



Brüssel, 1. oktoober 2015
(OR. en)

12243/15

Institutsioonidevahelised
dokumendid:
2013/0028 (COD)
2013/0029 (COD)

TRANS 296
CODEC 1215

ARUANNE

Saatja:	Nõukogu peasekretariaat
Saaja:	Nõukogu
Eelmise dok nr:	11998/15 TRANS 287 CODEC 1185
Komisjoni dok nr:	5960/13 TRANS 35 CODEC 209 5985/13 TRANS 36 CODEC 216
Teema:	Neljas raudteepakett Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega muudetakse direktiivi 2012/34/EL (millega luuakse ühtne Euroopa raudteepiirkond) riigisiseste raudtee-reisijateveoteenuste turu avamise ja raudteeinfrastruktuuri juhtimise osas Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 1370/2007 riigisiseste raudtee-reisijateveoteenuste turu avamise osas – Üldine lähenemisviis

I. Sissejuhatus

Komisjon esitas 30. jaanuaril 2013 neljanda raudteepaketi, mis koosneb kuuest seadusandlikust ettepanekust, mille eesmärk on kõrvaldada järelejäänud tõkked Euroopa ühtse raudteepiirkonna väljaarendamisel, aidates seeläbi kaasa ELi-sisese raudteeveo osakaalu suurenemisele.

Täpsemalt on kõnealuse seadusandliku paketi põhieesmärk parandada raudteeveo teenuste kvaliteeti ja tõhusust, kõrvaldades järelejäänud õiguslikud, institutsioonilised ja tehnilised takistused ning edendades raudteesektori toimimist ja konkurentsivõimet.

Selle seadusandliku paketi võib tinglikult jagada kaheks sambaks: nn tehniline samm ja nn turusamm.

Tehnilise samba küsimustes jõuti Euroopa Parlamendiga kokkuleppele 2015. aasta juunis. Turusamba osas on nõukogus arutusel kaks komisjoni ettepanekut: ettepanek direktiivi kohta, millega muudetakse direktiivi 2012/34/EL (millega luuakse ühtne Euroopa raudteepiirkond) riigisiseste raudtee-reisijateveoteenuste turu avamise ja raudteeinfrastruktuuri juhtimise osas (edaspidi „juhtimisdirektiiv”), ning ettepanek määruse kohta, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 1370/2007 riigisiseste raudtee-reisijateveoteenuste turu avamise osas (edaspidi „avalike teenuste osutamise kohustuse määrus”).

II. Nõukogu organites tehtud töö

Turusamba alla kuuluva kolme komisjoni ettepaneku analüüsimine maismaatranspordi töörühmas algas 2014. aasta juulis. Itaalia eesistumise ajal peeti poliitiline mõttevahetus ja võeti vastu eduaruanne. Läti eesistumise ajal peeti veel üks poliitiline mõttevahetus ja võeti vastu teine eduaruanne.

2015. aasta juulis esitas eesistujariik Luksemburg töörühmale oma kompromissettepanekud juhtimisdirektiivi ja avalike teenuste osutamise kohustuse määruse kohta. Neid ettepanekuid analüüsiti 9., 16. ja 23. juulil ning 8., 10., 16., 17. ja 22. septembril toimunud töörühma koosolekutel.

COREPER analüüsis eesistujariigi muudetud kompromissettepanekuid 30. septembril. Sellel koosolekul lahendati enamik lahendamata küsimustest. Kaks küsimust on siiski endiselt lahendamata. Eesistujariik võttis delegatsioonide märkused teadmiseks ning esitab muudetud tekstid ministritele analüüsimiseks.

Käesoleva aruande lisades esitatud muudatused võrreldes COREPERile esitatud aruandega on tähistatud **paksu allajoonitud kirja** ning nurksulgudega [...].

Kõik delegatsioonid on esitanud nende muudatuste suhtes analüüsi reservatsiooni. UK säilitab ka parlamentaarse analüüsi reservatsiooni.

III. Lahendamata küsimused

Eesistujariik on võtnud teadmiseks mitme liikmesriigi poolt COREPERis mõlema teksti kohta tehtud märkused seoses üleminekuperioodidega. Eesistujariik leiab, et tema poolt selle küsimuse kohta esitatud kompromissettepanek on tasakaalustatud, kuna mõned liikmesriigid soovivad pikema üleminekuperioode, samal ajal kui teised liikmesriigid sooviksid neid lühendada. Igal juhul arutatakse seda küsimust tõenäoliselt Euroopa Parlamendiga peetavatel läbirääkimistel.

Eesistujariik on pärast COREPERi koosolekul peetud arutelusid seisukohal, et kõnealuse kahe dokumendi suhtes üldise lähenemisviisi saavutamiseks on kahe allpool toodud küsimuse puhul vaja ministrite otsust.

Juhtimisdirektiiv

Kooskõla juhtimisdirektiivi ja avalike teenuste osutamise kohustuse määruse vahel – artikli 10 lõige 2

Üks delegatsioon esitas COREPERi koosolekul tekstiettepaneku, mille eesmärk on tagada õiguskindlus juhtimisdirektiivi sätete ja avalike teenuste osutamise kohustuse määruse sätete võimaliku vastuolu puhul seoses raudteeinfrastruktuurile vaba juurdepääsu põhimõttega. Mitu delegatsiooni toetas seda tekstiettepanekut. Teised delegatsioonid väljendasid seoses sellega aga sügavat muret, kuna nad kartsid, et sellise ettepaneku tagajärjeks on ebavõrdsed tingimused, mistõttu ei oleks avalike teenuste osutamise kohustuse määrus ja juhtimisdirektiiv enam omavahel tasakaalus.

Pärast nimetatud arutelusid esitas eesistujariik mõned kompromissettepanekud COREPERi koosolekul sõna võtnud delegatsioonide poolt väljendatud murede leevendamiseks.

Juhtimisdirektiivi artikli 10 lõikes 2 tehti üks muudatus ning vastavasse põhjendusse lisati täiendavad selgitused. Nimetatud muudatused on kajastatud I lisas esitatud tekstis.

Avalike teenuste osutamise kohustuse määrus

Ajutised erandid erandlike asjaolude puhul – artikli 5 lõige 3a

Üks delegatsioon pakkus COREPERis välja mõned muudatused eesistujariigi tekstis sisalduvasse artikli 5 lõikesse 3a. Selle sättega kehtestatakse kuni seitsme aasta pikkune ajutine erand, mille eesmärk on käsitleda olukorda, kus liikmesriigid sõlmivad lepinguid tavaliselt võistleva pakkumismenetluse teel, kuid soovivad, et neil oleks võimalus erandlike asjaolude puhul uusi avaliku teenindamise lepinguid otse sõlmida. Sellised erandlikud asjaolud on loetletud kõnealuses sättes.

Mõned selle delegatsiooni pakutud muudatused on lisatud II lisas sisalduvasse eesistujariigi teksti ettepanekusse, mis esitati samuti COREPERis.

IV. Kokkuvõte

Nõukogul palutakse analüüsida käesoleva aruande lisades esitatud tekste, et lahendada seni lahendamata küsimused ning võtta oma 8. oktoobri 2015. aasta istungil vastu üldine lähenemisviis mõlema teksti kohta.

Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega muudetakse direktiivi 2012/34/EL (millega luuakse ühtne Euroopa raudteepiirkond) riigisiseste raudtee-reisijateveoteenuste turu avamise ja raudteefrastruktuuri juhtimise osas

Artikkel 1

Direktiivi 2012/34/EL muudetakse järgmiselt.

-1. Artiklit 2 muudetakse järgmiselt:

a) lõike 3 esimene lause asendatakse järgmisega:

„3. Liikmesriigid võivad artiklite 7, 7a, 7b, 7c, 7d, 8 ja 13 ning IV peatüki reguleerimisalast välja jätta.”;

aa) lisatakse uus lõige 3a:

„3a. Liikmesriigid võivad artiklite 7, 7a, 7b, 7c, 7d ja 8 reguleerimisalast välja jätta:

kohalikud vähese liiklustihedusega ja kuni 100 km pikkused raudteeliinid, mida kasutatakse kaubavedudeks põhiliini ning nendel liinidel paiknevate saadetise lähte- ja sihtpunktide vahel, tingimusel et neid liine majandavad muud üksused kui peamine raudteefrastruktuuri-ettevõtja ja et a) neid kasutab kas üksainus veoettevõtja või b) põhiülesandeid täidab asutus, mis ei ole ühegi raudteeveo-ettevõtja kontrolli all [...]. Üheainsa veoettevõtja puhul võivad liikmesriigid vabastada selle ka IV peatüki kohaldamisest, kuni läbilaskevõime kasutamist soovib mõni teine taotleja. Samuti võib käesolevat sätet kohaldada juhul, kui liini kasutatakse piiratud ulatuses ka reisijateveoteenusteks. Liikmesriigid teavitavad komisjoni oma kavatsusest jätta artiklid 7, 7a, 7b, 7c, 7d ja 8 selliste liinide suhtes kohaldamata.”

ab) lisatakse uus lõige 3b:

„3b. Liikmesriigid võivad artiklite 7, 7a, 7b, 7c ja 7d reguleerimisalast välja jätta:

piirkondlikud vähese liiklustihedusega võrgustikud, mida majandab muu üksus kui peamine raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja ja mida kasutatakse piirkondlike reisijateveoteenuste pakkumiseks üheainsa raudteeveo-ettevõtja poolt, kes ei ole asjaomase liikmesriigi valitsev raudteeveo-ettevõtja, kuni esitatakse taotlus selle võrgustiku reisijateveo läbilaskevõime kasutamiseks ning tingimusel, et kõnealune raudteeveo-ettevõtja ei sõltu ühestki kaubavedudega tegelevast raudteeveo-ettevõtjast. Samuti võib käesolevat sätet kohaldada juhul, kui liini kasutatakse piiratud ulatuses ka kaubaveoteenusteks. Liikmesriigid teavitavad komisjoni oma kavatsusest mitte kohaldada sellistele liinidele artikleid 7, 7a, 7b, 7c ja 7d. ”

b) lõige 4 asendatakse järgmisega:

„4. Ilma et see piiraks lõike 3 kohaldamist, võivad liikmesriigid artikli 8 lõike 3 reguleerimisalast välja jätta kohaliku ja piirkondliku raudteeinfrastruktuuri, mis ei ole raudteeturu toimimise seisukohast strateegilise tähtsusega, ning artiklite 7, 7a ja 7c ning IV peatüki reguleerimisalast välja jätta kohaliku raudteeinfrastruktuuri, mis ei ole raudteeturu toimimise seisukohast strateegilise tähtsusega. Liikmesriigid teavitavad komisjoni oma kavatsusest kõnealustele raudteeinfrastruktuuridele erand teha. Komisjon otsustab vastavalt artikli 62 lõikes 2 osutatud nõuandemenetlusele, kas selliseid raudteeinfrastruktuure saab pidada strateegilise tähtsusega infrastruktuurideks, võttes arvesse asjaomaste raudteeliinide pikkust, kasutustaset ja liikluse mahtu, mida selline otsus võib mõjutada.”;

ba) lisatakse uus lõige 8a:

„8a. Kümne aasta jooksul alates käesoleva direktiivi jõustumise kuupäevast võivad liikmesriigid jätta direktiivi II ja IV peatüki (välja arvatud artiklid 10, 13 ja 56) reguleerimisalast välja kuni 500 km pikkused isoleeritud raudteeliinid, mille rööpmevahe erineb riigisisese peamise raudteevõrgustiku omast ja mis on ühenduses kolmanda riigiga, kus ELi raudteelaseid õigusakte ei kohaldata, ja mida majandab peamise riigisisese võrgustiku omast erinev raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja. II peatüki kohaldamisest võib teha erandi raudteeveo-ettevõtjate suhtes, kes osutavad teenuseid üksnes sellistel raudteeliinidel.

Sellist erandit võib pikendada kuni viieaastaste ajavahemike kaupa. Hiljemalt 12 kuud enne erandi kehtivusaja lõppu teavitab erandit pikendada kavatsev liikmesriik sellest komisjoni. Komisjon analüüsib, kas eelmises lõigus osutatud tingimused erandi tegemiseks on endiselt kehtivad. Kui tingimused ei kehti, võtab komisjon vastavalt artikli 62 lõikes 2 osutatud nõuandemenetlusele vastu otsuse erandi lõpetamiseks.”;

c) lisatakse lõige 12:

„12. Kui enne 16. juunit 2015 sõlmitud avaliku ja erasektori partnerluse puhul on sellise partnerluse erasektorit esindav pool ühtlasi raudteeveo-ettevõtja, kes vastutab raudteereisijateveoteenuste osutamise eest antud infrastruktuuris, võivad liikmesriigid sellise erasektorit esindava poole suhtes teha jätkuvalt erandi artiklite 7, 7a ja 7d kohaldamisest ning piirata reisijate pealevõtu ja mahapaneku õigust teenuste puhul, mida raudteeveo-ettevõtjad osutavad samas infrastruktuuris, kus osutab reisijateveoteenuseid avaliku ja erasektori partnerluse erasektorit esindav pool.”

d) lisatakse lõige 13:

„13. Eraõiguslikele raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjatele, kes osalevad enne [direktiivi jõustumise kuupäev] sõlmitud avaliku ja erasektori partnerluses ja ei saa avaliku sektori vahendeid, ei kohaldata artiklit 7d, tingimusel et raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja laenudest ja finantstagatistest ei saa otseselt või kaudselt kasu konkreetsed raudteeveo-ettevõtjad.”

1. Artiklit 3 muudetakse järgmiselt:

a) punkt 2 asendatakse järgmisega:¹

- 2) „raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja” – asutus või ettevõtja, kes vastutab võrgustiku raudteeinfrastruktuuri käitamise, hooldamise ja uuendamise ning selle arendamises osalemise eest, nagu liikmesriik on oma infrastruktuuri arendamise ja rahastamise üldise poliitika raames kindlaks määranud;
- 2a) „raudteeinfrastruktuuri arendamine” – võrgustiku kavandamine, finants- ja investeeringutealane kavandamine ning infrastruktuuri ülesehitamine ja ajakohastamine;
- 2aa) „raudteeinfrastruktuuri käitamine” – rongiliinide jaotamine, liikluse korraldamine ja infrastruktuuri kasutustasude määramine;²
- 2b) „raudteeinfrastruktuuri hooldamine” – olemasoleva infrastruktuuri seisukorra ja suutlikkuse säilitamiseks tehtavad tööd;

¹ Võiks lisada põhjenduse, et selgitada, et raudteeinfrastruktuuri on võimalik käitada eraldi struktuuriüksustena, vertikaalselt integreeritud ettevõtjatena või vertikaalselt integreeritud ettevõtjatena koos allhangetega.

² Võiks lisada põhjenduse, milles selgitatakse, et raudteeinfrastruktuuri käitamine hõlmab juhtkäske ja signaalimist. Võiks lisada põhjenduse, milles selgitatakse, et selles kontekstis tuleks tagada infrastruktuuri sobivus oma otstarbeks.

- 2c) „raudteeinfrastruktuuri uuendamine” – olemasoleva infrastruktuuri ulatuslik asendamine, mis ei muuda infrastruktuuri üldist toimivust;
- 2d) „raudteeinfrastruktuuri ajakohastamine” – olemasoleva infrastruktuuri ulatuslik muutmine, mis parandab selle üldist toimivust;
- 2e) raudteeinfrastruktuuri majandamise „põhiülesanded” – otsuste tegemine rongiliinide jaotamise kohta, sealhulgas kättesaadavuse määratlemine ja hindamine ning individuaalsete rongiliinide jaotamine, ning otsuste tegemine infrastruktuuri kasutustasude kohta, sealhulgas kasutustasude kindlaksmääramine ja kogumine vastavalt liikmesriikide poolt artiklite 29 ja 39 kohaselt kehtestatud kasutustasude määramise raamistikule ja läbilaskevõime jaotamise raamistikule;”

b) lisatakse järgmised punktid:

„31) „vertikaalselt integreeritud ettevõtja” – ettevõtja, mille puhul nõukogu määruse (EÜ) nr 139/2004 tähenduses on tegemist:

- raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjaga, kelle üle omab kontrolli ettevõtja, kes omab ühtlasi kontrolli ühe või mitme raudteeveo-ettevõtja üle, kes osutavad raudteeveoteenuseid raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja võrgustikus, või
- raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjaga, kelle üle omab kontrolli üks või mitu raudteeveo-ettevõtjat, kes osutavad raudteeveoteenuseid raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja võrgustikus, või
- raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjaga, kes omab kontrolli ühe või mitme raudteeveo-ettevõtja üle, kes osutavad raudteeveoteenuseid raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja võrgustikus.

See tähendab ka ettevõtjat, mis koosneb eraldiseisvatest osakondadest, sealhulgas raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjast ning ühest või mitmest transporditeenuseid osutavast osakonnast, mis ei ole eraldi juriidilised isikud.

Kui raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja ja raudteeveo-ettevõtja on üksteisest täiesti sõltumatud, kuid mõlema üle teostab otsest kontrolli liikmesriik ilma vahetasandi üksuseta, siis ei peeta neid vertikaalselt integreeritud ettevõtjaks käesoleva direktiivi tähenduses³;

32) „avaliku ja erasektori partnerlus” – avaliku sektori asutuste ning ühe või mitme ettevõtja, kes ei ole liikmesriigi peamine raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja,⁴ vaheline siduv kokkulepe, mille kohaselt ettevõtjad osaliselt või täielikult ehitavad ja/või rahastavad raudteeinfrastruktuuri ja/või saavad õiguse teostada punktis 2 loetletud funktsioone eelnevalt kindlaks määratud ajavahemiku jooksul. Kõnealune kokkulepe võib olla mistahes õiguslikult siduvas vormis, mis on ette nähtud liikmesriigi õigusaktidega;

33) „juhatas” – ettevõtja [...] **kõrgem** üksus, mis täidab juhtimis- ja haldusülesandeid ning vastutab ettevõtte igapäevase juhtimise eest ja annab selle kohta aru;

33a) „järelevalvenõukogu” – ettevõtja [...] **kõrgeim** üksus, mis täidab järelevalveülesandeid, sealhulgas teostab kontrolli juhatuse ja ettevõtet puudutavate üldstrateegiliste otsuste üle.

2. Artikli 6 lõige 2 asendatakse järgmise tekstiga:

„Käesoleva artikli kohaldamisel nõuavad liikmesriigid, kes kohaldavad artikli 7a lõiget 3, et ettevõtte koosneks eraldiseisvatest osakondadest, millel ei ole ühe ettevõtja raames eraldi juriidilise isiku staatust.”

³ Täieliku sõltumatuse mõistet selle määratluse kontekstis võiks selgitada põhjenduses.

„Vahetasandi üksuse” all ei tuleks mõista ministeeriumi.

⁴ Põhjenduses võiks selgitada asjaolu, et selle, millist üksust lugeda peamiseks raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjaks, määrab kindlaks liikmesriik.

3. Artikkel 7 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 7

Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja sõltumatus

1. Liikmesriigid tagavad, et raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja vastutab võrgustiku käitamise, hooldamise ja uuendamise eest ning et talle on tehtud ülesandeks selle võrgustiku raudteeinfrastruktuuri arendamine vastavalt liikmesriigi õigusele.
2. Liikmesriigid tagavad, et raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja on asutatud õiguslikult eraldiseisvana mis tahes raudteeveo-ettevõtjast ning vertikaalselt integreeritud ettevõtja puhul tema mis tahes muudest juriidilistest üksustest.
3. Liikmesriigid tagavad, et samad isikud ei saa üheaegselt olla:
 - raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja ja raudteeveo-ettevõtja juhatuse liikmed;
 - raudteeveo-ettevõtja põhiülesandeid käsitlevate otsuste tegemise eest vastutavad isikud ja juhatuse liikmed;
 - järelevalvenõukogu olemasolu korral raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja ja raudteeveo-ettevõtja järelevalvenõukogu liikmed.
4. Vertikaalselt integreeritud ettevõtja puhul ei tohi raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja juhatuse liikmed ja põhiülesandeid käsitlevate otsuste tegemise eest vastutavad isikud saada raudteeveo-ettevõtjalt mingeid rahalisi hüvitisi ega preemiaid, mis on peamiselt seotud [...] konkreetse raudteeveo-ettevõtja finantstulemustega. Neile võib siiski pakkuda stiimuleid, mis on seotud raudteesüsteemi üldise toimivusega.

5. Kui vertikaalselt integreeritud ettevõtja osaks olevatel erinevatel üksustel on ühised informatsioonisüsteemid, antakse juurdepääs põhiülesannetega seotud tundlikule teabele üksnes raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja volitatud töötajatele.

6. Lõike 1 sätted ei piira liikmesriikide otsustusõigust seoses raudteeinfrastruktuuri arendamise ja rahastamisega ega liikmesriikide pädevust seoses raudteeinfrastruktuuri finantseerimise ja kasutustasude määramisega ning läbilaskevõime jaotamisega, nagu on määratletud artikli 4 lõikes 2 ning artiklites 8, 29 ja 39.”

4. Lisatakse artiklid 7a–7g:

„Artikkel 7a

Põhiülesannete sõltumatus

1. Liikmesriigid tagavad, et raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja on põhiülesannete täitmisel organisatsiooniliselt ja otsuste tegemisel sõltumatu artikli 4 lõikes 2 ning artiklites 29 ja 39 sätestatud ulatuses.

2. Lõike 1 kohaldamiseks tagavad liikmesriigid eelköige järgmise:

- raudteeveo-ettevõtja ega ükski muu juriidiline isik ei avalda raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjale otsustavat mõju põhiülesannete osas, ilma et see piiraks liikmesriikide rolli seoses kasutustasude määramise raamistikuga ja läbilaskevõime jaotamise raamistikuga ning konkreetsete kasutustasude määramise eeskirjadega vastavalt artiklitele 29 ja 39;
- raudteeveo-ettevõtjal ei ole otsustavat mõju põhiülesanneteid käsitlevaid otsuseid tegevate isikute ametisse nimetamise ja ametist vabastamise üle⁵;
- põhiülesannete eest vastutavate isikute liikuvus ei tekita huvide konflikti.

⁵ Lisada võiks põhjenduse, milles selgitatakse, et see hõlmab ka kaebuste esitamise korda.

3. Liikmesriigid võivad otsustada, et infrastruktuuri kasutustasude määramise ja rongiliinide jaotamisega tegeleb vastavalt kasutustasude määramise ja rongiliinide jaotamise asutus, mis on oma õigusliku vormi, organisatsioonilise ülesehituse ja otsustusprotsessi osas raudteeveo-ettevõtjatest sõltumatu. Sellisel juhul võivad liikmesriigid otsustada, et nad ei kohalda artikli 7 lõike 2 ja lõike 3 kolmanda taande sätteid⁶. Artikli 7 lõike 3 esimest taanet ja artikli 7 lõiget 4 kohaldatakse *mutatis mutandis* raudteeinfrastruktuuri majandamise ja raudteeveoteenuste osutamise eest vastutavate üksuste juhtide suhtes.

4. Käesoleva direktiivi raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja põhiülesandeid käsitlevaid sätteid kohaldatakse sõltumatu kasutustasude määramise ja/või rongiliinide jaotamise asutuse suhtes.

Artikkel 7b

Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja erapooletus seoses liikluse korraldamise ja hooldustööde kavandamisega

1. Liikluse korraldamise ja hooldustööde kavandamisega seotud ülesandeid täidetakse läbipaistvalt ja mittediskrimineerival viisil.
2. Liikluse korraldamise osas tagavad liikmesriigid, et neid puudutavate häirete korral on raudteeveo-ettevõtjatel täielik ja õigeaegne juurdepääs asjakohasele teabele. Kui raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja võimaldab täiendavat juurdepääsu liikluse korraldamise protsessile, siis teeb ta seda asjaomastele raudteeveo-ettevõtjatele läbipaistvalt ja mittediskrimineerival viisil.
3. Raudteeinfrastruktuuri ulatuslike hooldus- ja/või uuendustööde pikaajalise kavandamise puhul konsulteerib raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja taotlejatega ja võtab väljendatud mureküsimusi parimal võimalikul viisil arvesse.

⁶ Võiks lisada põhjenduse, milles selgitatakse, kuidas käesoleva direktiivi asjakohaseid sätteid kohaldatakse *mutatis mutandis* vertikaalselt integreeritud ettevõtjate suhtes, kus raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja ja raudteeveo-ettevõtja ei ole eraldi juriidilised isikud, vaid on ühe ettevõtja eraldiseisvad osakonnad.

Artikkel 7c

Allhanked ja raudteefrastruktuuri-ettevõtja ülesannete jagamine⁷

1. Tingimusel et puudub huvide konflikt ja tagatud on tundliku äriteabe konfidentsiaalsus, võib raudteefrastruktuuri-ettevõtja:

- a) tellida ülesannete täitmise erinevalt üksuselt, tingimusel et viimane ei ole ei raudteeveo-ettevõtja ega raudteeveo-ettevõtja üle kontrolli omav ettevõtja ega ka ettevõtja, kelle üle omab kontrolli raudteeveo-ettevõtja;
- b) tellida raudteefrastruktuuri arendamise, hooldamise ja uuendamisega seotud tööd ja nendega seotud ülesannete [...] täitmise raudteeveo-ettevõtjalt või ettevõtjalt, kes kontrollivad raudteeveo-ettevõtjat või kes kuuluvad raudteeveo-ettevõtja kontrolli alla.

Raudteefrastruktuuri-ettevõtja säilitab järelevalveõiguse artikli 3 lõikes 2 kirjeldatud ülesannete täitmise üle ja kannab selle eest lõppvastutust. Põhiülesandeid täitev üksus peab vastama artiklites 7, 7a, 7b ja 7d sätestatud nõuetele.

2. Erandina artikli 7 lõikest 1 võivad raudteefrastruktuuri majandamise ülesandeid täita erinevad raudteefrastruktuuri-ettevõtjad, sealhulgas avaliku ja erasektori partnerluses osalejad, tingimusel et nad kõik täidavad artikli 7 lõigetes 2–6 ning artiklites 7a, 7b ja 7d sätestatud nõudeid ja vastutavad täielikult asjaomaste ülesannete täitmise eest.

⁷ Lisada võiks põhjenduse, milles selgitatakse, et siseriikliku õiguse kohaselt võib kasutada õigusakti, millega lubatakse raudteefrastruktuuri-ettevõtja ülesannete täitmist allhanke korras.

2a. Kui energiavarustuse ettevõtjale ei ole antud põhiülesandeid, vabastatakse ta raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja suhtes kohaldatavate eeskirjade täitmisest, tingimusel et võrgustiku arendamise suhtes asjakohaste sätete, eelkõige artikli 8 täitmine on tagatud.

3. Liikmesriigi määratud sõltumatu pädeva asutuse järelevalve all võib raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja sõlmida koostöölepinguid ühe või mitme raudteeveo-ettevõtjaga, tehes seda mittediskrimineerival viisil ja pidades silmas klientidele kasu toomist näiteks väiksemate kulude või parema toimivuse kujul lepinguga hõlmatud võrgustiku osal.

Kõnealune asutus jälgib selliste lepingute täitmist ja annab põhjendatud juhul soovitusi nende lõpetamiseks.

Lisaks artiklile 6 kohaldatakse alljärgnevaid sätteid.

- a) Järgides liikmesriigis kohaldatavaid menetlusi, võib raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja kasutada infrastruktuuri majandamisest saadavat tulu, sealhulgas riiklikke vahendeid, üksnes oma tegevuse rahastamiseks, sealhulgas oma laenude teenindamiseks, ning [...] selleks, et maksta dividende ettevõtja omanikele⁹, kelle hulka võivad kuuluda ka eraaktsionärid¹⁰.
- b) Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad ei anna ei otse ega kaudselt laene raudteeveo-ettevõtjatele.
- bb) Raudteeveo-ettevõtjad ei anna ei otse ega kaudselt laene raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjatele.
- c) Vertikaalselt integreeritud ettevõtja juriidiliste isikute vahelisi laene antakse, makstakse välja ja teenindatakse üksnes turuhinnaga ning tingimustel, mis vastavad asjaomase juriidilise isiku individuaalsele riskiprofiilile.
- cc) Enne [käesoleva direktiivi jõustumise kuupäeva] antud vertikaalselt integreeritud ettevõtja juriidiliste isikute vahelised laenud kehtivad kuni nende lunastustähtpäevani, tingimusel et nende lepingud on sõlmitud turuhinnaga ning et need reaalselt välja makstakse ja neid reaalselt teenindatakse.

⁸ Lisada võiks põhjenduse, et täpsustada, et artikli 31 sätted ei takista liikmesriikidel ette näha seda, et raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja infrastruktuuri kasutustasudest saadav tulu kantakse läbi riigi raamatupidamisarvestusest.

⁹ Lisada võiks põhjenduse, et selgitada, et ettevõtja omanikud hõlmavad riiki ja mis tahes eraõiguslikke osanikke, välja arvatud valdusettevõtjaid.

¹⁰ Lisada võiks põhjenduse, et selgitada, et raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjal peaks olema võimalik maksta nimetatud tulu ja dividende otse või ettevõtja muu üksuse kaudu.

- d) Vertikaalselt integreeritud ettevõtja muude juriidiliste isikute poolt raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjale pakutavad teenused põhinevad lepingutel ja nende eest tasutakse kas turuhindades või hindades, mis kajastavad tootmiskulusid ja mõistlikku kasumimarginaali.
- dd) Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja poolt tasumisele kuuluvad võlad peavad olema selgelt lahus vertikaalselt integreeritud ettevõtja muude juriidiliste isikute poolt tasumisele kuuluvatest võlgadest. Neid võlgu tuleb teenindada üksteisest lahus. See ei takista võla lõppmakse tegemist artikli 3 esimese lõigu punkti 31 esimeses taandes nimetatud ettevõtja või ettevõtja muu üksuse kaudu.
- de) Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja ja vertikaalselt integreeritud ettevõtja muude juriidiliste isikute raamatupidamisarvestust peetakse viisil, mis tagab kõnealuste sätete järgimise ning võimaldab lahusolevat raamatupidamisarvestust ning läbipaistvaid rahavooge ettevõtjas.
- f) Vertikaalselt integreeritud ettevõtjas peab raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja üksikasjalikku arvestust mis tahes äri- ja finantssuhete kohta selle ettevõtja muude juriidiliste isikutega.

Kui põhiülesandeid täidab kooskõlas artikli 7a lõikega 3 sõltumatu tasusid määrav ja läbilaskevõimet jaotav asutus ning liikmesriigid ei kohalda artikli 7 lõiget 2, kohaldatakse käesoleva artikli sätteid *mutatis mutandis*. Artiklis 7 sisalduvaid viiteid raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjale, raudteeveo-ettevõtjale ning vertikaalselt integreeritud ettevõtja muudele juriidilistele isikutele käsitatakse viidetena ettevõtja vastavatele osakondadele. Artiklis 7d sätestatud nõuete täitmist kajastab ettevõtja vastavate osakondade eraldiseisev raamatupidamisarvestus.

Artikkel 7e

Koordineerimismehhanismid

Kui see on asjakohane, tagavad liikmesriigid oma peamiste raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate ning kõigi huvitatud raudteeveo-ettevõtjate ja artikli 8 lõikes 3 osutatud taotlejate vaheliste koordineerimismehhanismide kehtestamise. Osalema võib kutsuda kasutajate ning piirkondlike ja kohalike asutuste esindaja. Koordineerimine hõlmab muu hulgas järgmist:

- a) taotlejate vajadused seoses raudteeinfrastruktuuri hooldamise ja läbilaskevõime arendamisega;
- b) artiklis 30 osutatud lepingutes sisalduvate kasutajakesksete tulemuslikkuse eesmärkide sisu ning artikli 30 lõikes 1 osutatud stiimulite sisu ja nende rakendamine;
- c) artiklis 27 osutatud võrgustiku teadaande sisu ja rakendamine;
- d) ühendvedude ja koostalitlusega seotud küsimused;
- e) mis tahes muud küsimused, mis on seotud raudteeinfrastruktuurile juurdepääsu ja raudteeinfrastruktuuri kasutamise tingimustega ning raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja teenuste kvaliteediga.

Artikkel 7f

Euroopa raudtee-infrastruktuuriettevõtjate võrgustik¹¹

1. Liikmesriigid tagavad, et nende peamised raudtee-infrastruktuuriettevõtjad osalevad ja teevad koostööd võrgustikus, mis tuleb korrapäraselt kokku, et:

- a) arendada välja liidu raudteeinfrastruktuur,
- b) toetada ühtse Euroopa raudteepiirkonna õigeaegset ja tõhusat rakendamist,
- c) vahetada parimaid tavasid,
- d) jälgida tulemuslikkust ning
- e) anda panus artiklis 15 osutatud turujärelevalvetegevustesse.

2. Komisjon on selle võrgustiku liige ning toetab selle tööd.”

¹¹ Võiks lisada põhjenduse, milles selgitatakse, et olemasolevatele struktuuridele antakse õiguslik alus.

5. Artiklit 10 muudetakse järgmiselt:

a) lõige 2 asendatakse järgmisega:

„2. **Ilma et see mõjutaks määruse (EÜ) nr 1370/2007 kohaldamist, antakse** raudteeveo-ettevõtjatele õiglastel, mittediskrimineerivatel ja läbipaistvatel tingimustel raudteeinfrastruktuurile juurdepääsu õigus kõigis liikmesriikides [...] raudtee-reisijateveoteenuste osutamiseks. Raudteeveo-ettevõtjatel on õigus reisijaid peale võtta igas jaamas ja lasta neil maha minna teises jaamas. Kõnealune õigus hõlmab juurdepääsu II lisa punktis 2 osutatud teenindusrajatise ühendavale infrastruktuurile.”;¹²

¹² Võiks lisada põhjenduse, milles selgitatakse, et see säte, millega tagatakse vaba juurdepääs raudteeinfrastruktuurile riigisiseste reisijateveoteenuste osutamiseks, ei mõjuta pädevate asutuste õigust otsustada, millist ettevõtjat kaalutakse avaliku teenindamise kohustuse lepingute pakkumismenetlusest sõlmimisel: „Raudteeveo-ettevõtjate õigus saada juurdepääs infrastruktuurile ei mõjuta pädeva asutuse võimalust anda ainuõigusi kooskõlas määruse (EÜ) nr 1370/2007 artikliga 3 ega võimalust sõlmida otse avaliku teenindamise leping sama määruse artiklis 5 kehtestatud tingimustel. Sellise avaliku teenindamise lepingu olemasolu ei tohiks anda liikmesriigile õigust keelata muudele raudteeveo-ettevõtjatele juurdepääsu asjaomasele raudteeinfrastruktuurile raudtee-reisijateveoteenuste osutamiseks, välja arvatud juhul, kui sellised teenused ohustaksid avaliku teenindamise kohustuse lepingu majanduslikku tasakaalu.”

b) lisatakse uus lõige 1a:

„1a. Ilma et see piiraks liidu ja liikmesriikide rahvusvahelisi kohustusi, võivad liikmesriigid, millel on piir kolmanda riigiga, artiklis 10 sätestatud juurdepääsuõigust piirata sellest riigist saabuvate või sellesse suunduvate vedude puhul, mis toimuvad võrgustikus, mille rööpmevahe erineb liidu peamise raudteevõrgustiku omast, kui liikmesriigi ja kõnealuse kolmanda riigi piiriüleses raudteeveos tekivad konkurentsimoonutused. Nimetatud moonutused võivad muu hulgas tuleneda sellest, et puudub mittediskrimineeriv juurdepääs raudteeinfrastruktuurile ja seotud teenustele asjaomases kolmandas riigis.

Kui liikmesriik kavatseb kooskõlas käesoleva lõikega võtta vastu otsuse juurdepääsuõigust piirata, esitab ta otsuse eelnõu Euroopa Komisjonile ja konsulteerib vastavalt teiste liikmesriikidega.

Kui ei komisjon ega ükski asjaomane liikmesriik ei ole kolme kuu jooksul vastuväiteid esitanud, võib liikmesriik otsuse vastu võtta.

Komisjon võib vastu võtta meetmed, milles sätestatakse käesoleva lõike rakendamise üksikasjalik kord ja kriteeriumid. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 62 lõikes 3 osutatud kontrollimenetlusega.”

13

c) lõiked 3 ja 4 jäetakse välja.

13

Lisada võiks põhjenduse selgitamaks, et liikmesriigid võivad otsustada, et tingimused raudteeinfrastruktuurile juurdepääsu õiguse andmiseks raudtee-reisijateveo teenuste osutamise eesmärgil sisaldavad tingimusi, mis teevad võimalikuks raudtee-reisijateveo teenuste osutamise liiklusgraafiku süsteemi raames.

6. Artiklit 11 muudetakse järgmiselt:

a) lõige 1 asendatakse järgmisega:

„1. Liikmesriigid võivad piirata artikli 10 lõikes 2 osutatud juurdepääsuõigust selliselt, et nad annavad selle üksnes kindla lähte- ja sihtkoha vaheliste reisijateveoteenuste puhul, kui üks või mitu avaliku teenindamise lepingut hõlmab sama või alternatiivset marsruuti ja kui selle õiguse kasutamine ohustaks avaliku teenindamise lepingu või lepingute majanduslikku tasakaalu.”;

b) lõike 2 esimene lõik asendatakse järgmisega:

„Selleks et määrata kindlaks, kas avaliku teenindamise lepingu majanduslik tasakaal on ohustatud, teeb artiklis 55 osutatud reguleeriv asutus või teevad artiklis 55 osutatud reguleerivad asutused objektiivse majandusanalüüsi ning oma otsuste aluseks võetakse eelnevalt kindlaksmääratud kriteeriumid. Nad määravad selle kindlaks pärast alljärgnevalt loetletud isikute esitatud taotlust, mis on esitatud ühe kuu jooksul pärast teabe saamist artikli 38 lõikes 4 osutatud kavandatava reisijateveoteenuse kohta:

- a) avaliku teenindamise lepingu sõlminud pädev asutus või pädevad asutused;
- b) muu huvitatud pädev asutus, kellel on õigus käesoleva artikli alusel juurdepääsu piirata;
- c) raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja;
- d) avaliku teenindamise lepingu alusel tegutsev raudteeveo-ettevõtja.”;

c) lõige 3 asendatakse järgmisega:

„3. Reguleeriv asutus põhjendab oma otsust ja tingimusi, mille alusel võib mõni järgmistest isikutest ühe kuu jooksul teabe esitamist taotleda otsuse läbivaatamist:

- a) asjaomane pädev asutus või pädevad asutused;
- b) raudteefrastruktuuri-ettevõtja;
- c) avaliku teenindamise lepingu alusel tegutsev raudteeveo-ettevõtja;
- d) juurdepääsu taotlej raudteeveo-ettevõtja.

Kui reguleeriv asutus otsustab, et artikli 38 lõikes 4 osutatud kavandatud reisijateveoteenus ohustaks avaliku teenindamise lepingu majanduslikku tasakaalu, esitab ta soovitusel selle teenuse võimalike muudatuste kohta, mis tagaksid, et artikli 10 lõikega 2 ette nähtud juurdepääsuõiguste tagamise tingimused oleksid täidetud.”;

- d) lõikele 4 lisatakse teine lause järgmises sõnastuses:

„Komisjon võtab [36 kuud pärast käesoleva direktiivi jõustumist] vastu samaväärsed meetmed riigisiseste reisijateveoteenuste suhtes.”

e) lõige 5 asendatakse järgmisega:

„5. Samuti võivad liikmesriigid piirata juurdepääsu raudteeinfrastruktuurile riigisiseste kindla lähte- ja sihtkoha vaheliste reisijateveoteenuste osutamiseks, juhul kui reisijateveo ainuõigus nende jaamade vahel on antud enne 16. juunit 2015 sõlmitud avaliku teenindamise lepinguga ja kui avaliku teenuse osutaja ei saa nende teenuste osutamise eest hüvitist. Nimetatud piirang võib kehtida kuni algse lepinguperioodi lõpuni või kümme aastat alates käesoleva direktiivi jõustumise kuupäevast, sõltuvalt sellest, kumb tähtaeg on lühem.”¹⁴

7. Lisatakse järgmine artikkel 13a:

„Artikkel 13a

Ühised teavitus- ja integreeritud piletimüügisüsteemid

1. Ilma et see piiraks määruse (EÜ) nr 1371/2007¹⁵ ja direktiivi 2010/40/EL¹⁶ kohaldamist, võivad liikmesriigid nõuda, et riigisiseseid reisijateveoteenuseid osutavad raudteeveo-ettevõtjad osaleksid ühises teavitus- ja integreeritud piletimüügisüsteemis, et pakkuda pileteid, otsepileteid ja broneeringuid, või otsustada anda õigus sellise süsteemi loomiseks pädevatele asutustele. Kui selline süsteem on loodud, tagavad liikmesriigid, et see ei tekita turumoonutusi või diskrimineerimist raudteeveo-ettevõtjate vahel ning et seda haldab avalik-õiguslik või eraõiguslik juriidiline isik või kõigi reisijateveoteenust osutavate raudteeveo-ettevõtjate ühendus.

2. Liikmesriigid nõuavad, et reisijateveoteenust osutavad raudteeveo-ettevõtjad koostavad hädaolukorra lahendamise plaanid ja tagavad nende plaanide nõuetekohase kooskõlastamise, et anda reisijatele teenuste tõsise katkemise korral abi määruse (EÜ) nr 1371/2007 artikli 18 tähenduses.”

¹⁴ Seda teemat peab piisavalt kajastama ka avaliku teenindamise kohustusi (PSO) käsitlevas tekstis, muu hulgas selleks, et tagada avaliku teenindamise kohustusi käsitlevas tekstis ja raudteeinfrastruktuuri juhtimist käsitlevas tekstis sisalduvate ajavahemike teatav vastavus.

¹⁵ ELT L 315, 3.12.2007, lk 14.

¹⁶ ELT L 207, 6.8.2010, lk 1.

8. Artiklis 38 asendatakse lõige 4 järgmisega:

„4. Kui taotleja kavatseb taotleda infrastruktuuri läbilaskevõimet reisijateveo teenuse osutamiseks liikmesriigis, kus juurdepääs raudteeinfrastruktuurile on kooskõlas artikliga 11 piiratud, teavitab ta sellest asjaomaseid raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjaid ja reguleerivaid asutusi vähemalt 18 kuud enne selle liiklusgraafiku jõustumist, mille kohta läbilaskevõimet taotletakse. Selleks et asjaomased reguleerivad asutused saaksid hinnata võimalikku majanduslikku mõju olemasolevatele avaliku teenindamise lepingutele, peavad reguleerivad asutused tagama, et pädevaid asutusi, kes on sõlminud avaliku teenindamise lepingus määratletud marsruudil raudtee-reisijateveoteenuse lepingu, teisi huvitatud pädevaid asutusi, kellel on artikli 11 alusel õigus juurdepääsu piirata, ja avaliku teenindamise lepingu alusel kõnealusel reisijateveoteenuse marsruudil tegutsevaid raudteeveo-ettevõtjaid, teavitatakse viivitamata ja hiljemalt kümne päeva jooksul.”

9. Artiklis 63 asendatakse lõige 1 järgmisega:

„1. Komisjon hindab 31. detsembriks 2024 käesoleva direktiivi mõju raudteesektorile ja esitab Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele aruande direktiivi rakendamise kohta.

Samaks kuupäevaks hindab komisjon, kas seoses vertikaalselt integreeritud ettevõtja osaks olevate raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjatega esineb endiselt diskrimineerivat tegevust või muid konkurentsimoonutusi. Komisjon teeb vajaduse korral ettepanekud uute seadusandlike meetmete kohta.”

10. Artikli 56 lõikesse 1 lisatakse punktid h, i ja j:

„h) liikluse korraldust;

i) hoolduse ja uuenduste kavandamist;

j) vastavust artikli 2 lõikes 13 ning artiklites 7, 7a, 7b, 7c ja 7d sätestatud nõuetele.”

11. Artikli 56 lõigetes 2 ja 9 sisalduvad viited punktile g asendatakse viidetega punktile j.

12. Artikli 56 lõiget 12 muudetakse järgmiselt:

„Selleks, et kontrollida raamatupidamisarvestuse lahusust käsitleva artikli 6 sätete ja finantslähbipaistvust käsitleva artikli 7d sätete järgimist, on reguleerival asutusel õigus raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjaid, teenindusrajatiste käitajaid ja vajaduse korral raudteeveo-ettevõtjaid auditeerida või algselt nende suhtes välisauditi. Vertikaalselt integreeritud ettevõtjate puhul kehtib see õigus kõigi juriidiliste isikute suhtes. Reguleerival asutusel on õigus nõuda asjakohast teavet. Eelkõige on reguleerival asutusel õigus nõuda, et raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad, teenindusrajatiste käitajad ja kõik ettevõtjad või muud üksused, kes tegelevad raudteeveoga, raudteeveo eri kategooriate integreerimisega või infrastruktuuri majandamisega, nagu on osutatud artikli 6 lõigetes 1 ja 2 ning artiklis 13, esitavad täielikult või osaliselt VIII lisas loetletud raamatupidamisandmed nii üksikasjalikult, nagu peetakse vajalikuks ja proportsionaalseks.

Ilma et see piiraks riigiabi eest vastutavate siseriiklike asutuste pädevust, võib reguleeriv asutus ka kõnealuse raamatupidamisarvestuse alusel teha järeldusi seoses riigiabi käsitlevate küsimustega, millest ta teavitab kõnealuseid asutusi.

Reguleeriv asutus jälgib artikli 7d esimese lõigu punktis a osutatud rahavooge, artikli 7d esimese lõigu punktides c ja cc osutatud laene ning artikli 7d esimese lõigu punktis dd osutatud võlgasid.

Kui liikmesriik on määranud reguleeriva asutuse artikli 7c lõikes 3 osutatud sõltumatuks pädevaks asutuseks, hindab reguleeriv asutus kõnealuses artiklis osutatud koostöölepinguid.”

13. Artikli 32 lõiget 4 muudetakse järgmiselt:

„Komisjoni otsuses 2009/561/EÜ kirjeldatud raudteekoridoride infrastruktuuri kasutustasusid võib astmestada, et stimuleerida rongide varustamist ETCSiga, mis vastab komisjoni otsusega 2008/386/EÜ vastu võetud versioonile või järgnevatele versioonidele. Niisugune astmestamine ei tohi kaasa tuua raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja kogutulu suurenemist.

Liikmesriigid võivad otsustada, et infrastruktuuri kasutustasude astmestamist ei kohaldata otsuses 2009/561/EÜ kirjeldatud raudteeliinidele, millel tohivad sõita ainult ETCSiga varustatud rongid.

Liikmesriigid võivad otsustada laiendada astmestamist raudteeliinidele, mida ei ole kirjeldatud otsuses 2009/561/EÜ.”

14. Artiklisse 57 lisatakse järgmine lõige 10:

„10. Kaht riiki hõlmavat infrastruktuuri puudutavate otsuste puhul võivad liikmesriigid nõuda asjaomaste reguleerivate asutuste vahelise tegevuse koordineerimist, et tagada otsuste mõju ühtlustamine.”

Artikkel 2¹⁷

1. Olenemata artikli 3 lõikest 2, võtavad liikmesriigid käesoleva direktiivi järgimiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid vastu ja avaldavad need hiljemalt 36 kuud pärast jõustumist. Liikmesriigid edastavad kõnealuste normide teksti viivitamata komisjonile.

Kui liikmesriigid need meetmed vastu võtavad, lisavad nad nendesse või nende ametliku avaldamise korral nende juurde viite käesolevale direktiivile. Sellise viitamise viisi näevad ette liikmesriigid.

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

Artikkel 3

1. Käesolev direktiiv jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.
2. Artikli 1 lõikeid 5–12 kohaldatakse alates 1. jaanuarist 2020, ajastatuna lähtuvalt 14. detsembril 2020 algavast liiklusgraafikuperioodist.

¹⁷ Selgitamaks, et liikmesriigid võivad üleminekuajal säilitada kehtivad siseriikliku õiguse kohased turulepääsu eeskirjad, võiks lisada järgmise põhjenduse: „Protsessis, mille käigus riikide raudteeturud avatakse konkurentsile, andes kõigile raudteeveo-ettevõtjatele juurdepääsu raudteevõrgustikule, peaks liikmesriikidel olema piisavalt pikk üleminekuaeg, et kohandada oma siseriiklikku õigust ning korraldust. Sellest tulenevalt peaks liikmesriikidel olema võimalik säilitada kehtivad siseriiklikud turulepääsu eeskirjad kuni üleminekuaja lõpuni.”

Artikkel 4

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Brüssel,

Euroopa Parlamendi nimel
president

Nõukogu nimel
eesistuja

**Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, millega muudetakse määrust (EÜ)
nr 1370/2007 riigisiseste raudtee-reisijateveoteenuste turu avamise osas**

Artikkel 1

Määrust (EÜ) nr 1370/2007 muudetakse järgmiselt¹⁸.

1. Artikli 2 punkti a järele lisatakse järgmine punkt aa:

„aa) „avaliku reisijateveoteenuse osutamine raudteel” – avalik reisijatevedu raudteel, v.a reisijatevedu muudel rööbasteedel, nagu metroo ja trammid;”.

2. Lisatakse järgmine artikkel 2a:

„Artikkel 2a

Avaliku teenindamise kohustuste kirjeldus

1. Pädev asutus määratleb avaliku reisijateveo suhtes kehtivate avaliku teenindamise kohustuste kirjeldused ja nende kohaldamisala vastavalt artikli 2 punktile e.

Kõnealused kirjeldused peavad olema kooskõlas ühistranspordipoliitika eesmärkidega.

2. Avaliku teenindamise kohustuste kirjeldustega ja avaliku teenindamise kohustuste netofinantsmõju hüvitamisega:

- a) saavutatakse ühistranspordipoliitika eesmärgid kulutõhusalt. See hõlmab võimalust rühmitada kulusid katva hinnaga teenused kulusid mittekatva hinnaga teenustega;

¹⁸ Võiks lisada järgmise põhjenduse: „Käesoleva määruse erieesmärk on parandada raudteel osutatava avaliku reisijateveoteenuse kvaliteeti, läbipaistvust, tõhusust ja osutamist.”

- b) tagatakse ühistranspordipoliitikas kindlaks määratud nõuetele vastava avaliku reisijateveoteenuse osutamise rahanduslik jätkusuutlikkus pikema aja jooksul.”¹⁹²⁰

3. Artiklit 4 muudetakse järgmiselt:

0a) Lõike 1 punkt a asendatakse järgmisega:

„a) määratlevad selgelt artikli 2 punktis e ja artiklis 2a sätestatud avaliku teenindamise kohustused, mida avaliku teenuse osutaja peab täitma, ning asjaomased territoriaalsed piirkonnad;”;

a) lõike 1 punkti b viimane lause asendatakse järgmisega:

„Kui avaliku teenindamise lepingud ei ole sõlmitud vastavalt artikli 5 lõikele 1 või lõikele 3, määratakse kõnealused näitajad kindlaks nii, et ükski hüvitis ei tohi olla suurem, kui on vajalik avaliku teenindamise kohustuste täitmisega kaasnevate kulude ja saadud tulu netofinantsmõju katmiseks, võttes arvesse avaliku teenuse osutaja saadud tulu ja mõistlikku kasumit;”;

b) lõige 6 asendatakse järgmisega:

„6. Kui pädevad asutused nõuavad vastavalt siseriiklikule õigusele avaliku teenuse osutajatelt teatud kvaliteedi- ja sotsiaalsete standardite järgimist või sotsiaalsete ja kvalitatiivsete kriteeriumide kehtestamist, lisatakse need standardid ja kriteeriumid pakkumisdokumentidesse ja avaliku teenindamise lepingutesse.”;

c[...]) lisatakse järgmine lõige 8:

¹⁹ Võiks lisada järgmise põhjenduse: „Avaliku teenindamise kohustused peaksid olema kooskõlas ühistranspordipoliitikaga. See ei anna pädevatele asutustele siiski õigust saada konkreetset rahasummat.”.

²⁰ Võiks lisada järgmise põhjenduse: „Selleks, et võtta arvesse territoriaalse ja poliitilise korralduse mitmekesisust liikmesriikides, võib avaliku teenindamise lepinguid sõlmida pädev asutus, mis moodustab kombinatsiooni ametiasutustega. Sellises olukorras tuleks kehtestada selged eeskirjad iga asutuse vastava ülesande kohta avaliku teenindamise lepingu sõlmimisel.”

„8. Pädevad asutused teevad asjakohase teabe kättesaadavaks kõikidele huvitatud isikutele, et need saaksid ette valmistada pakkumuse võistleva pakkumismenetluse jaoks, võttes arvesse konfidentsiaalse äriteabe seaduslikku kaitset. See hõlmab teavet, mis käsitleb reisijatepoolset nõudlust, piletihindasid, pakkumusega hõlmatud avaliku reisijateveoteenusega seotud kulusid ja tulusid ning nõutavate sõidukite või veeremi käitamise seisukohast asjakohaseid infrastruktuuri tehniliste kirjelduste üksikasju, et võimaldada neil ette valmistada põhjalikud äriplaanid. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad toetavad pädevaid asutusi, esitades neile kõik asjakohased infrastruktuuri tehnilised kirjeldused. Eespool nimetatud sätete mittetäitmise juhud vaadatakse läbi vastavalt artikli 5 lõikele 7.”

4. Artiklit 5 muudetakse järgmiselt:

0a) lõike 2 esimene lause asendatakse järgmisega:

„Kui see ei ole siseriikliku õigusega keelatud, võib iga kohalik pädev asutus, olenemata sellest, kas tegemist on avalikku integreeritud reisijateveoteenust osutava üksiku asutuse või asutuste rühmaga, otsustada, kas osutada avalikku reisijateveoteenust ise või sõlmida avaliku teenindamise otselepingud õiguslikult eraldiseisva üksusega, kelle üle kohalik pädev asutus või asutuste rühma korral vähemalt üks kohalik pädev asutus teostab kontrolli, mis on sarnane tema enda osakondade üle teostatava kontrolliga.

Raudteel osutatava avaliku teenuse puhul võib eelmises **lõigus** osutatud pädevate asutuste rühm koosneda üksnes kohaliku tasandi pädevatest asutustest, kelle territoriaalne pädevusala ei hõlma kogu riiki. Eelmises **lõigus** osutatud avalik reisijateveoteenus või avaliku teenindamise leping võib hõlmata üksnes linnastu ja/või maapiirkondade transpordivajadusi.”²¹

0aa) Artikli 5 lõikes 3 asendatakse sõnad „lõigetega 4, 5 ja 6 sätestatud juhtudel” sõnadega „lõigetega 3a, [...] 4, 4a, 5 ja 6 sätestatud juhtudel”.

²¹ Võiks lisada põhjenduse selle selgitamiseks, et linnastu ja maapiirkonna mõisted määratlevad liikmesriigid ise siseriiklikus õiguses. „Võttes arvesse haldusjaotuse mitmekesisust liikmesriikides, jääb artikli 5 lõikes 2 osutatud kohaliku tasandi pädevate asutuste rühmaga avaliku reisijateveoteenuse osutamist raudteel käsitlevate otselepingute sõlmimisel liikmesriikide otsustada, millised kohalikud asutused on pädevad asjaomaste „linnastute” ja „maapiirkondade” puhul.”

0b) Lisatakse järgmine lõige 3a:

„3a. Võistleva pakkumismenetluse alusel sõlmitavate **raudteeveo** avaliku teenindamise lepingute puhul võib pädev asutus otsustada sõlmida ajutiselt uued otselepingud, kui **pädev asutus leiab, et otselepingu sõlmimine on** [...] erandlike asjaolude tõttu [...] **õigustatud**. Sellised erandlikud asjaolud hõlmavad olukordi, kus:

– pakkumiste kvaliteet ja arv ei ole piisav, et tagada parim hinna ja kvaliteedi suhe, või

– **kõnealune pädev asutus ja/või muud pädevad asutused korraldavad juba mitmeid võistlevaid pakkumismenetlusi, mis võivad mõjutada tõenäoliselt saadavate pakkumiste hulka ja kvaliteeti, kui lepingu sõlmimiseks korraldataks võistlev pakkumismenetlus, või**

– on vaja muuta ühe või enama avaliku teenindamise lepingu kohaldamisala, et optimeerida avalike teenuste osutamist.

Pädev asutus teeb põhjendatud otsuse ja teavitab sellest tarbetu viivitusega komisjoni.

[...] **Käesoleva lõike kohaselt sõlmitavate** lepingute kestus ei tohi ületada [7] aastat.

Käesoleva lõike kohaselt sõlmitud lepingud avalikustatakse, võttes arvesse konfidentsiaalse äriteabe ja ärihuvide seaduslikku kaitset.”²²

²² Lisada võiks põhjenduse, millega selgitatakse käesoleva sättega hõlmatud juhtumeid.

0c) Lisatakse järgmine lõige 3b:

„3b. Artikli 5 lõike 3 kohaldamisel võivad pädevad asutused otsustada kohaldada järgmist menetlust.

Pädevad asutused võivad avalikustada oma kavatsuse sõlmida raudteel avaliku teenindamise lepingu, avaldades sellekohase teate Euroopa Liidu Teatajas.

Teade sisaldab nende teenuste üksikasjalikku kirjeldust, mis on sõlmitava lepingu esemeks, ning lepingu liiki ja kestust.

Teenuse osutajad võivad väljendada oma huvi pädeva asutuse määratud aja jooksul, mis ei tohi olla lühem kui 60 päeva pärast teate avaldamist.

Kui selle aja möödudes

a) on vaid üks teenuse osutaja väljendanud oma huvi osaleda avaliku teenindamise lepingu sõlmimise menetluses ja

b) ta on nõuetekohaselt tõendanud, et ta on faktiliselt võimeline osutama veoteenust, mis vastab avaliku teenindamise lepingus sätestatud kohustustele, ja

c) konkurentsi puudumine ei tulene hankekriteeriumide kunstlikust kitsendamisest ning

d) kui puuduvad mõistlikud alternatiivid,

võivad pädevad asutused alustada läbirääkimisi kõnealuse teenuse osutajaga, et sõlmida leping ilma avatud pakkumismenetluse edasise väljakuulutamiseta.”;

a) lõige 4 asendatakse järgmisega:

„4. Kui see ei ole siseriikliku õigusega keelatud, võib pädev asutus otsustada sõlmida avaliku teenindamise otselepingud,

a) kui nende lepingute hinnanguline keskmine aastane maksumus on väiksem kui 1 000 000 eurot või väiksem kui 7 500 000 eurot, kui avaliku teenindamise leping hõlmab avalike reisijateveoteenuste osutamist raudteel, või

b) kui need käsitlevad avaliku reisijateveoteenuse osutamist aastas vähem kui 300 000 kilomeetri ulatuses või vähem kui 500 000 kilomeetri ulatuses, kui avaliku teenindamise leping hõlmab avalike reisijateveoteenuste osutamist raudteel.²³

Kui avaliku teenindamise otseleping sõlmitakse väikese või keskmise suurusega ettevõtjaga, kes ei käita rohkem kui 23 maantee sõidukit, võib neid piirmäärasid suurendada kas hinnangulise keskmise aastase maksumuseni vähem kui 2 000 000 eurot või aastas osutatava avaliku reisijateveoteenuse osas vähem kui 600 000 kilomeetrit.”;

²³

Lisada võiks põhjenduse selgitamaks, et kõrgemaid piirmäärasid kohaldatakse avalike reisijateveoteenuste osutamisele raudteel või nendele avalikele reisijateveoteenustele, mille puhul raudtee moodustab 50% kõnealuste teenuste väärtusest.

aa) lisatakse järgmine lõige 4a:

„4a. Kui see ei ole siseriikliku õigusega keelatud, võib pädev asutus otsustada sõlmida avaliku teenindamise otselepingu avaliku raudteeveoteenuse osutamise kohta,

a) (i) kui ta on seisukohal, et otselepingu sõlmimist põhjendavad asjaomase turu ja võrgu asjakohased struktuurilised ja geograafilised eripärad, eelkõige nende suurus, nõudluse näitajad, võrgu keerukus, **selle tehniline ja geograafiline eraldatus** ja lepinguga hõlmatud teenused, ning

(ii) kui sellise lepingu tulemusel paraneb teenuste kvaliteet ja/või kulutõhusus võrreldes eelnevalt sõlmitud avaliku teenindamise lepinguga.

Pädev asutus teeb selle alusel põhjendatud otsuse ja teavitab sellest tarbetu viivitusega komisjoni.

Liikmesriike, kus käesoleva määruse jõustumise hetkel on aastane maksimummaht väiksem kui 23 miljonit rongkilomeetrit ja kus riiklikul tasandil on vaid üks pädev asutus ning kogu võrk on hõlmatud ühe avaliku teenindamise lepinguga, loetakse alapunkti i tingimustele vastavaks. Kui kõnealused liikmesriigid otsustavad sõlmida avaliku teenindamise otselepingu, teavitavad nad sellest komisjoni. Ühendkuningriik võib otsustada kohaldada käesolevat punkti Põhja-Iirimaa suhtes.

Kui pädev asutus otsustab sõlmida avaliku teenindamise otselepingu, määratleb ta mõõdetavad, läbipaistvad ja kontrollitavad teenuse osutamise nõuded. Sellised nõuded lisatakse lepingusse.

Teenuse osutamise nõuded hõlmavad eelkõige teenuste täpsust, rongiliikluse sagedust, veeremi kvaliteeti ja reisijateveo jõudlust.

Leping sisaldab teenuse osutamise erinäitajaid, mis võimaldavad pädeval asutusel teha korrapärast hindamist, ning selles täpsustatakse tõhusad ja hoiatavad meetmed, mida kohaldatakse juhul, kui raudtee-ettevõtja ei vasta teenuse osutamise nõuetele.

Pädev asutus hindab korrapäraselt ja avalikustab, kas raudtee-ettevõtja on saavutanud lepingus sätestatud teenuse osutamise nõuete täitmisel oma eesmärgid. Ta võtab asjakohaseid ja õigeaegseid meetmeid, sealhulgas rakendab tõhusaid ja hoiatavaid leppetrahve, juhul kui teenuste kvaliteet ei parane ja/või kulutõhusus ei suurene nii, nagu on nõutud. Pädev asutus võib sõlmitud lepingu käesoleva sätte alusel igal ajal täielikult või osaliselt peatada või lõpetada, juhul kui teenuse osutaja ei täida teenuse osutamise nõudeid;

b) kui leping käsitleb üksnes raudtee-reisijateveoteenuste osutamist teenuse osutaja poolt, kes majandab korraga tervet raudteefrastruktuuri või suurt osa sellest raudteefrastruktuurist, kus teenuseid osutatakse, mis on välja arvatud direktiivi 2012/34/EL (millega luuakse ühtne Euroopa raudteepiirkond) artiklite 7, 7a, 7b, 7c, 7d, 8, 13 ja IV peatüki kohaldamisest vastavalt direktiivi 2012/34/EL artikli 2 lõike 3 punktile a või b.

Erandina artikli 4 lõikest 3 ei ületa käesoleva lõike kohaste otselepingute kestus kümmet aastat, välja arvatud juhul, kui kohaldatakse artikli 4 lõiget 4.

Käesoleva lõike kohaselt sõlmitud lepingud avalikustatakse, võttes arvesse konfidentsiaalse äriteabe ja ärihuvide seaduslikku kaitset.”;

ab) lõige 5 asendatakse järgmisega:

„5. Teenuse osutamise katkemisel või sellise olukorra tekkimise otsese ohu korral võib pädev asutus võtta [...] erakorralisi meetmeid. Need erakorralised meetmed seisnevad kas avaliku teenindamise otselepingu sõlmimises, ametlikus kokkuleppes avaliku teenindamise lepingu pikendamise kohta või teatud avaliku teenindamise kohustuste määramises. Avaliku teenuse osutajal on õigus vaidlustada otsus, millega talle pannakse teatud avaliku teenindamise kohustused. Erakorraliste meetmetena sõlmitud või pikendatud avaliku teenindamise lepingute või selliste kohustuste määramise kestus ei ületa kahte aastat.”;

b) lisatakse järgmine lõige 6a:

„6a. Pädevad asutused võivad raudtee-ettevõtjate vahelise konkurentsi suurendamiseks otsustada sõlmida avaliku teenindamise lepingud ühe ja sama võrgu või liinikogumi osi hõlmava raudtee-reisijateveo kohta eri raudtee-ettevõtjatega. Selleks võivad pädevad asutused enne hankemenetluse käivitamist otsustada piirata ühe raudtee-ettevõtjaga sõlmitavate lepingute arvu.”

5. Lisatakse järgmine artikkel **5a [...]**:

„Artikkel **5a [...]**

Raudteeveerem

Konkurentsil põhinevat lepingu sõlmimise menetlust arvesse võttes hindavad pädevad asutused, kas sobivale veeremile tõhusa ja mittediskrimineeriva juurdepääsu tagamiseks on vaja võtta meetmeid.”²⁴

²⁴ Võiks lisada põhjenduse selle selgitamiseks, et kõnealuse sätte eesmärk on tagada tõhus konkurents hankemenetluses.

6. Artiklis 6 asendatakse lõige 1 järgmisega:
- „1. Sõltumata lepingu sõlmimise viisist, peavad kõik üldeeskirjaga või avaliku teenindamise lepinguga seotud hüvitised olema kooskõlas artikliga 4. Kõik mis tahes laadi hüvitised, mis on seotud avaliku teenindamise lepinguga, mida ei ole sõlmitud vastavalt artikli 5 lõikele 1 või 3, või mis on seotud üldeeskirjaga, peavad samuti olema kooskõlas lisa sätetega.”
7. Artiklit 7 muudetakse järgmiselt:
- a) lõige 1 asendatakse järgmisega:
- „1. Kõik pädevad asutused avaldavad üks kord aastas koondaruande, mis käsitleb nende vastutusalasse kuuluvaid avaliku teenindamise kohustusi, avaliku teenindamise lepingute alguskuupäeva ja kestust, avaliku teenuse osutajaid, kelle nad on välja valinud, ning kõnealustele avaliku teenuse osutajatele makstud hüvitisi ja hüvitisena antud ainuõigusi. Aruandes eristatakse bussi- ja raudteetransporti, võimaldatakse kontrollida ja hinnata ühistranspordivõrgu toimivust, kvaliteeti ja rahastamist ning vajaduse korral antakse teavet antud ainuõiguste laadi ja ulatuse kohta. Liikmesriigid hõlbustavad kõnealustele aruannetele kesket juurdepääsu, näiteks ühise veebiportaali kaudu.”;
- b) lõikele 2 lisatakse järgmine punkt:
- „d) avaliku teenindamise lepingu kavandatud alguskuupäev ja kestus.”

8. Artiklit 8 muudetakse järgmiselt:

a) lõike 2 esimene lause asendatakse järgmisega:

„2. Ilma et see piiraks lõike 3 kohaldamist:

- i) kohaldatakse artiklit 5 avaliku teenindamise lepingute sõlmimisele reisijateveoteenuste jaoks raudteel ja muudel rööbasteedel, nagu metroo või trammid, alates 3. detsembrist 2019;
- ii) kohaldatakse artiklit 5, välja arvatud lõiget 4a, raudtee-reisijateveoteenustele alates 3. detsembrist 2019;
- iii) kohaldatakse artikli 5 lõiget 4a raudtee-reisijateveoteenustele pärast kümne aasta möödumist käesoleva määruse jõustumise kuupäevast;
- iv) lõpetatakse artikli 5 lõike 6 ja artikli 7 lõike 3 kohaldamine kümne aasta möödumisel käesoleva määruse jõustumise kuupäevast.

Avalike reisijateveoteenuste osutamist raudteel käsitlevad avaliku teenindamise otselepingud, mis on sõlmitud artikli 5 lõike 6 kohaselt, võivad jääda jõusse kuni kehtivusaja lõpuni.”;

b) lisatakse järgmine lõige 2a:

„2a. Avaliku reisijateveoteenuse osutamist raudteel käsitlevad avaliku teenindamise otselepingud, mis on sõlmitud muu menetluse kui ausa võistleva pakkumismenetluse alusel alates käesoleva määruse jõustumise kuupäevast kuni 3. detsembrini 2019, võivad jääda jõusse kuni nende kehtivusaja lõpuni. Erandina artikli 4 lõikest 3 ei ületa selliste lepingute kestus kümmet aastat, välja arvatud juhul, kui kohaldatakse artikli 4 lõiget 4.”;

c) Lõike 3 punkt d asendatakse järgmisega:

„d) muu menetluse kui ausa võistleva pakkumismenetluse alusel alates 26. juulist 2000 ja enne [käesoleva määruse jõustumist]”.

Artikkel 2

Käesolev määrus jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel,

Euroopa Parlamendi nimel
president

Nõukogu nimel
eesistuja
