādīts vai kuri tiek turēti aizdomās par krāpniecību attiecībā uz nodevu iekasēšanas sistēmu. Šis mehānisms lielākoties ir balstīts uz Direktīvas (ES) 2015/413 noteikumiem par ceļu satiksmes drošības noteikumu pārrobežu izpildi attiecībā uz pārkāpumiem. Tādēļ ir noteikti attiecīgi aizsardzības

[13] Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai "Digitālā vienotā tirgus stratēģija Eiropai", COM(2015) 192 *final*, Brisele, 6.5.2015.

pasākumi, lai nodrošinātu, ka priekšlikums pilnībā atbilst Pamattiesību hartas 7. un 8. pantam, kā arī piemērojamajam tiesiskajam regulējumam attiecībā uz personas datu aizsardzību. Dati, kas savākti saskaņā ar šo direktīvu, nebūtu jāizmanto mērķiem, kuri nav paredzēti šajā direktīvā. Dalībvalstīm jāievēro saistības attiecībā uz datu izmantošanas nosacījumiem un uzglabāšanas laiku, kā arī vispārīgi — personas datu izmantošanas nepieciešamības un samērīguma principi.

Par priekšlikumu ir notikusi apspriešanās ar Eiropas Datu aizsardzības uzraudzītāju (EDAU) divos posmos: pirmkārt, ar EDAU notika apspriešanās par paredzētās informācijas apmaiņas sistēmas principiem; otrkārt, ar EDAU notika apspriešanās par pašu tiesību akta tekstu. EDAU papildu piezīmes nesniedza.

4. IETEKME UZ BUDŽETU

Nav ietekmes uz Savienības budžetu.

5. CITI ELEMENTI

- **Īstenošanas plāni un uzraudzības, izvērtēšanas un ziņošanas kārtība**

Ietekmes novērtējumā ir izklāstīts detalizēts uzraudzības plāns, kas ir balstīts uz 11 rādītājiem tiesību akta ietekmes uzraudzībai un izvērtēšanai piecus gadus pēc tā stāšanās spēkā. Priekšlikumā ir ietverts īpašs noteikums par ziņošanu, lai izvērtētu jauno noteikumu ietekmi uz pārrobežu informācijas apmaiņu ceļu lietotāju nodevu iekasēšanas vajadzībām.

- **Paskaidrojošie dokumenti (attiecībā uz direktīvām)**

Ņemot vērā priekšlikuma darbības jomu un to, ka priekšlikums ir visu dalībvalstu pilnībā transponētas esošas direktīvas (2004/52/EK) pārstrādāta redakcija, nešķiet pamatoti vai samērīgi pieprasīt paskaidrojošos dokumentus.

- **Konkrētu priekšlikuma noteikumu sīkāks skaidrojums**

Galvenie Direktīvas 2004/52/EK teksta būtiskie grozījumi ir šādi.

1. pants. Priekšmets un piemērošanas joma

1. punktā ir pievienots otrais mērķis (papildus ceļu lietotāju nodevu elektroniskās iekasēšanas sistēmu savstarpējas izmantojamības nodrošināšanai): veicināt pārrobežu apmaiņu ar informāciju par ceļu lietošanas maksu nesamaksāšanu Savienībā.

2. punktā svītro b) apakšpunktu, lai ļautu dalībvalstīm apmainīties ar informāciju par personām, kas nav samaksājušas ceļu lietošanas maksas, ja nodevu iekasēšanas sistēmas obligāti neparedz iekārtu uzstādīšanu transportlīdzeklī. Šīs izmaiņas ir nepieciešamas, piemēram, pilsētu nodevu pārrobežu iekasēšanai (ieskaitot sastrēgumu maksu sistēmas) un citām sistēmām, kas elektroniskajiem nodevu darījumiem izmanto automātiskas reģistrācijas numura zīmju atpazīšanas tehnoloģijas.

3. punktu groza, lai apstiprinātu, ka *EETS* nodrošina *EETS* pakalpojuma sniedzēji, nevis nodevu iekasētāji.

2. pants. Definīcijas

Ir pievienots pants ar definīcijām, lai precizētu direktīvā lietotos terminus.

3. pants. Tehnoloģiskie risinājumi

1. punktā ir noteikts, ka tā noteikumus piemēro tikai nodevu iekasēšanas sistēmām, kuras paredz transportlīdzekļa iekārtu uzstādīšanu vai izmantošanu. "Izmantošana" tiek iekļauta, lai apstiprinātu, ka pārnēsājamas ierīces, ko izmanto elektroniskajiem nodevu darījumiem, direktīvas vajadzībām uzskata par transportlīdzekļa iekārtām. 1. punktā ir izskaidroti tehnoloģiskie risinājumi, ko piemēro jaunām un esošajām nodevu elektroniskās iekasēšanas sistēmām.

No 1. punkta uz IV pielikumu pārvieto to tehnoloģiju sarakstu, kuras atļauts izmantot elektroniskajiem nodevu darījumiem. Komisija ir pilnvarota grozīt sarakstu ar deleģēto aktu, ja tehnoloģija kļūst novecojusi vai ja sarakstā jāiekļauj jauna tehnoloģija, kas saskaņā ar Lēmuma 2009/750/EK 20. pantu ir pārbaudīta eksperimentālajās pārbaudēs.

Iepriekšējo 2. punktu svītro, jo tajā atkārtoti citi direktīvas noteikumi.

Jaunajā 2. punktā ir noteikts, ka transportlīdzekļa iekārtas, kuras izmanto satelītpozicionēšanas tehnoloģiju, ir saderīgas ar pozicionēšanas pakalpojumiem, kurus nodrošina Galileo un Eiropas Ģeostacionārās navigācijas pārklājuma dienesta ("EGNOS") sistēmas, un var būt saderīgas ar citām satelītnavigācijas sistēmām.

3. punktā precizēts, ka, lai izpildītu direktīvas un jo īpaši IV pielikuma tehniskās prasības, *EETS* transportlīdzekļa iekārtas var sasaistīt ar citām ierīcēm, kas uzstādītas transportlīdzeklī vai atrodas tajā, piemēram, satelītnavigācijas sistēmām vai viedtālruņiem. Tajā arī precizēts, ka sakariem starp transportlīdzekļa iekārtām un minētajām citām ierīcēm var izmantot tehnoloģijas, kas nav minētas IV pielikumā (piemēram, *Bluetooth*).

3. punktā tekstu "Saskaņā ar grafiku, kas noteikts 3. panta 4. punktā, [..] un kas piemērotas lietošanai visu veidu transportlīdzekļos" svītro divu iemeslu dēļ:

– *EETS* pakalpojumu sniedzējiem būtu nevis jāuzliek pienākums piedāvāt *EETS* visiem transportlīdzekļiem, bet gan jāļauj izvēlēties to piedāvāt tikai lielas noslodzes transportlīdzekļiem vai mazas noslodzes transportlīdzekļiem; un

– kā paskaidrots 4. punktā, mazas noslodzes transportlīdzekļu iekārtas var būt piemērotas tikai lietošanai ar 5,8 GHz mikroviļņu tehnoloģiju, tādēļ var neatbilst noteiktām nodevu iekasēšanas sistēmām, kuras piemēro lielas noslodzes transportlīdzekļiem, kuriem nepieciešamas iekārtas, kas ir piemērotas izmantošanai ar visām trim atļautajām tehnoloģijām.

Jaunā 4. punktā ir precizēts, ka transportlīdzekļa iekārtas var tikt integrētas ar citām ierīcēm un kalpot mērķiem, kas nav nodevu iekasēšana.

Jaunajā 4. punktā ietver atbrīvojumu, kas ļauj *EETS* pakalpojumu sniedzējiem, kuri apkalpo mazas noslodzes transportlīdzekļus, piedāvāt klientiem transportlīdzekļa iekārtas, kas piemērotas tikai izmantošanai ar 5,8 GHz mikroviļņu tehnoloģiju. Šo atbrīvojumu piemēro līdz 2027. gada 31. decembrim.

Iepriekšējo 3. punktu svītro, jo tajā ir atsauce uz novecojušām prasībām.

4. pantu svītro.

1. punktu svītro, jo tas ir kļuvis lieks.

2. un 3. punkts ir pārvietoti uz citiem pantiem.

4. punktu svītro, jo dalībvalstis nevar ietekmēt datumu, līdz kuram *EETS* pakalpojumu sniedzējiem ir jāsāk piedāvāt *EETS*.

5. pants. *EETS* iezīmes

1. punktā ir minēts "I pielikums", nevis "pielikums", jo pievieno jaunus pielikumus, tādēļ visiem pielikumiem jābūt numurētiem.

Līdzšinējo 2., 4. un 5. punktu aizstāj ar jauniem 11. panta noteikumiem, lai regulatīvo kontroles procedūru pielāgotu pilnvaru deleģēšanas procedūrai, kā minēts Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 290. panta 1. punktā.

Jaunajā 5. punktā iekļauts īpašs noteikums, lai nodrošinātu, ka, ja Eiropas standartizācijas organizācijas pārskata attiecīgos *EETS* standartus, pienācīgs pārejas režīms saglabātu savstarpējas izmantojamības komponentu pastāvīgu saderību.

Turklāt jaunajā 5. punktā norādi uz 2. panta 1. punktu aizstāj ar norādi uz IV pielikumu, uz kuru pārvieto attiecīgos noteikumus.

6., 7., 8., 9. un 10. pants, II un III pielikums

Šajos piecos pantos un divos pielikumos ir paredzēta procedūra pārrobežu informācijas apmaiņai par nodevu maksāšanas noteikumu pārkāpējiem. Tie ir Direktīvas (ES) 2015/413 noteikumu pielāgojums nodevu iekasēšanas kontekstam. Par tiesību akta projektu notika apspriešanās ar Eiropas Datu aizsardzības uzraudzītāju (EDAU), kas necēla iebildumus.

Ar ierosināto iniciatīvu netiek mainīti šādi Direktīvas 2004/52/EK noteikumi:

16. pants (līdzšinējais 8. pants), kurā nosaka direktīvas adresātus; un

I pielikums (līdzšinējais pielikums), kurā noteiktas pozīcijas, kas vajadzīgas, lai noteiktu un izmantotu *EETS*.

↓ 2004/52/EK (pielāgots)

2017/0128 (COD)

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA

par ceļu lietotāju ⊠ nodevu ⊠ ~~nodokļa~~ elektroniskāso~~s~~ iekasēšanas sistēmu savstarpēju izmantojamību ⊠ un informācijas par ceļu lietošanas maksu nesamaksāšanu pārrobežu apmaiņas veicināšanu ⊠ ~~Kopienā~~ ⊠ Savienībā ⊠ (pārstrādāta redakcija)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā ⊠ Līgumu par Eiropas Savienības darbību ⊠ ~~Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu~~ un jo īpaši tā ~~7.~~ ⊠ 91. ⊠ panta 1. punktu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

pēc leģislatīvā akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu[14],

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu[15],

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru,

tā kā:

⇩ jauns

(1) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2004/52/EK[16] ir būtiski grozīta. Tā kā ir jāizdara turpmāki grozījumi, skaidrības labad minētā direktīva būtu jāpārstrādā.

↓ 2004/52/EK, 1. apsvērums (pielāgots)

~~Padome ar 1997. gada 17. jūnija Rezolūciju par telemātikas attīstību autotransporta jomā, jo īpaši attiecībā uz elektronisko maksas iekasēšanu (*EFC*)[17], aicināja Komisiju un dalībvalstis izstrādāt *EFC* sistēmu konverģences stratēģiju, lai sasniegtu pienācīgu savstarpējas izmantojamības līmeni Eiropas līmenī. Komisijas paziņojums par savstarpēji izmantojamām maksas iekasēšanas sistēmām Eiropā bija šīs stratēģijas pirmais posms.~~

[14] OV C [...], [...], [...]. lpp.

[15] OV C [...], [...], [...]. lpp.

[16] Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 29. aprīļa Direktīva 2004/52/EK par ceļu lietotāju nodokļa elektronisko iekasēšanas sistēmu savstarpēju izmantojamību Kopienā (OV L 166, 30.4.2004., 124. lpp.).

[17] ~~OV C 194, 25.6.1997., 5. lpp.~~

↓ 2004/52/EK, 2. apsvērums (pielāgots)

~~Vairākums dalībvalstu, kas uzstādījušas elektroniskās iekasēšanas sistēmas, lai finansētu ceļu infrastruktūras izmaksas vai iekasētu maksu par ceļu lietošanu (abas kopā še turpmāk – "elektroniskās iekasēšanas sistēmas"), izmanto šaura diapazona mikroviļņu tehnoloģiju un frekvences, kas ir tuvu 5,8 GHz, bet pašlaik šīs sistēmas nav pilnīgi saderīgas. Izpētot mikroviļņu tehnoloģiju, Eiropas Standartizācijas komiteja (*CEN*) pēc tam, kad 1997. gadā tika pieņemti pagaidu tehniskie standarti, 2003. gada janvārī sagatavoja tehniskos standartus, lai nodrošinātu 5,8 GHz mikroviļņu elektroniskās iekasēšanas sistēmu saderību. Tomēr šie pagaidu standarti neattiecas uz visām specializētajām šaurā diapazona datu pārraides (*DSRC*) 5,8 GHz sistēmām, ko izmanto Kopienā un kam ir divi varianti, kuri nav pilnīgi saderīgi. Tie pamatojas uz atvērto sistēmu sadarbības modeli, ko Starptautiskā standartizācijas organizācija noteikusi datu pārraidei starp datorsistēmām.~~

↓ 2004/52/EK, 3. apsvērums (pielāgots)

~~Iekārtu ražotāji un infrastruktūras pārvaldītāji tomēr ir vienojušies Kopienā izstrādāt savstarpēji izmantojamus ražojumus, pamatojoties uz pašreizējām *DSRC* 5,8 GHz sistēmām. Iekārtām, kas būs jādara pieejamas lietotājiem, attiecīgi jāspēj nodrošināt datu pārraidi ar tehnoloģijām, ko var izmantot tikai jaunās elektroniskās iekasēšanas sistēmās, kuras jāievieš Kopienā pēc 2007. gada 1. janvāra, proti, ar satelītu pozicionēšanas tehnoloģiju, mobilo sakaru tehnoloģiju, kurā izmanto *GSM–GPRS* standarta un 5,8 GHz mikroviļņu tehnoloģiju.~~

↓ 2004/52/EK, 4. apsvērums (pielāgots)

~~Svarīgi standartizāciju pabeigt pēc iespējas ātri, lai noteiktu tādus tehniskos standartus, kas nodrošina tehnisko saderību starp elektroniskām iekasēšanas sistēmām, pamatojoties uz 5,8 GHz mikroviļņu tehnoloģiju un satelītu pozicionēšanu un mobilo sakaru tehnoloģijām, lai novērstu tirgus turpmāku sadrumstalošanos.~~

↓ 2004/52/EK, 5. apsvērums (pielāgots)

(2) Jāparedz plaša ⊠ ceļu lietotāju nodevu ⊠ elektroniskās~~e~~ iekasēšanas sistēmu ieviešana dalībvalstīs un kaimiņvalstīs, un sistēmām jābūt savstarpēji izmantojamām un piemērotām turpmākai ceļu lietotāju maksājumu iekasēšanas politikas attīstībai ~~Kopienas~~ ⊠ Savienības ⊠ līmenī un tehnikas attīstībai.

↓ 2004/52/EK, 6. apsvērums (pielāgots)

(3) ⊠ Ceļu lietotāju nodevu ⊠ ~~E~~elektroniskās~~ajām~~ iekasēšanas sistēmām ~~jābūt~~ vajadzētu būt savstarpēji izmantojamām, un tām jāpamatojas uz atklātiem un publiskiem standartiem, kas bez diskriminācijas pieejami visiem sistēmu piegādātājiem.

↓ 2004/52/EK, 7. apsvērums

~~Ieviešot jaunas elektroniskās iekasēšanas sistēmas, jābūt pietiekamai iekārtu piecejamībai, lai novērstu attiecīgo uzņēmumu diskrimināciju.~~

↓ 2004/52/EK, 8. apsvērums

~~Jaunās satelītu pozicionēšanas (*GNSS*) un mobilo sakaru (*GSM/GPRS*) tehnoloģijas ir īpaši elastīgas un dažādi izmantojamas elektroniskajās iekasēšanas sistēmās un tās var izmantot, lai nodrošinātu atbilstību jaunajai ceļu lietotāju nodokļa iekasēšanas politikai, kas paredzēta Kopienas un dalībvalstu līmenī. Šīs tehnoloģijas dod iespēju uzskaitīt kilometrāžu pa ceļu kategorijām, neveicot lielus ieguldījumus infrastruktūrā. Tās arī ļauj nodrošināt papildu jaunus drošības un informācijas pakalpojumus ceļotājiem, piemēram, automātisko trauksmes signalizāciju, ko iedarbina negadījumā iesaistīts transportlīdzeklis, norādot savu atrašanās vietu, un reālā laika informāciju par satiksmes apstākļiem, satiksmes līmeņiem un braucienu laikiem. Attiecībā uz satelītu pozicionēšanu paredzēts, ka 2002. gadā Kopienā uzsāktais *Galileo* projekts no 2008. gada sniegs informācijas pakalpojumus, kuru kvalitāte ir augstāka nekā pašreizējo satelītu navigācijas sistēmu pakalpojumu kvalitāte un kuri ir optimāli ceļu telemātikas pakalpojumiem. Eiropas ģeostacionārās navigācijas pārklājuma dienesta (*EGNOS*) prekursoru sistēma, sniedzot līdzīgus rezultātus, sāks darboties jau 2004. gadā. Tomēr šīs inovatīvās sistēmas varētu radīt problēmas saistībā ar pārbaužu uzticamību un krāpšanas novēršanu. Tomēr iepriekšminētās priekšrocības ir nozīmīgas, un faktiski satelītu pozicionēšanas un mobilo sakaru tehnoloģijas ir ieteicams izmantot, ieviešot jaunas elektroniskās iekasēšanas sistēmas.~~

↓ 2004/52/EK, 9. apsvērums (pielāgots)

(4) ~~Pašlaik izmantoto vai turpmākajos gados paredzēto elektronisko iekasēšanas sistēmu tehnoloģiju (galvenokārt 5,8 GHz mikroviļņu, satelītu pozicionēšanas un mobilo sakaru tehnoloģiju) izplatīšana, kā arī~~ ~~t~~To specifikāciju ~~izplatīšana~~ daudzveidība, ko dalībvalstis un kaimiņvalstis noteikušas savām ⌦ ceļu lietotāju nodevu ⌫ elektroniskās~~ajām~~ iekasēšanas sistēmām, var negatīvi ietekmēt iekšējā tirgus nevainojam~~u~~ darbību un transporta politikas mērķus. Šāda situācija var izraisīt tādu nesaderīgu un dārgu elektronisko aparātu ~~izplatīšanu~~ daudzveidību, kas paredzēti ~~smagkravas~~ ⌦ lielas noslodzes ⌫ transportlīdzekļu vadības kabīnēm, un vadītāju kļūdas to lietošanā, kas var radīt, piemēram, netīšu izvairīšanos no maksāšanas. Šāda ~~izplatīšana~~ daudzveidība izmaksu, drošības un tiesisku apsvērumu dēļ ir nepieņemama transportlīdzekļu lietotājiem un ražotājiem.

↓ 2004/52/EK, 10. apsvērums (pielāgots)

(5) Mākslīgie šķēršļi iekšējā tirgus darbībai būtu jāatceļ, tomēr ļaujot dalībvalstīm un ~~Kopienai~~ ⌦ Savienībai ⌫ īstenot atšķirīgu ceļu lietotāju ~~nodokļa~~ ⌦ nodevu ⌫ iekasēšanas politiku vietējā, valsts vai starptautiskā līmenī attiecībā uz visu veidu transportlīdzekļiem. Transportlīdzekļos uzstādītajām iekārtām ~~jābūt~~ vajadzētu būt tādām, lai varētu īstenot šādu ceļu lietotāju ~~nodokļa~~ ⌦ nodevu ⌫ iekasēšanas politiku saskaņā ar nediskriminēšanas principiem attiecībā pret visu dalībvalstu

pilsoņiem. Tādēļ ⌦ ceļu lietotāju nodevu ⌫ elektroniskās~~o~~ iekasēšanas sistēmu savstarpēja izmantojamība ~~Kopienas~~ ⌦ Savienības ⌫ līmenī jānodrošina pēc iespējas drīz.

↓ 2004/52/EK, 11. apsvērums

~~Vadītāji pamatoti gaida ceļu infrastruktūras pakalpojuma kvalitātes uzlabojumus, sevišķi drošības ziņā, kā arī nodokļa iekasēšanas laukumu pārslogotības būtisku samazinājumu, īpaši noslogotās dienās un konkrētos īpaši pārslogotos ceļu tīkla punktos. Šis jautājums jārisina, nosakot Eiropas elektroniskās nodokļa iekasēšanas pakalpojumu. Turklāt paredzētajām tehnoloģijām un sastāvdaļām, ciktāl tas ir tehniski iespējams, jābūt savienojamām ar citām transportlīdzekļa ierīcēm, īpaši elektronisko tahogrāfu un neatliekamās palīdzības izsaukšanas ierīcēm. Vēlākā posmā jāiekļauj jauktās sistēmas.~~

↓ 2004/52/EK, 12. apsvērums

~~Uzstādot attiecīgu aprīkojumu, jānodrošina iespēja piekļūt citiem, turpmākiem lietojumiem papildus nodokļa iekasēšanai.~~

↓ 2004/52/EK, 13. apsvērums (pielāgots)

(6) Eiropas ⌦ ceļu lietotāju nodevu ⌫ elektroniskās ~~nodokļa~~ iekasēšanas pakalpojumam būtu jānodrošina savstarpēja izmantojamība tehniskā, līgumiskā un procedūru līmenī, ietverot:

a) tādu vienotu līgumu starp klientiem un operatoriem, kas ir pakalpojuma sniedzēji, kurš atbilst līguma noteikumu kopumam un ļauj visiem operatoriem un/vai pakalpojumu sniedzējiem sniegt pakalpojumu, nodrošinot piekļuvi visam tīklam;

b) tehnisko standartu un prasību kopumu, kas nozarei ļauj nodrošināt vajadzīgās iekārtas pakalpojuma sniegšanai.

↓ 2004/52/EK, 14. apsvērums

(7) Līgumiska savstarpēja izmantojamība nodrošina iespēju ~~piemērot~~ radīt ievērojamus vienkāršojumus ~~atvieglojumus~~ dažiem ceļu lietotājiem un ievērojamus administratīvus ietaupījumus komerciālajiem ceļu lietotājiem.

⇩ jauns

(8) Būtu jāapstiprina, ka Eiropas ceļu lietotāju nodevu elektroniskās iekasēšanas pakalpojumu (*EETS*) nodrošina *EETS* pakalpojumu sniedzēji, kā norādīts Komisijas Lēmumā 2009/750/EK[18].

(9) Lai ar savām transportlīdzekļa iekārtām aptvertu vajadzīgās sakaru tehnoloģijas, būtu jāatļauj *EETS* pakalpojumu sniedzējiem izmantot citas transportlīdzeklī jau esošas

---

[18] Komisijas 2009. gada 6. oktobra Lēmums 2009/750/EK par Eiropas ceļu lietotāju nodevu elektroniskās iekasēšanas sistēmas un tās tehnisko elementu definēšanu (OV L 268, 13.10.2009., 11. lpp.).

aparatūras un programmatūras sistēmas, piemēram, satelītnavigācijas sistēmas vai viedtālruņus, un veidot savienojumus ar tām.

(10) Ceļu lietotāju nodevu elektroniskās iekasēšanas un sadarbīgu *ITS* (*C-ITS*) lietotnes maza darbības attāluma sakariem starp transportlīdzekļiem un starp transportlīdzekli un infrastruktūru izmanto līdzīgas tehnoloģijas un blakusesošas frekvenču joslas. Turpmāk pēc izmaksu, ieguvumu, tehnisko šķēršļu un to novēršanas iespēju rūpīgas novērtēšanas būtu jāizpēta iespējas ceļu lietotāju nodevu elektroniskās iekasēšanas un *C-ITS* apvienošanai 5,9 GHz frekvenču joslā, ko patlaban izmanto *C-ITS*.

(11) Būtu jāņem vērā ceļu lietotāju nodevu elektroniskās iekasēšanas sistēmu īpašās iezīmes, kas patlaban piemērojamas mazas noslodzes transportlīdzekļiem. Šādas ceļu lietotāju nodevu elektroniskās iekasēšanas sistēmas patlaban neizmanto satelītpozicionēšanu vai mobilos sakarus, tāpēc būtu jāatļauj *EETS* pakalpojumu sniedzējiem ierobežotu laikposmu mazas noslodzes transportlīdzekļos nodrošināt transportlīdzekļa iekārtas, kas piemērotas izmantošanai tikai ar 5,8 GHz tehnoloģiju.

(12) Kad Eiropas standartizācijas iestādes pārskata standartus, kuri attiecas uz *EETS*, vajadzētu veikt atbilstīgus pārejas pasākumus, ar ko nodrošina *EETS* nepārtrauktību un standartu pārskatīšanas brīdī jau izmantoto savstarpējas izmantojamības komponentu saderību ar ceļu lietotāju nodevu iekasēšanas sistēmām.

(13) Ceļu lietotāju nodevu elektroniskās iekasēšanas sistēmu problemātiskie aspekti to pārkāpēju identificēšanā, kas nav attiecīgās valsts iedzīvotāji, kavē šādu sistēmu turpmāku izplatīšanos un principu "lietotājs maksā" un "piesārņotājs maksā" plašāku piemērošanu uz Savienības ceļiem.

(14) Konsekvences un resursu efektīvas izmantošanas labad sistēmai, ko pielieto apmaiņai ar informāciju par ceļu lietošanas maksas nemaksātājiem, vajadzētu izmantot tos pašus rīkus kā sistēmai, ko pielieto apmaiņai ar informāciju par ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumiem, kura paredzēta Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā (ES) 2015/413[19].

(15) Dalībvalstīm vajadzētu būt iespējai veikt pārrobežu apmaiņu ar informāciju par ceļu lietošanas maksas nemaksātājiem neatkarīgi no tehnoloģijas, ko izmanto elektronisku nodevas darījumu veikšanai.

(16) Būtu jāprasa dalībvalstīm sniegt Komisijai informāciju un datus, kas vajadzīgi, lai novērtētu to, cik efektīvas un lietderīgas ir sistēmas apmaiņai ar informāciju par ceļu lietošanas maksas nemaksātājiem. Būtu jāprasa Komisijai novērtēt saņemtos datus un informāciju un vajadzības gadījumā ierosināt tiesību aktu grozījumus.

2004/52/EK, 15. apsvērums

~~Elektroniskās iekasēšanas sistēmas ievērojami veicina negadījumu riska samazināšanos, tādējādi palielinot ceļu satiksmes drošību, veicina to darījumu skaita samazināšanos, ko veic skaidrā naudā, un iekasēšanas laukumu pārslogotības samazināšanos, īpaši noslogotās dienās. Tās mazina arī stāvošu un atkārtoti iedarbinātu transportlīdzekļu negatīvo ietekmi uz vidi, kā arī ietekmi uz vidi, kas saistīta ar jaunu iekasēšanas barjeru uzstādīšanu vai iekasēšanas posteņu paplašināšanu.~~

---

[19] Eiropas Parlamenta un Padomes 2015. gada 11. marta Direktīva (ES) 2015/413, ar ko veicina pārrobežu apmaiņu ar informāciju par ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumiem (OV L 68, 13.3.2015., 9. lpp.).

↓ 2004/52/EK, 16. apsvērums (pielāgots)

~~Baltajā grāmatā par Eiropas transporta politiku 2010. gadam ir ceļu satiksmes drošības un vienmērīguma mērķi. Savstarpēji izmantojami automatizētie transporta pakalpojumi un sistēmas ir svarīgs šo mērķu sasniegšanas līdzeklis.~~

↓ 2004/52/EK, 17. apsvērums (pielāgots)

(17) ⌦ Ceļu lietotāju nodevu ⌫ ~~E~~elektroniskās~~o~~ iekasēšanas sistēmu ieviešana ietvers personas datu apstrādi. Šāda apstrāde jāveic saskaņā ar ~~Kopienas~~ ⌦ Savienības ⌫ noteikumiem, kas, *inter alia*, izklāstīti ~~Eiropas Parlamenta un Padomes 1995. gada 24. oktobra Direktīvā 95/46/EK par personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi un šādu datu brīvu apriti[20]~~ Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) 2016/679[21], Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā (ES) 2016/680[22] un Eiropas Parlamenta un Padomes ~~2002. gada 12. jūlija~~ Direktīvā 2002/58/EK ~~par personas datu apstrādi un privātās dzīves aizsardzību elektronisko komunikāciju nozarē~~[23]. Tiesības uz personas datu aizsardzību ir skaidri atzītas Eiropas Savienības Pamattiesību hartas 8. pantā.

↓ 2004/52/EK, 18. apsvērums

~~Nodokļa maksājumu automātisko debetēšanu bankas kontos vai kredītkaršu/debetkaršu kontos, kas atrodas visā Kopienā un ārpus tās, nosaka pilnībā funkcionējoša Kopienas maksājumu telpa ar nediskriminējošu maksu par pakalpojumiem.~~

↓ 2004/52/EK, 19. apsvērums

~~Elektroniskajām iekasēšanas sistēmām, ko izmanto dalībvalstīs, jāatbilst šādiem pamatkritērijiem: sistēmai jābūt izmaināmai, lai tajā var viegli iekļaut turpmākos tehnoloģijas un sistēmu uzlabojumus un jauninājumus, neradot dārgus vecāko modeļu un metožu pārpalikumus, izmaksām tās pieņemšanai, ko veic komerciālie un privātie ceļu lietotāji, jābūt nenozīmīgām salīdzinājumā ar priekšrocībām, ko šie ceļu lietotāji un visa sabiedrība iegūst, un tās īstenošanai jebkurā dalībvalstī visos aspektos jābūt bez diskriminācijas starp iekšzemes ceļu lietotājiem un ceļu lietotājiem no citām dalībvalstīm.~~

---

20 ~~OV L 281, 23.11.1995., 31. lpp. Direktīvā grozījumi izdarīti ar Regulu (EK) Nr. 1882/2003 (OV L 284, 31.10.2003., 1. lpp.).~~

21 Eiropas Parlamenta un Padomes 2016. gada 27. aprīļa 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) (OV L 119, 4.5.2016., 1. lpp.).

22 Eiropas Parlamenta un Padomes 2016. gada 27. aprīļa Direktīva (ES) 2016/680 par fizisku personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi, ko veic kompetentās iestādes, lai novērstu, izmeklētu, atklātu noziedzīgus nodarījumus vai sauktu pie atbildības par tiem vai izpildītu krimināsodus, un par šādu datu brīvu apriti, ar ko atceļ Padomes Pamatlēmumu 2008/977/TI (OV L 119, 4.5.2016., 1. lpp.).

23 Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 12. jūlija Direktīva 2002/58/EK par personas datu apstrādi un privātās dzīves aizsardzību elektronisko komunikāciju nozarē (OV L 201, 31.7.2002., 37. lpp.).

↓ 2004/52/EK, 20. apsvērums (pielāgots)

~~Dalībvalstis, rīkojoties atsevišķi, nevar pietiekamā līmenī sasniegt šīs direktīvas mērķus, īpaši mērķi, kas paredz elektronisko iekasēšanas sistēmu savstarpējo izmantojamību iekšējā tirgū un tāda Eiropas elektroniskās nodokļa iekasēšanas pakalpojuma ieviešanu, kas attiecas uz visu to Kopienas ceļu tīklu, uz kuriem iekasē nodokli, un tādēļ, ņemot vērā to, ka tie ir Eiropas mēroga mērķi un tos var labāk sasniegt Kopienas līmenī, Kopiena var veikt pasākumus saskaņā ar subsidiaritātes principu, kā noteikts Līguma 5. pantā. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šī direktīva neparedz plašākas darbības par tām, kas ir vajadzīgas minēto mērķu sasniegšanai.~~

↓ 2004/52/EK, 21. apsvērums (pielāgots)

~~Jāparedz ieinteresēto pušu (piemēram, iekasēšanas pakalpojumu operatoru, infrastruktūras pārvaldītāju, elektronikas un transportlīdzekļu ražotāju un lietotāju) iesaistīšana Komisijas apspriedēs par Eiropas elektroniskās nodokļa iekasēšanas pakalpojuma tehniskajiem un līgumiskajiem aspektiem. Vajadzības gadījumā Komisijai jāapspriežas arī ar nevalstiskajām organizācijām, kas darbojas privātās dzīves aizsardzības, satiksmes drošības un vides jomā.~~

↓ 2004/52/EK, 22. apsvērums (pielāgots)

~~Lai ieviestu Eiropas elektroniskās iekasēšanas pakalpojumu, vispirms būs vajadzīgas pamatnostādnes, kas jānosaka Elektroniskās iekasēšanas komitejai, kuru izveido ar šo direktīvu.~~

↓ 2004/52/EK, 23. apsvērums

(18) Šī direktīva neietekmē dalībvalstu brīvību paredzēt noteikumus, ar ko reglamentē ceļu infrastruktūras maksājumus un nodokļu jautājumus.

↓ 2004/52/EK, 24. apsvērums

~~Šīs direktīvas īstenošanai vajadzīgie pasākumi jāpieņem saskaņā ar Padomes 1999. gada 28. jūnija Lēmumu 1999/468/EK, ar ko nosaka Komisijai piešķirto izpildes pilnvaru īstenošanas procedūras[24];~~

⇩ jauns

(19) Lai nodrošinātu ceļu lietotāju nodevu elektroniskās iekasēšanas sistēmu savstarpēju izmantojamību un veicinātu pārrobežu apmaiņu ar informāciju par ceļu lietošanas maksu nesamaksāšanu, būtu jādeleģē Komisijai pilnvaras pieņemt aktus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 290. pantu attiecībā uz to tehnoloģiju saraksta pielāgošanu tehnoloģiskajam progresam, kuras var izmantot, lai veiktu elektroniskus nodevas darījumus ceļu lietotāju nodevu elektroniskās iekasēšanas sistēmās, kam

[24] ~~OV L 184, 17.7.1999., 23. lpp.~~

vajadzīga transportlīdzekļa iekārtu uzstādīšana vai izmantošana. Ir īpaši svarīgi, lai Komisija, veicot sagatavošanas darbu, rīkotu atbilstīgas apspriešanās, tostarp ekspertu līmenī, un lai minētās apspriešanās tiktu rīkotas saskaņā ar principiem, kas noteikti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu. Jo īpaši, lai deleģēto aktu sagatavošanā nodrošinātu vienādu dalību, Eiropas Parlaments un Padome visus dokumentus saņem vienlaicīgi ar dalībvalstu ekspertiem un minēto iestāžu ekspertiem ir sistemātiska piekļuve Komisijas ekspertu grupu sanāksmēm, kurās notiek deleģēto aktu sagatavošana.

(20) Pienākums transponēt šo direktīvu valsts tiesību aktos būtu jāattiecina tikai uz tiem noteikumiem, kuri ir būtisks grozījums salīdzinājumā ar iepriekšējo direktīvu. Pienākums transponēt nemainītos noteikumus izriet no iepriekšējās direktīvas.

(21) Šai direktīvai nebūtu jāskar dalībvalstu pienākumi attiecībā uz termiņu V pielikuma B daļā minētās direktīvas transponēšanai valsts tiesību aktos.

(22) Saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 45/2001[25] 28. panta 2. punktu ir notikusi apspriešanās ar Eiropas Datu aizsardzības uzraudzītāju,

---

↓ 2004/52/EK (pielāgots)
⇨ jauns

IR PIEŅĒMUŠI ŠO DIREKTĪVU.

1. pants

~~Mērķis~~ ⌦ Priekšmets ⌫ un piemērošanas joma

1. Šajā direktīvā ir paredzēti nosacījumi, kas vajadzīgi, lai nodrošinātu ceļu lietotāju ~~nodokļa~~ ⌦ nodevu ⌫ elektroniskāse iekasēšanas sistēmu savstarpēju izmantojamību ⇨ un veicinātu pārrobežu apmaiņu ar informāciju par ceļu lietošanas maksu nesamaksāšanu ⇦ ~~Kopienā~~ ⌦ Savienībā ⌫. Tā attiecas uz ceļu lietotāju visu veidu maksājumu elektronisko iekasēšanu uz visiem ~~Kopienas~~ ⌦ Savienības ceļu ⌫ tīkla pilsētu un starppilsētu autoceļiem, ⌦ automaģistrālēm ⌫, galvenajiem ceļiem un mazas nozīmes ceļiem un pie dažādām būvēm, piemēram, tuneļiem, tiltiem un prāmjiem.

⇨ Šo direktīvu piemēro, neskarot dalībvalstu pieņemtos lēmumus iekasēt maksas par konkrētiem transportlīdzekļu veidiem, noteikt šo maksu apmēru un to iekasēšanas mērķi. ⇦

2. Šī direktīva neattiecas uz:

a) ~~ceļiem, uz kuriem~~ ⌦ ceļu lietotāju nodevu iekasēšanas sistēmām, kurās ⌫ nav ~~nodokļa~~ ⌦ nodevu ⌫ elektroniskās iekasēšanas līdzekļu;

~~b) elektroniskajām ceļu lietotāju nodokļa iekasēšanas sistēmām, kam nav vajadzīgas transportlīdzeklī uzstādītas iekārtas;~~

~~e~~b) mazām, tikai vietējas nozīmes ceļu lietotāju ~~nodokļa~~ ⌦ nodevu ⌫ iekasēšanas sistēmām, attiecībā uz kurām atbilstība šīs direktīvas prasībām izmaksātu nesamērīgi dārgi salīdzinājumā ar priekšrocībām;

---

[25] Eiropas Parlamenta un Padomes 2000. gada 18. decembra Regula (EK) Nr. 45/2001 par fizisku personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi Kopienas iestādēs un struktūrās un par šādu datu brīvu apriti (OV L 8, 12.1.2001., 1. lpp.).

⇨ c) maksām par autostāvvietu. ⇦

3. ~~Lai sasniegtu 1. punktā noteikto~~ mMērķi ⌦ nodrošināt ceļu lietotāju nodevu elektroniskās iekasēšanas sistēmu savstarpēju izmantojamību Savienībā panāk ⌫, ~~izveido~~ ⌦ izmantojot ⌫ Eiropas ⌦ ceļu lietotāju nodevu ⌫ elektroniskās iekasēšanas pakalpojumu ⌦ (*EETS*) ⌫~~. Šis pakalpojums~~, kas papildina vietējos ⌦ ceļu lietotāju nodevu ⌫ elektroniskās iekasēšanas pakalpojumus dalībvalstīs~~, lietotājiem visā Kopienā nodrošina to elektronisko iekasēšanas sistēmu savstarpēju izmantojamību, kas jau ir ieviestas dalībvalstīs un kas saskaņā ar šo direktīvu jāievieš turpmāk~~.

⇩ jauns

2. pants

Definīcijas

Šajā direktīvā piemēro šādas definīcijas:

a) "Eiropas ceļu lietotāju nodevu elektroniskās iekasēšanas pakalpojums (*EETS*)" ir pakalpojumi, kurus *EETS* pakalpojumu sniedzējs saskaņā ar līgumu sniedz *EETS* lietotājam. Minētie pakalpojumi ietver šādus pakalpojumus: darīt pieejamas transportlīdzekļa iekārtas, kas vajadzīgas ceļu lietošanas maksu maksāšanai visos ceļu lietotāju nodevu elektroniskās iekasēšanas apgabalos, par kuriem panākta vienošanās līgumā, un garantēt šādu iekārtu pareizu parametrizāciju un darbību, lietotāja uzdevumā apstrādāt ceļu lietošanas maksu maksājumus, ko lietotājs maksā nodevu iekasētājam, un sniegt citus pakalpojumus un palīdzību, kas lietotājam vajadzīga, lai izpildītu nodevu iekasētāju noteiktos pienākumus ceļu lietotāju nodevu iekasēšanas apgabalos, par kuriem panākta vienošanās līgumā;

b) "nodevu iekasētājs" ir publisks vai privāts subjekts, kas iekasē ceļu lietošanas maksas par transportlīdzekļu kustību ceļu lietotāju nodevu elektroniskās iekasēšanas apgabalā;

c) "*EETS* pakalpojumu sniedzējs" ir subjekts, kas saskaņā ar līgumu nodrošina *EETS* lietotājam piekļuvi *EETS* un ir reģistrēts dalībvalstī, kurā tas veic uzņēmējdarbību;

d) "*EETS* lietotājs" ir fiziska vai juridiska persona, kura noslēgusi līgumu ar *EETS* pakalpojumu sniedzēju, lai iegūtu piekļuvi *EETS*;

e) "ceļu lietotāju nodevu elektroniskās iekasēšanas apgabals" ir ceļš, ceļu tīkls, būve, piemēram, tilts vai tunelis, vai prāmis, kur ceļu lietošanas maksas tiek iekasētas, tikai vai daļēji izmantojot automātiskas detektēšanas mehānismus, piemēram, saziņu ar transportlīdzekļa iekārtām vai automātisku numura zīmes atpazīšanu;

f) "transportlīdzekļa iekārtas" ir pilnīgs *EETS* nodrošināšanai vajadzīgais aparatūras un programmatūras komponentu komplekts, kas ir uzstādīts vai tiek pārvadāts transportlīdzeklī nolūkā vākt, saglabāt, apstrādāt un attāli saņemt un pārraidīt datus;

g) "ceļu lietošanas maksa" ir maksa, kas pienākas no ceļu lietotāja par kustību pa konkrētu ceļu, ceļu tīklu, būvi, piemēram, tiltu vai tuneli, vai prāmi;

h) "ceļu lietošanas maksas nesamaksāšana" ir pārkāpums, kura rezultātā ceļu lietotājs nav samaksājis ceļu lietošanas maksu dalībvalstī, kā noteikts minētās dalībvalsts attiecīgajos tiesību aktos;

i) "reģistrācijas dalībvalsts" ir dalībvalsts, kurā reģistrēts transportlīdzeklis, ar ko izdarīts pārkāpums, kura rezultātā nav samaksāta ceļu lietošanas maksa;

j) "valsts kontaktpunkts" ir transportlīdzekļu reģistrācijas datu apmaiņas veikšanai norīkota kompetentā iestāde;

k) “automatizēta meklēšana” ir tiešsaistes piekļuves procedūra datu meklēšanai vienas, vairāku vai visu dalībvalstu vai iesaistīto valstu datubāzēs;

l) “transportlīdzeklis” ir jebkurš mehāniskais transportlīdzeklis (tostarp motocikli), ko parasti izmanto cilvēku vai kravu pārvadāšanai pa autoceļiem;

m) “transportlīdzekļa turētājs” ir persona, uz kuras vārda transportlīdzeklis ir reģistrēts, kā noteikts reģistrācijas dalībvalsts tiesību aktos;

n) “lielas noslodzes transportlīdzeklis” ir transportlīdzeklis, kurš paredzēts kravu pārvadāšanai un kura maksimālā pieļaujamā masa pārsniedz 3,5 tonnas, vai transportlīdzeklis, kurš paredzēts pasažieru pārvadāšanai un aprīkots ar vairāk nekā deviņiem sēdekļiem, ieskaitot vadītāja sēdekli;

o) “mazas noslodzes transportlīdzeklis” ir jebkurš transportlīdzeklis, kas nav lielas noslodzes transportlīdzeklis.

🡻 2004/52/EK (pielāgots)
⇨ jauns

~~2~~3. pants

Tehnoloģiskie risinājumi

1. Visās jaunajās ⌦ ceļu lietotāju nodevu ⌫ elektroniskajās iekasēšanas sistēmās, ⇨ kas prasa uzstādīt vai izmantot transportlīdzekļa iekārtas ⇦ ~~ko nodos ekspluatācijā 2007. gada 1. janvārī vai vēlāk~~, ⌦ elektronisku nodevas darījumu veikšanai ⌫ izmanto~~s~~ vienu vai vairākas no ~~šādām~~ ⌦ IV pielikumā norādītajām ⌫ tehnoloģijām~~:~~.

⇨ Esošajās ceļu lietotāju nodevu elektroniskās iekasēšanas sistēmās, kas izmanto tehnoloģijas, kuras nav norādītas IV pielikumā, nodrošina atbilstību IV pielikumā norādītajām tehnoloģijām, kad tiek veikti būtiski tehnoloģiski uzlabojumi. ⇦

~~a) satelītu pozicionēšana;~~

~~b) mobilie sakari, izmantojot *GSM–GPRS* standartu (atsauces standarts *GSM TS 03.60/23.060*);~~

~~c) 5,8 GHz mikroviļņu tehnoloģija.~~

⇩ jauns

2. Transportlīdzekļa iekārtas, kas izmanto satelītpozicionēšanas tehnoloģiju, ir saderīgas ar pozicionēšanas pakalpojumiem, kurus nodrošina *Galileo* un Eiropas Ģeostacionārās navigācijas pārklājuma dienests ("*EGNOS*"), un var būt saderīgas ar citām satelītnavigācijas sistēmām.

3. *EETS* pakalpojumu sniedzēji dara lietotājiem pieejamas transportlīdzekļa iekārtas, kas ir piemērotas izmantošanai, sadarbspējīgas un spēj sazināties ar visām ceļu lietotāju nodevu elektroniskās iekasēšanas sistēmām, kuras tiek ekspluatētas dalībvalstīs un izmanto IV pielikumā norādītās tehnoloģijas.

↓ 2004/52/EK

~~2. Eiropas elektroniskās iekasēšanas pakalpojumu nodod ekspluatācijā, ievērojot 3. panta 1. punktu. Saskaņā ar grafiku, kas noteikts 3. panta 4. punktā, operatori ieinteresētajiem lietotājiem dara pieejamas transportlīdzeklī uzstādāmas iekārtas, kas ir piemērotas lietošanai kopā ar visām dalībvalstīs ekspluatācijā esošajām elektroniskajām iekasēšanas sistēmām, kurās izmanto 1. punktā minētās tehnoloģijas, un kas piemērotas lietošanai visu veidu transportlīdzekļos. Šīm iekārtām jābūt vismaz savstarpēji izmantojamām un spējīgām nodrošināt datu pārraidi kopā ar visām sistēmām, kuras darbojas dalībvalstīs un kurās izmanto vienu vai vairākas no 1. punktā minētajām tehnoloģijām. Sīki izstrādātus noteikumus šajā jomā nosaka komiteja, kas minēta 5. panta 1. punktā, ieskaitot noteikumus par transportlīdzekļos uzstādāmo iekārtu pieejamību atbilstīgi ieinteresēto lietotāju pieprasījumam.~~

⇩ jauns

4. Transportlīdzekļa iekārtas drīkst izmantot savu aparatūru un programmatūru un/vai citas transportlīdzeklī esošas aparatūras un programmatūras elementus. Lai sazinātos ar citām transportlīdzeklī esošām aparatūras sistēmām, transportlīdzekļa iekārtas drīkst izmantot tehnoloģijas, kas nav norādītas IV pielikumā.

5. Līdz 2027. gada 31. decembrim *EETS* pakalpojumu sniedzēji drīkst mazas noslodzes transportlīdzekļu lietotājus nodrošināt ar transportlīdzekļa iekārtām, kas piemērotas izmantošanai tikai ar 5,8 GHz mikroviļņu tehnoloģiju.

↓ 2004/52/EK (pielāgots)
⇨ jauns

~~3. Jaunajās elektroniskajās iekasēšanas sistēmās, ko nodos ekspluatācijā pēc šīs direktīvas pieņemšanas, ieteicams izmantot satelītu pozicionēšanas un mobilo sakaru tehnoloģijas, kas minētas 1. punktā. Attiecībā uz citu tehnoloģiju sistēmu iespējamo pārņemšanu šādās sistēmās Komisija sadarbībā ar komiteju, kas minēta 5. panta 1. punktā, līdz 2009. gada 31. decembrim sagatavo ziņojumu. Šajā ziņojumā iekļauj pētījumu par katras 1. punktā minētās tehnoloģijas izmantošanu, kā ar izmaksu un ieguvumu analīzi. Vajadzības gadījumā Komisija kopā ar ziņojumu Eiropas Parlamentam un Padomei iesniedz priekšlikumu par pārņemšanas stratēģiju.~~

~~4. Neskarot 1. punktu, iekārtas, ko uzstāda transportlīdzeklī, var būt piemērotas arī citām tehnoloģijām, ja tas nerada papildu apgrūtinājumu lietotājiem vai neizraisa diskriminācijas starp tiem. Attiecīgā gadījumā iekārtas, ko uzstāda transportlīdzeklī, var savienot arī ar transportlīdzekļa elektronisko tahogrāfu.~~

~~5. Ja dalībvalstīs ir iekasēšanas sistēmas, tās veic pasākumus, kas vajadzīgi, lai veicinātu elektronisko iekasēšanas sistēmu lietošanu. Tās cenšas nodrošināt, ka vēlākais 2007. gada 1. janvārī vismaz 50 % satiksmes plūsmas katrā iekasēšanas postenī var izmantot elektroniskās iekasēšanas sistēmas. Joslas, ko izmanto elektroniskai nodokļa iekasēšanai, var izmantot arī nodokļa iekasēšanai, izmantojot citus līdzekļus un ievērojot pienācīgu drošību.~~

~~6. Savstarpējas izmantojamības izpēte attiecībā uz iekasēšanas tehnoloģijām, kas sākta saistībā ar Eiropas elektroniskās iekasēšanas pakalpojumu, nodrošina minēto tehnoloģiju un attiecīgo iekārtu pilnīgu savstarpējo saderību un saskarni ar tehnoloģijām, kas minētas 1. punktā.~~

~~7~~6. Dalībvalstis nodrošina to, ka personas datu apstrāde, kas vajadzīga ~~Eiropas elektroniskās iekasēšanas pakalpojuma~~ ⌦ *EETS* ⌫ darbībai, notiek saskaņā ar ~~Kopienas~~ ⌦ Savienības ⌫ noteikumiem, ar kuriem aizsargā personu brīvības un pamattiesības, ieskaitot viņu privāto dzīvi, un jo īpaši to, ka ir ievēroti ~~Direktīvu 95/46/EK~~ Regulas (ES) 2016/679, Direktīvas (ES) 2016/680 un Direktīvas 2002/58/EK noteikumi.

~~*3. pants*~~

~~Eiropas elektroniskās iekasēšanas pakalpojuma izveide~~

~~1. Izveido tādu Eiropas elektroniskās iekasēšanas pakalpojumu, kas aptver visus to Kopienas ceļu tīklus, uz kuriem elektroniski iekasē nodokli vai ceļu lietošanas maksājumus. Šo elektroniskās iekasēšanas pakalpojumu nosaka ar tādu līgumisku noteikumu kopumu, kas ļauj visiem operatoriem un/vai pakalpojumu sniedzējiem sniegt pakalpojumu, ar tehnisko standartu un prasību kopumu un ar vienotu pakalpojuma abonēšanas līgumu starp klientiem un operatoriem un/vai pakalpojumu sniedzējiem, kas piedāvā šo pakalpojumu. Šis līgums nodrošina piekļuvi pakalpojumam visā tīklā, un abonēšana ir pieejama pie operatora jebkurā tīkla daļā un/vai pie pakalpojuma sniedzēja.~~

~~4. Ja dalībvalstīm ir savas elektroniskās iekasēšanas sistēmas, tās nodrošina to, ka operatori un/vai pakalpojumu sniedzēji Eiropas elektroniskās iekasēšanas pakalpojumu saviem klientiem piedāvā saskaņā ar šādu grafiku:~~

~~a) visiem transportlīdzekļiem ar masu virs 3,5 tonnām un visiem transportlīdzekļiem, kuros atļauts pārvadāt vairāk par deviņiem pasažieriem (vadītājs + 8), vēlākais trīs gadus pēc tam, kad pieņemti 4. panta 4. punktā minētie lēmumi par Eiropas elektroniskās iekasēšanas pakalpojuma definīciju;~~

~~b) visu citu veidu transportlīdzekļiem vēlākais pieceus gadus pēc tam, kad pieņemti 4. panta 4. punktā minētie lēmumi par Eiropas elektroniskās iekasēšanas pakalpojuma definīciju.~~

4. pants

~~Eiropas elektroniskās iekasēšanas pakalpojuma funkcijas~~ ⌦ *EETS* iezīmes ⌫

1. ~~Eiropas elektroniskās iekasēšanas pakalpojums~~ ⌦ *EETS* ⌫ pamatojas uz pozīcijām, kas minētas ~~šīs direktīvas~~ I pielikumā.

↓ 219/2009 1. pants un pielikuma 7.7. punkts

~~2. Vajadzības gadījumā šo pielikumu tehnisku iemeslu dēļ var pielāgot. Šos pasākumus, kas ir paredzēti, lai grozītu nebūtiskus šīs direktīvas elementus, pieņem saskaņā ar 5. panta 2. punktā minēto regulatīvo kontroles procedūru.~~

↓ 2004/52/EK (pielāgots)

2. ~~Eiropas elektroniskās iekasēšanas pakalpojums ir neatkarīgs no dalībvalstu pieņemtajiem pamatlēmumiem iekasēt nodokļus par konkrētu veidu transportlīdzekļiem, maksājumu apjoma un mērķa, kādam šādus maksājumus iekasē. Tas attiecas tikai uz nodokļu vai maksājumu iekasēšanas metodi.~~ ~~Pakalpojums~~ ⌦ *EETS* ⌫ ļauj slēgt līgumus neatkarīgi no transportlīdzekļa reģistrācijas vietas, līgumslēdzēju pušu valstspiederības un zonas vai ~~punkta~~

⌦ posma ⌫ ceļu tīklā, attiecībā uz kuru ~~nodokli iekasē~~ ⌦ maksājama ceļu lietošanas maksa ⌫.

3. ~~Sistēma~~ ⌦ *EETS* ⌫ ļauj attīstīties ~~jauktām~~ ⌦ intermodālām ⌫ transporta sistēmām, neradot nelabvēlīgus apstākļus citiem transporta veidiem.

~~3~~4. ~~Sniedzot Eiropas elektroniskās iekasēšanas pakalpojumu, piemēro~~ ⌦ *EETS* izmanto ⌫ ~~2~~3. pantā minētos tehnoloģiskos risinājumus ⌦ un 10. panta 2. punktā minētās tehniskās ⌫ ~~, izmantojot publiski pieejamas~~ specifikācijas.

⇓ 219/2009 1. pants un pielikuma 7.7. punkts

~~4. Komisija pieņem lēmumus, kas attiecas uz Eiropas elektroniskās iekasēšanas sistēmas īstenošanu. Šos pasākumus, kas ir paredzēti, lai grozītu nebūtiskus šīs direktīvas elementus, to papildinot, pieņem saskaņā ar 5. panta 2. punktā minēto regulatīvo kontroles procedūru. Šādus lēmumus pieņem tikai tad, ja ir ievēroti visi nosacījumi, kas novērtēti, pamatojoties uz attiecīgiem pētījumiem, lai savstarpējā izmantojamība funkcionētu visos aspektos, to skaitā tehniskie, tiesiskie un komerciālie nosacījumi.~~

~~5. Komisija pieņem tehniskos lēmumus, kas attiecas uz Eiropas elektroniskās iekasēšanas sistēmas īstenošanu. Šos pasākumus, kas ir paredzēti, lai grozītu nebūtiskus šīs direktīvas elementus, to papildinot, pieņem saskaņā ar 5. panta 2. punktā minēto regulatīvo kontroles procedūru.~~

⇓ 2004/52/EK (pielāgots)
⇨ jauns

~~7~~5. Komisija saskaņā ar procedūru, kura izklāstīta Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā (ES) 2015/1535[26] ~~Eiropas Parlamenta un Padomes 1998. gada 22. jūnija Direktīvā 98/34/EK, ar ko nosaka informācijas sniegšanas kārtību tehnisko standartu un noteikumu jomā[27]~~, ~~lūdz~~ ⌦ prasa ⌫ attiecīgajām standartizācijas organizācijām, īpaši *CEN*, ~~darīt visu iespējamo, lai~~ ātri pieņemt~~u~~ standartus, kas piemērojami ⌦ ceļu lietotāju nodevu ⌫ elektroniskās~~ajām~~ iekasēšanas sistēmām attiecībā uz IV pielikumā norādītajām tehnoloģijām~~, kuras minētas 2. panta 1. punktā~~ ⇨ , un vajadzības gadījumā tos atjaunināt ⇦. ⇨ Komisija prasa, lai standartizācijas organizācijas nodrošinātu savstarpējas izmantojamības komponentu pastāvīgu saderību. ⇦

~~8~~6. ~~Iekārtas Eiropas elektroniskās iekasēšanas pakalpojumam~~ ⌦ *EETS* paredzētās transportlīdzekļa iekārtas ⌫ ~~jo īpaši~~ atbilst prasībām, kas noteiktas ~~Eiropas Parlamenta un Padomes 1999. gada 9. marta Direktīvā 1999/5/EK par radioiekārtām un telekomunikāciju gala iekārtām, un to atbilstības savstarpējo atzīšanu[28]~~; Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2014/53/ES[29] un ~~Padomes 1989. gada 3. maija Direktīvā 89/336/EEK par to~~

---

26 Eiropas Parlamenta un Padomes 2015. gada 9. septembra Direktīva (ES) 2015/1535, ar ko nosaka informācijas sniegšanas kārtību tehnisko noteikumu un Informācijas sabiedrības pakalpojumu noteikumu jomā (OV L 241, 17.9.2015., 1. lpp.).

27 ~~OV L 204, 21.7.1998., 37. lpp. Direktīvā jaunākie grozījumi izdarīti ar 2003. gada Pievienošanās aktu.~~

28 ~~OV L 91, 7.4.1999., 10 lpp.. Direktīvā grozījumi izdarīti ar Regulu (EK) Nr. 1882/2003.~~

29 Eiropas Parlamenta un Padomes 2014. gada 16. aprīļa Direktīva 2014/53/ES par dalībvalstu tiesību aktu saskaņošanu attiecībā uz radioiekārtu pieejamību tirgū (OV L 153, 22.5.2014., 62. lpp.).

~~dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu, kuri attiecas uz elektromagnētisko saderību~~[30] Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2014/30/ES[31].

⇩ jauns

5. pants

Procedūra informācijas apmaiņai starp dalībvalstīm

1. Lai izmeklētu ceļu lietošanas maksas nesamaksāšanas gadījumus, dalībvalsts piešķir citu dalībvalstu valsts kontaktpunktiem piekļuvi ar tiesībām veikt automatizētu meklēšanu attiecībā uz šādiem valsts transportlīdzekļu reģistrācijas datiem:

   (a) datiem par transportlīdzekļiem; un

   (b) datiem par transportlīdzekļa īpašniekiem vai turētājiem.

   Šā punkta a) un b) apakšpunktā minētie datu elementi, kas vajadzīgi automatizētai meklēšanai, atbilst II pielikumam.

2. Lai varētu apmainīties ar 1. punktā minētajiem datiem, katra dalībvalsts norīko valsts kontaktpunktu. Valstu kontaktpunktu pilnvaras reglamentē attiecīgajā dalībvalstī piemērojamie tiesību akti.

3. Veicot automatizētu meklēšanu izejoša pieprasījuma veidā, tās dalībvalsts norīkotais valsts kontaktpunkts, kuras teritorijā nav samaksāta ceļu lietošanas maksa, izmanto pilnu reģistrācijas numuru.

   Šādu automatizētu meklēšanu veic atbilstīgi Padomes Lēmuma 2008/616/TI[32] pielikuma 3. nodaļas 2. un 3. punktā minētajām procedūrām un šīs direktīvas II pielikuma prasībām.

   Dalībvalsts, kuras teritorijā nav samaksāta ceļu lietošanas maksa, iegūtos datus izmanto, lai noskaidrotu, kurš ir atbildīgs par attiecīgās maksas nesamaksāšanu.

4. Dalībvalstis veic visus pasākumus, kas vajadzīgi, lai nodrošinātu to, ka informācijas apmaiņai tiek izmantoti sadarbspējīgi elektroniskie līdzekļi un nenotiek apmaiņa ar datiem no citām datubāzēm, kas netiek izmantotas šīs direktīvas piemērošanas nolūkā. Dalībvalstis nodrošina, ka šāda informācijas apmaiņa tiek veikta rentabli un droši. Dalībvalstis nodrošina pārsūtīto datu drošību un aizsardzību, pēc iespējas izmantojot esošās lietojumprogrammas, piemēram, Lēmuma 2008/616/TI 15. pantā minēto programmatūru, un šo lietojumprogrammu atjauninātās versijas, atbilstīgi šīs direktīvas II pielikumam un Lēmuma 2008/616/TI pielikuma 3. nodaļas 2. un 3. punktam. Lietojumprogrammu atjauninātās versijas darbojas gan tiešsaistes apmaiņas režīmā reāllaikā, gan pakešapmaiņas režīmā, kurš ļauj vienā ziņojumā apmainīties ar vairākiem pieprasījumiem vai atbildēm.

5. Katra dalībvalsts sedz izmaksas, ko tai rada 4. punktā minēto lietojumprogrammu administrēšana, izmantošana un uzturēšana.

---

30 ~~OV L 139, 23.5.1989., 19. lpp. Direktīvā jaunākie grozījumi izdarīti ar Direktīvu 93/68/EEK (OV L 220, 30.8.1993., 1. lpp.).~~

31 Eiropas Parlamenta un Padomes 2014. gada 26. februāra Direktīva 2014/30/ES par dalībvalstu tiesību aktu saskaņošanu attiecībā uz elektromagnētisko savietojamību (OV L 96, 29.3.2014., 79. lpp.).

32 Padomes 2008. gada 23. jūnija Lēmums 2008/616/TI par to, kā īstenot Lēmumu 2008/615/TI par pārrobežu sadarbības pastiprināšanu, jo īpaši – apkarojot terorismu un pārrobežu noziedzību (OV L 210, 6.8.2008., 12. lpp.).

6. pants

Informatīva vēstule par ceļu lietošanas maksas nesamaksāšanu

6. Dalībvalsts, kuras teritorijā nav samaksāta ceļu lietošanas maksa, lemj par to, vai sākt turpmākas procedūras saistībā ar ceļu lietošanas maksas nesamaksāšanu.

Ja dalībvalsts, kuras teritorijā nav samaksāta ceļu lietošanas maksa, nolemj sākt šādas procedūras, minētā dalībvalsts saskaņā ar valsts tiesību aktiem informē transportlīdzekļa īpašnieku, turētāju vai citādi identificētu personu, kuru tur aizdomās par ceļu lietošanas maksas nesamaksāšanu. Atbilstīgi piemērojamajiem valsts tiesību aktiem tiek sniegta informācija arī par attiecīgajām juridiskajām sekām tās dalībvalsts teritorijā, kurā nav samaksāta ceļu lietošanas maksa, saskaņā ar attiecīgās dalībvalsts tiesību aktiem.

7. Nosūtot informatīvu vēstuli transportlīdzekļa īpašniekam, turētājam vai citādi identificētai personai, kuru tur aizdomās par ceļu lietošanas maksas nesamaksāšanu, dalībvalsts, kuras teritorijā nav samaksāta ceļu lietošanas maksa, saskaņā ar saviem tiesību aktiem iekļauj tajā visu attiecīgo informāciju, proti, informāciju par ceļu lietošanas maksas nesamaksāšanas gadījuma būtību, vietu, datumu un laiku, kur un kad nav samaksāta ceļu lietošanas maksa, pārkāpto valsts tiesību aktu nosaukumu un sankcijām un attiecīgā gadījumā datus par ierīci, kas izmantota pārkāpuma fiksēšanai. Dalībvalsts, kuras teritorijā nav samaksāta ceļu lietošanas maksa, šādā nolūkā var izmantot III pielikumā noteikto veidni.

8. Ja dalībvalsts, kuras teritorijā nav samaksāta ceļu lietošanas maksa, nolemj sākt turpmākas procedūras saistībā ar ceļu lietošanas maksas nesamaksāšanu, tā nolūkā nodrošināt pamattiesību ievērošanu nosūta informatīvo vēstuli valodā, kas lietota transportlīdzekļa reģistrācijas dokumentā, ja tas ir pieejams, vai vienā no reģistrācijas dalībvalsts oficiālajām valodām.

7. pants

Dalībvalstu ziņojumi Komisijai

Katra dalībvalsts līdz [4 gadi pēc šīs direktīvas stāšanās spēkā] un turpmāk ik pēc diviem gadiem nosūta Komisijai visaptverošu ziņojumu.

Visaptverošajā ziņojumā norāda, cik reizes dalībvalsts, kuras teritorijā nav samaksāta ceļu lietošanas maksa, veikusi automatizētu meklēšanu, vēršoties pie reģistrācijas dalībvalsts norīkotā valsts kontaktpunkta pēc ceļu lietošanas maksas nesamaksāšanas gadījumiem tās teritorijā, norādot arī informāciju par to ceļu lietošanas maksas nesamaksāšanas gadījumu būtību, par kuriem tā iesniegusi pieprasījumus, un neizdevušos pieprasījumu skaitu.

Visaptverošajā ziņojumā sniedz arī situācijas raksturojumu valsts līmenī attiecībā uz turpmākajiem pasākumiem, kas veikti saistībā ar ceļu lietošanas maksas nesamaksāšanu, pamatojoties uz tādu ceļu lietošanas maksas nesamaksāšanas gadījumu proporcionālo daļu, par kuriem ir nosūtītas informatīvās vēstules.

8. pants

Datu aizsardzība

9. Uz personas datiem, ko apstrādā saskaņā ar šo direktīvu, attiecas Regulas (ES) 2016/679 noteikumi un valsts normatīvie un administratīvie akti, ar kuriem transponē Direktīvu (ES) 2016/680.

10. Dalībvalstis nodrošina, ka personas datus, ko apstrādā saskaņā ar šo direktīvu, attiecīgā laikposmā labo, ja tie ir neprecīzi, vai dzēš, vai ierobežo to pieejamību un ka tiek noteikts termiņš šādu datu glabāšanai sakaņā ar Regulu (ES) 2016/679 un valsts normatīvajiem un administratīvajiem aktiem, ar kuriem transponē Direktīvu (ES) 2016/680.

Dalībvalstis nodrošina, ka visus personas datus, ko apstrādā saskaņā ar šo direktīvu, izmanto vienīgi nolūkā veicināt pārrobežu apmaiņu ar informāciju par ceļu lietošanas maksu nesamaksāšanu un ka datu subjektiem ir tādas pašas tiesības saņemt informāciju, tiesības uz piekļuvi, datu labošanu, dzēšanu un bloķēšanu, tiesības uz kompensāciju un tiesību aizsardzību, kā noteiktas Regulā (ES) 2016/679 un valsts normatīvajos un administratīvajos aktos, ar kuriem transponē Direktīvu (ES) 2016/680.

11. Visām attiecīgajām personām ir tiesības saņemt informāciju par to, kādi reģistrācijas dalībvalstī reģistrētie personas dati nosūtīti dalībvalstij, kurā nav samaksāta ceļu lietošanas maksa, kā arī informāciju par pieprasījuma datumu un komptento iestādi dalībvalstī, kuras teritorijā nav samaksāta ceļu lietošanas maksa.

9. pants

Ziņojums

Komisija līdz [5 gadi pēc šīs direktīvas stāšanās spēkā] iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei ziņojumu par šīs direktīvas 6. un 7. panta piemērošanu dalībvalstīs. Ziņojumā Komisija it sevišķi pievērš uzmanību šādiem jautājumiem un attiecīgā gadījumā iesniedz priekšlikumus šo jautājumu risināšanai:

– novērtējums par 6. un 7. panta efektivitāti ceļu lietošanas maksu nesamaksāšanas gadījumu skaita mazināšanā Savienībā,

– novērtējums par nepieciešamību vēl vairāk veicināt ceļu lietošanas maksu pārrobežu iekasēšanu Savienībā, šādā nolūkā izveidojot mehānismu, ar kuru reģistrācijas dalībvalsts palīdz dalībvalstij, kuras teritorijā nav samaksāta ceļu lietošanas maksa, piedzīt ceļu lietošanas maksas un soda naudas.

10. pants

Deleģētie akti

12. Komisija ir pilnvarota saskaņā ar 11. pantu pieņemt deleģētos aktus, ar ko groza I un IV pielikumu, lai tos pielāgotu tehnikas attīstībai.

13. Komisija ir pilnvarota saskaņā ar 11. pantu pieņemt deleģētos aktus par *EETS* tehnisko specifikāciju un prasību noteikšanu un līgumiskajiem noteikumiem, kas saistīti ar tā nodrošināšanu, tostarp par *EETS* pakalpojumu sniedzēju, nodevu iekasētāju un *EETS* lietotāju tiesībām un pienākumiem.

14. Komisija ir pilnvarota saskaņā ar 11. pantu pieņemt deleģētos aktus par administratīvajām procedūrām, drošības klauzulām un samierināšanas procedūru starp nodevu iekasētājiem un *EETS* pakalpojumu sniedzējiem.

15. Komisija ir pilnvarota saskaņā ar 11. pantu pieņemt deleģētos aktus, ar ko atjaunina II pielikumu, lai ņemtu vērā visus attiecīgos grozījumus, kas izdarāmi Padomes

Lēmumā 2008/615/TI[33] un 2008/616/TI, vai ja tas prasīts jebkādos citos attiecīgajos Savienības tiesību aktos.

11. pants

Deleģēšanas īstenošana

16. Pilnvaras pieņemt deleģētos aktus Komisijai piešķir, ievērojot šajā pantā izklāstītos nosacījumus.

17. Pilnvaras pieņemt 10. pantā minētos deleģētos aktus Komisijai piešķir uz nenoteiktu laiku no [šīs direktīvas spēkā stāšanās dienas].

18. Eiropas Parlaments vai Padome jebkurā laikā var atsaukt 10. pantā minēto pilnvaru deleģēšanu. Ar lēmumu par atsaukšanu izbeidz tajā norādīto pilnvaru deleģēšanu. Lēmums stājas spēkā nākamajā dienā pēc tā publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* vai vēlākā dienā, kas tajā norādīta. Tas neskar jau spēkā esošos deleģētos aktus.

19. Pirms deleģēta akta pieņemšanas Komisija apspriežas ar katras dalībvalsts ieceltajiem ekspertiem saskaņā ar principiem, kas paredzēti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu[34].

20. Tiklīdz Komisija pieņem deleģētu aktu, tā par to paziņo vienlaikus Eiropas Parlamentam un Padomei.

21. Saskaņā ar 10. pantu pieņemts deleģētais akts stājas spēkā tikai tad, ja divos mēnešos no dienas, kad minētais akts paziņots Eiropas Parlamentam un Padomei, ne Eiropas Parlaments, ne Padome nav izteikuši iebildumus, vai ja pirms minētā laikposma beigām gan Eiropas Parlaments, gan Padome ir informējuši Komisiju par savu nodomu neizteikt iebildumus. Pēc Eiropas Parlamenta vai Padomes iniciatīvas šo laikposmu pagarina par diviem mēnešiem.

↓ 219/2009 1. pants un pielikuma 7.7. punkts

~~*5. pants*~~

~~**Komitejas procedūra**~~

~~1. Komisijai palīdz Elektroniskās iekasēšanas komiteja.~~

~~2. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Lēmuma 1999/468/EK 5.a panta 1. līdz 4. punktu un 7. pantu, ņemot vērā tā 8. pantu.~~

↓ 2004/52/EK (pielāgots)

~~6~~12. pants

~~**Īstenošana**~~ ⌦ **Transponēšana** ⌫

[33] Padomes 2008. gada 23. jūnija Lēmums 2008/615/TI par pārrobežu sadarbības pastiprināšanu, jo īpaši apkarojot terorismu un pārrobežu noziedzību (OV L 210, 6.8.2008., 1. lpp.).

[34] OV L 123, 12.5.2016., 1. lpp.

1. Dalībvalstīs līdz ⌦ [18 mēneši pēc šīs direktīvas stāšanās spēkā] ⌫ ~~2005. gada 20. novembrim~~ stājas spēkā normatīvie un administratīvie akti, kas vajadzīgi, lai izpildītu ~~šīs direktīvas~~ ⌦ 1. panta un 3.–8. panta, un II un III pielikuma ⌫ prasības. Tās tūlīt dara Komisijai zināmus ⌦ minēto noteikumu tekstus ⌫ ~~minētos tiesību aktus un minēto aktu un šīs direktīvas korelācijas tabulu~~.

Kad dalībvalstis ~~nosaka šos pasākumus~~ ⌦ pieņem minētos noteikumus ⌫, tajos ~~iekļauj~~ ⌦ ietver ⌫ atsauci uz šo direktīvu vai šādu atsauci pievieno to oficiālajai publikācijai. ⌦ Tajos ietver arī paziņojumu, ka atsauces esošajos normatīvajos un administratīvajos aktos uz direktīvu, kas atcelta ar šo direktīvu, uzskata par atsaucēm uz šo direktīvu. ⌫ Dalībvalstis nosaka ~~paņēmienus~~, kā izdarāmas šādas atsauces ⌦ un kā formulējams minētais paziņojums ⌫.

⌦ 2. Dalībvalstis dara Komisijai zināmus to tiesību aktu galvenos noteikumus, ko tās pieņem jomā, uz kuru attiecas šī direktīva. ⌫

⇩ jauns

13. pants

Atcelšana

Direktīvu 2004/52/EK atceļ no [nākamās dienas pēc 12. panta 1. punkta pirmajā daļā norādītā datuma], neskarot dalībvalstu pienākumus attiecībā uz termiņu V pielikuma B daļā minētās direktīvas transponēšanai valsts tiesību aktos.

Atsauces uz atcelto direktīvu uzskata par atsaucēm uz šo direktīvu un tās lasa saskaņā ar atbilstības tabulu VI pielikumā.

🡻 2004/52/EK

~~7~~14. pants

Stāšanās spēkā

Šī direktīva stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

🡻 2004/52/EK

~~8~~15. pants

Adresāti

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

Briselē,

Eiropas Parlamenta vārdā –	*Padomes vārdā –*
priekšsēdētājs	*priekšsēdētājs*