NÕUKOGU ESIMESE LUGEMISE SEISUKOHT (EL) nr 8/2012

eesmärgiga võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega luuakse ühtne Euroopa raudteepiirkond (uuesti sõnastatud)

Nõukogu poolt vastu võetud 8. märtsil 2012

(EMPs kohaldatav tekst)

(2012/C 108 E/02)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artikli 91,

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,

olles edastanud seadusandliku akti eelnõu liikmesriikide parlamentidele,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust ([1]),

võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust ([2]),

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt ([3])

ning arvestades järgmist:

(1) Nõukogu 29. juuli 1991. aasta direktiivi 91/440/EMÜ (ühenduse raudteede arendamise kohta) ([4]), nõukogu 19. juuni 1995. aasta direktiivi 95/18/EÜ (raudtee-ettevõtjate litsentseerimise kohta) ([5]) ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2001. aasta direktiivi 2001/14/EÜ (raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõimsuse jaotamise, raudteeinfrastruktuuri kasutustasude kehtestamise kohta ja ohutustunnistuste andmise kohta) ([6]) on oluliselt muudetud. Arvestades vajadust teha kõnealustesse õigusaktidesse veel täiendavaid muudatusi, tuleks nimetatud direktiivid selguse huvides uuesti sõnastada ja koondada üheks õigusaktiks.

(2) Liidu transpordisektori tihedam integreerimine on siseturu väljakujundamise oluline osa ja raudteed on omakorda liidu transpordisektori tähtsaimaid osi säästva liikuvuse saavutamisel.

(3) Tuleks suurendada raudteesüsteemi tõhusust ja integreerida raudteesüsteem turuga, kus valitseb konkurents, võttes arvesse raudteede eripära.

(4) Liikmesriikidel, mille oluline osa raudteeliiklusest toimub sama rööpmelaiust kasutavate kolmandate riikidega, kusjuures see rööpmelaius erineb liidu peamise raudteevõrgustiku omast, peaks olema võimalik kehtestada käitamise erieeskirjad, millega tagatakse nende ja asjaomaste kolmandate riikide infrastruktuuri-ettevõtjate vaheline koordineerimine ning aus konkurents raudteeveo-ettevõtjate vahel.

(5) Raudteevedude tõhusaks ja teiste veoliikidega konkurentsivõimeliseks muutmiseks peaksid liikmesriigid tagama, et raudteeveo-ettevõtjatel on iseseisva ettevõtja staatus, mis võimaldab neil äritegevust turuvajadustega kohandada.

(6) Raudteeveo-ettevõtjate aktsionäridel peaks olema võimalik nõuda vastavalt eraõiguslike kapitaliühingute järelevalveorganite suhtes kehtivale liikmesriigi äriühinguõigusele eelnevat heakskiitu olulisematele ärijuhtimise otsustele, nagu soetamine, investeerimine ja strateegia. Käesolev direktiiv ei tohiks mõjutada liikmesriikide äriühinguõiguse kohaselt järelevalveorganitele antud õigusi, näiteks õigust määrata nõukogu liikmeid.

(7) Raudteesüsteemi edasise arendamise ja tõhusa majandamise tagamiseks tuleks raudteeveoteenuste osutamine ja raudteeinfrastruktuuri majandamine teineteisest lahus hoida. Sellises olukorras on oluline, et kumbagi nimetatud tegevust majandatakse eraldi ja et neil on eraldi raamatupidamisarvestus. Kui lahushoidmise tingimus on täidetud, huvide konflikt puudub ja tundliku äriteabe konfidentsiaalsus on tagatud, peaks raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjatel olema võimalik tellida teatud haldusülesannete täitmine, näiteks kasutustasude kogumine, üksustelt, kes ei ole tegevad raudteeveoteenuste turul.

(8) Raudteesektoris tuleks kohaldada teenuste osutamise vabaduse põhimõtet kõnealuse sektori eriomadusi arvesse võttes.

(9) Selleks et suurendada konkurentsi raudteeteenuste majandamisel ning pakkuda kasutajatele rohkem mugavust ja paremaid teenuseid, peaks liikmesriikidele jääma üldine vastutus asjakohase raudteeinfrastruktuuri arendamise eest.

([1]) ELT C 132, 3.5.2011, lk 99.
([2]) ELT C 104, 2.4.2011, lk 53.
([3]) Euroopa Parlamendi …. seiskoht (*Euroopa Liidu Teatajas* seni avaldamata) ja nõukogu 8. märtsi 2012. aasta esimese lugemise seisukoht. Euroopa Parlamendi … seisukoht (*Euroopa Liidu Teatajas* seni avaldamata) ja nõukogu … otsus (*Euroopa Liidu Teatajas* seni avaldamata).
([4]) EÜT L 237, 24.8.1991, lk 25.
([5]) EÜT L 143, 27.6.1995, lk 70.
([6]) EÜT L 75, 15.3.2001, lk 29.

(10) Infrastruktuurikulutuste jagamise ühised eeskirjad puuduvad ja seepärast peaksid liikmesriigid pärast raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjaga konsulteerimist kehtestama eeskirjad, milles sätestatakse, et raudteeveo-ettevõtjad tasuvad raudteeinfrastruktuuri kasutamise eest. Sellised eeskirjad ei tohiks võimaldada raudteeveo-ettevõtjate vahelist diskrimineerimist.

(11) Liikmesriigid peaksid tagama raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate ja olemasolevate riigile või riigi kontrolli alla kuuluvate raudteeveo-ettevõtjate usaldusväärse finantsstruktuuri, võttes nõuetekohaselt arvesse liidu riigiabieeskirju. See ei piira liikmesriikide pädevust seoses infrastruktuuri planeerimise ja rahastamisega.

(12) Taotlejatele tuleks anda võimalus esitada oma seisukohad äriplaani kohta infrastruktuuri kasutamise, pakkumise ja arendamise osas. See ei peaks tingimata tähendama, et avalikustatakse kogu raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja väljatöötatud äriplaan.

(13) Kuna eravalduses olevad juurdeveo- ja haruteed, näiteks erasektori tööstusettevõtte territooriumil asuvad raudteed ja haruteed, ei ole käesolevas direktiivis määratletud raudteeinfrastruktuuri osa, ei peaks kõnealuste infrastruktuuri osade juhtidele laienema käesoleva direktiiviga raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjatele pandavad kohustused. Sellest hoolimata tuleks tagada mittediskrimineeriv juurdepääs juurdeveo- ja haruteedele sõltumata nende omandilisest kuuluvusest, kui sellised teed on vajalikud juurdepääsuks veoteenuse pakkumise seisukohalt olulistele teenindusrajatistele ja kui neid kasutab või võib kasutada rohkem kui üks lõpptarbija.

(14) Liikmesriigil peaks olema võimalik otsustada katta infrastruktuurile tehtavaid kulutusi muude vahendite abil kui riiklik otserahastamine, kasutades näiteks avaliku ja erasektori partnerlust ning erasektori poolset rahastamist.

(15) Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja bilanss peaks olema tasakaalus mõistliku ajavahemiku piires, mida võib ületada teatud erijuhtudel, näiteks kui liikmesriigi majandusolukorra ulatuslik ja järsk halvenemine mõjutab oluliselt ettevõtja infrastruktuuri liiklustihedust või olemasoleva riikliku rahastamise taset.

(16) Tõhus kaubaveosektor, eelkõige piiriülene veondus, vajab meetmeid turu avamiseks.

(17) Tagamaks raudteeinfrastruktuurile juurdepääsu õiguste ühtse ja mittediskrimineeriva kohaldamise liidu kõigis osades, on asjakohane kasutusele võtta raudteeveo-ettevõtjate tegevusluba.

(18) Vahepeatustega reiside puhul tuleks kogu marsruudi vältel lubada uutel turule sisenejatel reisijaid rongile peale võtta ja lasta neil maha minna, et tagada sellise tegevuse majanduslik elujõulisus ning vältida võimalike konkurentide ebasoodsamat olukorda võrreldes olemasolevate ettevõtjatega.

(19) Uute, vahepeatustega ja avatud rahvusvaheliste reisijateveo teenuste kasutuselevõtmist ei tohiks kasutada riigisisese reisijateveo teenuste turu avamiseks, vaid see peaks puudutama üksnes rahvusvahelisel marsruudil olevaid peatusi. Uute teenuste põhieesmärgiks peaks olema reisijatevedu rahvusvahelisel reisil. Selleks et kindlaks määrata, kas see on veoteenuse põhieesmärk, tuleks arvesse võtta selliseid kriteeriume nagu riigisisese või rahvusvahelise reisijateveo käibe osatähtsus ja maht ning veoteenuse pikkus. Veoteenuse põhieesmärgi peaks huvitatud isiku taotlusel kindlaks määrama vastav siseriiklik reguleeriv asutus.

(20) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. oktoobri 2007. aasta määrus (EÜ) nr 1370/2007 (mis käsitleb avaliku reisijateveo teenuse osutamist raudteel ja maanteel) [1] lubab liikmesriikidel ja kohalikel omavalitsustel sõlmida avaliku teenindamise lepinguid, mis võivad sisaldada teatavate teenuste osutamise ainuõigusi. Seepärast on vaja tagada, et nimetatud määruse sätted oleksid kooskõlas rahvusvaheliste reisijateveo teenuste konkurentsile avamise põhimõttega.

(21) Rahvusvaheliste reisijateveo teenuste konkurentsile avamine võib mõjutada avaliku teenindamise lepingu alusel osutatavate raudtee-reisijateveo teenuste korraldust ja rahastamist. Liikmesriikidel peaks olema võimalik piirata turule juurdepääsu õigust, kui nimetatud õigus ohustaks kõnealuste avaliku teenindamise lepingute majanduslikku tasakaalu ning kui selle on heaks kiitnud asjakohane reguleeriv asutus objektiivse majandusanalüüsi alusel, tehes seda avaliku teenindamise lepingu sõlminud pädeva asutuse taotlusel.

(22) Hinnangu andmisel, kas avaliku teenindamise lepingu majanduslik tasakaal võiks olla ohustatud, tuleks võtta arvesse eelnevalt kindlaksmääratud kriteeriume, nagu mõju avaliku teenindamise lepinguga hõlmatud teenuste tasuvusele, sealhulgas mõju omahinnale lepingu sõlminud pädeva avalik-õigusliku asutuse jaoks, reisijatepoolne nõudlus, piletihindade kindlaksmääramine, piletimüügikorraldus, peatuste asukoht ja arv mõlemal pool piiri ning kavandatud uue teenuse ajakava ja sagedus. Vastavalt sellisele hinnangule ja asjakohase reguleeriva asutuse otsusele peaks liikmesriikidel olema lubatud anda juurdepääsuõigus rahvusvahelisele reisijateveo teenusele, selle andmisest keelduda või seda muuta, sealhulgas võtta

[1] ELT L 315, 3.12.2007, lk 1.

uue rahvusvahelise reisijateveo teenuse osutajalt kasutustasu vastavalt majandusanalüüsile ning kooskõlas liidu õiguse ning võrdsuse ja mittediskrimineerimise põhimõtetega.

(23) Selleks et toetada reisijateveoteenuste osutamist liinidel, mis täidavad avaliku teenindamise kohustust, peaks liikmesriikidel olema võimalik volitada nende teenuste eest vastutavaid ametiasutusi kehtestama nende jurisdiktsiooni alla kuuluvate reisijateveoteenuste lõivud. Lõiv peaks aitama rahastada avaliku teenindamise kohustusi, mis on sätestatud avaliku teenindamise lepingutes.

(24) Reguleeriv asutus peaks toimima viisil, millega välditakse igasugust huvide konflikti ja võimalikku sekkumist asjaomase avaliku teenindamise lepingu sõlmimisel. Reguleeriva asutuse õigust tuleks laiendada, et võimaldada tal hinnata rahvusvahelise teenuse eesmärki ja, kui see on asjakohane, võimalikku majanduslikku mõju olemasolevatele avaliku teenindamise lepingutele.

(25) Selleks et investeerida eriotstarbelisi infrastruktuure, näiteks kiirraudteeliine kasutavatesse teenustesse, vajavad taotlejad mahukate pikaajaliste investeeringute tegemiseks õiguskindlust.

(26) Reguleerivad asutused peaksid vahetama teavet ja, kui see on üksikjuhtudel asjakohane, kooskõlastama põhimõtted ja praktika, mille alusel hinnatakse, kas avaliku teenindamise lepingu majanduslik tasakaal on ohustatud. Nad peaksid järk-järgult välja töötama oma kogemustel põhinevad suunised.

(27) Selleks et tagada aus konkurents raudteeveo-ettevõtjate vahel ning tagada täielik läbipaistvus ja mittediskrimineeriv teenuste kättesaadavus ja pakkumine, tuleks eristada raudteeveoteenuste osutamist ja teenindusrajatiste käitamist. Seega peab kõnealust kaht tegevusliiki sõltumatult majandama, kui teenindusrajatise käitaja kuulub asutusele või ettevõtjale, mis samuti tegutseb siseriiklikul tasandil ja millel on seal turgu valitsev seisund vähemalt ühel kauba või reisijate raudteevedude turul, kus sellist rajatist kasutatakse. Selline sõltumatus ei peaks tähendama seda, et teenindusrajatiste jaoks luuakse eraldi asutused või ettevõtjad.

(28) Piiriülesed kokkulepped liikmesriikide ja kolmandate riikide vahel peaksid hõlbustama liidu ja kolmandate riikide raudteeveo-ettevõtjate vastastikku võrdset turulepääsu.

(29) Usaldusväärsete ja adekvaatsete teenuste tagamiseks on vaja tagada, et raudteeveo-ettevõtjad vastaksid kogu aeg teatavatele hea maine, finantssuutlikkuse ja ametialase pädevuse nõuetele.

(30) Klientide ja asjaomaste kolmandate isikute kaitseks on oluline tagada, et raudteeveo-ettevõtjatel on küllaldane vastutuskindlustus. Samuti tuleks võimaldada, et kõnealust vastutust tagatakse õnnetusjuhtumi korral pankade või muude ettevõtjate pakutavate garantiide abil, eeldusel et sellist teenust pakutakse turutingimustel, selle tulemuseks ei ole riigiabi andmine ning sellega ei diskrimineerita mingil moel teisi raudteeveo-ettevõtjaid.

(31) Raudteeveo-ettevõtja peaks täitma ka raudteeveoteenuseid reguleerivat siseriiklikku ja liidu õigust, mida kohaldatakse mittediskrimineerival viisil ning mis on ette nähtud selle tagamiseks, et raudteeveo-ettevõtja tegevus konkreetsetel liinilõikudel oleks täiesti turvaline, ning et nõuetekohaselt võetaks arvesse töötajate ja tarbijate tervist, sotsiaaltingimusi ja õigusi.

(32) Raudteeveo-ettevõtjatele lubade andmise, säilitamise ja muutmise kord peaks olema läbipaistev ja vastama mittediskrimineerimise põhimõttele.

(33) Selleks et tagada läbipaistvus ja kõikide raudteeveo-ettevõtjate mittediskrimineeriv juurdepääs raudteeinfrastruktuurile ja teenindusrajatistes osutatavatele teenustele, tuleks kogu juurdepääsu õiguste teostamiseks vajalik teave avaldada võrguaruandes.

(34) Tänu nõuetekohastele raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõime jaotamise skeemidele ja konkureerivatele ettevõtjatele on veoliigid paremini tasakaalustatud.

(35) Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjaid tuleks stimuleerida vähendama juurdepääsutasusid ja infrastruktuuri kättesaadavaks tegemise kulusid, näiteks tegevjuhtidele makstavate lisatasude kaudu.

(36) Liikmesriikide kohustus tagada, et raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja tulemuseesmärgid ning keskmise ja pika perioodi jooksul saadavad sissetulekud tagatakse pädeva asutuse ja infrastruktuuriettevõtja vahelise lepingulise suhte kaudu, ei tohiks piirata liikmesriikide pädevust seoses raudteeinfrastruktuuri planeerimise ja rahastamisega.

(37) Raudteeinfrastruktuuri optimaalse kasutamise soodustamine toob ühiskonna jaoks kaasa veokulu vähenemise.

(38) Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate kehtestatud kulude jaotamise meetodid peaksid võtma aluseks parimad teadmised kulude tekkepõhjustest ning jaotama kulud raudteeveo-ettevõtjatele osutatud erinevate teenuste ja vajaduse korral raudteeveeremitüüpide vahel.

(39) Asjakohased raudteeinfrastruktuuri kasutustasude määramise skeemid koos muude transpordiinfrastruktuuride kasutustasude asjakohaste skeemidega ning konkureerivate ettevõtjatega peaksid looma jätkusuutliku eri veoliikide optimaalse tasakaalu.

(40) Lisatasude kehtestamisel peaks raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja määrama selgelt kindlaks turusegmendid, kui veoteenuste osutamise kulud, turuhinnad või teenuse kvaliteedile esitatavad nõudmised turusegmentides oluliselt erinevad.

(41) Kasutustasude määramise ja läbilaskevõime jaotamise skeemid peaksid võimaldama kõikidele ettevõtjatele ühetaolise ja diskrimineerimata juurdepääsu ning püüdma võimaluste piires, ausalt ja diskrimineerimata vastata kõikide kasutajate ning veoliikide vajadustele. Skeemid peaksid võimaldama vaba konkurentsi raudteeteenuste pakkumise valdkonnas.

(42) Liikmesriikide määratud raamistikus peaksid kasutustasude määramise ja läbilaskevõime jaotamise skeemid hõlbustama raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjatel oma infrastruktuuride kasutust optimeerida.

(43) Läbilaskevõime jaotamise skeemid peaksid andma raudteeveo-ettevõtjatele selgeid ja järjepidevaid majanduslikke suuniseid, mille alusel teha ratsionaalseid otsuseid.

(44) Iga tasude määramise skeem saadab kasutajatele majanduslikke suuniseid. On oluline, et sellised raudteeveo-ettevõtjatele saadetavad suunised oleksid järjepidevad ning aitaksid teha ratsionaalseid otsuseid.

(45) Kaubavagunite juures kasutatavate valumalmist valmistatud piduriklotside tekitatud veeremüra on üks müraliike, mida oleks võimalik vähendada sobivate tehniliste lahenduste abil. Müra alusel diferentseeritud infrastruktuuri kasutustasud peaksid eelkõige kehtima kaubavagunitele, mis ei vasta komisjoni 23. detsembri 2005. aasta otsuses 2006/66/EÜ (mis käsitleb üleeuroopalise tavaraudteevõrgustiku alasüsteemi veerem – müra tehnilisi koostalitlusnõudeid) [1] sätestatud nõuetele. Kui selline diferentseerimine toob kaasa raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja tulude vähenemise, ei tohiks see piirata liidu riigiabi eeskirjade kohaldamist.

(46) Selleks et kiirendada Euroopa rongijuhtimissüsteemi (ETCS) paigaldamist veduritele, võivad raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad kasutustasude süsteemi muuta, kehtestades ajutise diferentseerimise ETCSi kasutavate rongide puhul. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad peaksid suutma tagada, et selline diferentseerimine ei too kaasa tulu vähenemist.

(47) Selleks et võtta arvesse raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõime kasutajate või potentsiaalsete kasutajate vajadust kavandada oma majandustegevust ning klientide ja rahastajate vajadusi, on oluline, et raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja tagaks infrastruktuuri läbilaskevõime jaotamise viisil, mis kajastab teenuse usaldusväärsuse säilitamise ja suurendamise vajadust.

(48) On soovitav, et raudteeveo-ettevõtjate ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja jaoks nähakse ette stiimulid häirete minimeerimiseks ja võrgu tõhususe suurendamiseks.

(49) Liikmesriikidel peaks olema võimalik lubada raudteeteenuste ostjatel vahetult osaleda läbilaskevõime jaotamises.

(50) Oluline on arvesse võtta nii taotlejate kui ka raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja ärivajadusi.

(51) Oluline on anda raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjatele läbilaskevõime jaotamisel võimalikult palju paindlikkust, ent see peaks olema tasakaalus taotleja mõistlike nõudmiste rahuldamisega.

(52) Läbilaskevõime jaotamisel tuleks vältida mittevajalike piirangute kehtestamist teiste selliste ettevõtjate soovidele, kes omavad või kavatsevad omandada õigusi kasutada infrastruktuuri oma äri edendamiseks.

(53) Läbilaskevõime jaotamise ja kasutustasude määramise skeemide puhul võib osutuda vajalikuks arvesse võtta asjaolu, et raudteeinfrastruktuuri võrk võib olla kavandatud erinevaid põhikasutajaid silmas pidades.

(54) Kuna eri kasutajad ja eri kasutajaliigid mõjutavad sageli infrastruktuuri läbilaskevõimet erinevalt, peab nõudlus eri teenuste järele olema nõuetekohaselt tasakaalustatud.

[1] ELT L 37, 8.2.2006, lk 1.

(55) Nende teenuste osas, mida osutatakse lepingu alusel ametiasutustele, võib tarvis olla erieeskirju, et tagada nende atraktiivsus kasutajate jaoks.

(56) Kasutustasude määramise ja läbilaskevõime jaotamise skeemide puhul tuleks arvesse võtta infrastruktuuri läbilaskevõime üha suurenevat kasutust ning lõpuks läbilaskevõime ammendumist.

(57) Eri tüüpi liikluse planeerimise ajakavadega tuleks tagada, et suudetakse rahuldada infrastruktuuri läbilaskevõime taotlused, mis esitatakse pärast aastaste liiklusgraafikute koostamist.

(58) Raudteeveo-ettevõtjate jaoks optimaalse tulemuse tagamiseks on soovitatav nõuda raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõime kasutamise uurimist, kui kasutajate vajaduste rahuldamiseks on tarvis läbilaskevõime taotlusi kooskõlastada.

(59) Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate monopoolset seisundit silmas pidades tuleks neilt nõuda infrastruktuuri vaba läbilaskevõime ning selle suurendamise viiside uurimist, kui läbilaskevõime jaotamisega ei suudeta kasutajate vajadusi rahuldada.

(60) Teabe puudumine teiste raudteeveo-ettevõtjate taotluste ja süsteemi kitsaskohtade kohta võib raskendada raudteeveo-ettevõtjate püüdlusi optimeerida infrastruktuuri läbilaskevõime taotlusi.

(61) Oluline on tagada jaotusskeemide parem kooskõlastamine, et suurendada raudtee atraktiivsust liikluse jaoks, mis läbib enam kui ühe raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja võrku, eelkõige rahvusvahelises liikluses.

(62) Oluline on minimeerida konkurentsimoonutusi, mis võivad kasutustasude määramise põhimõtete oluliste erinevuste tõttu tekkida raudteeinfrastruktuuride või veoliikide vahel.

(63) Soovitatav on määratleda infrastruktuuriteenuse need osad, mis on tingimata vajalikud, et võimaldada ettevõtjal teenust osutada, ning mida tuleks osutada minimaalse juurdepääsutasu eest.

(64) Investeerimine raudteeinfrastruktuuri on vajalik ning infrastruktuuri kasutustasude määramise skeemid peaksid stimuleerima raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjaid tegema majanduslikult otstarbekaid investeeringuid.

(65) Selleks et oleks võimalik kehtestada infrastruktuuri kasutustasude asjakohased ning õiglased määrad, peavad raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad oma vara üle arvet pidama ja selle väärtuse kindlaks määrama ning jõudma täielikule selgusele infrastruktuuri käigushoidmise kulutegurite osas.

(66) Soovitatav on tagada, et veootsuste tegemisel võetakse arvesse väliskulusid ning et raudtee-infrastruktuuri kasutustasude määramisega aidatakse kaasa väliskulude ühtsele ja tasakaalustatud arvessevõtmisele kõikide veoliikide puhul.

(67) On oluline tagada, et riigisisese ja rahvusvahelise liikluse kasutustasud võimaldavad raudteel täita turu vajadusi sellest tulenevalt peaksid infrastruktuuri kasutustasud olema võrdsed rongiliikluse korraldamisega seotud otseste kuludega.

(68) Infrastruktuuri kasutustasude arvelt kulude katmise üldine määr mõjutab vajaliku riikliku toetuse suurust; liikmesriigid võivad nõuda kulude üldist katmist erineval määral. Infrastruktuuri kasutustasude määramise skeem peaks siiski võimaldama sellist liiklustihedust, mis suudab vähemalt selle poolt raudteevõrgu kasutamisega kaasnevad lisakulud tasa teenida.

(69) Raudteeinfrastruktuur on loomulik monopol. Seepärast on vaja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjaid ergutada kulusid kärpima ja oma infrastruktuuri tõhusalt majandama.

(70) Raudteevedude arendamiseks tuleks muu hulgas kasutada olemasolevaid liidu vahendeid, ilma et see mõjutaks juba kehtivaid prioriteete.

(71) Raudteeveo-ettevõtjatelt võetava kasutustasu vähendamine peaks olema seotud tegelik halduskulude, eelkõige tehingukulude kokkuhoiuga. Kasutustasu võib vähendada ka raudteeinfrastruktuuri tõhusa kasutamise edendamiseks.

(72) On soovitatav, et raudteeveo-ettevõtjate ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja jaoks nähakse ette stiimulid raudteevõrgu häirete minimeerimiseks.

(73) Läbilaskevõime jaotamine on seotud raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja kuludega, mille tasumist tuleks nõuda.

(74) Raudteeinfrastruktuuri tõhusaks majandamiseks ning ausaks ja mittediskrimineerivaks kasutamiseks on vaja luua reguleeriv asutus, kes jälgib käesoleva direktiivi eeskirjade kohaldamist ning tegutseb apellatsiooniorganina, olenemata võimalusest pöörduda kohtusse. Sellisel reguleerival asutusel peaks olema võimalik jõustada oma teabetaotlusi ja otsuseid asjakohaste sanktsioonide abil.

(75) Reguleeriva asutuse rahastamine peaks tagama selle sõltumatuse ning rahastamine peaks tulema kas riigieelarvest või sektorile kehtestatud kohustuslikest lõivudest, mille kehtestamisel austatakse õigluse, läbipaistvuse, mittediskrimineerimise ja proportsionaalsuse põhimõtteid.

(76) Tuleb rakendada konkreetseid meetmeid, et võtta arvesse teatavate liikmesriikide konkreetset geopoliitilist ja geograafilist olukorda ning eri liikmesriikide raudteesektori konkreetset korraldust, tagades samal ajal siseturu terviklikkuse.

(77) Selleks et võtta arvesse raudteeturu arengut, peaks komisjonil olema õigus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte seoses tehniliste muudatustega tegevusluba taotleva ettevõtja esitatavas teabes, viivituste kategooriate loetelus, jaotamise ajakavas ja reguleerivatele asutustele esitatavates raamatupidamisandmetes. On eriti oluline, et komisjon viiks oma ettevalmistava töö käigus läbi asjakohaseid konsultatsioone, sealhulgas ekspertide tasandil. Delegeeritud õigusaktide ettevalmistamisel ja koostamisel peaks komisjon tagama asjaomaste dokumentide sama- ja õigeaegse ning asjakohase edastamise Euroopa Parlamendile ja nõukogule.

(78) Selleks et tagada käesoleva direktiivi ühetaolised rakendamistingimused, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused, mida tuleks teostada kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. veebruari 2011. aasta määrusega (EL) nr 182/2011, millega kehtestatakse eeskirjad ja üldpõhimõtted, mis käsitlevad liikmesriikide poolt läbiviidava kontrolli mehhanisme, mida kohaldatakse komisjoni rakendamisvolituste teostamise suhtes [1].

(79) Kuivõrd liikmesriigid ei suuda piisavalt saavutada käesoleva direktiivi eesmärke, nimelt soodustada liidus raudteede arengut, kehtestada raudteeveo-ettevõtjatele tegevuslubade andmise üldpõhimõtted ning kooskõlastada liikmesriikides raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõime jaotamise korrad ja infrastruktuuri kasutustasud, kuna tegevuslubade väljaandmine ja raudteevõrkude märkimisväärsete osade käitamine on selgelt rahvusvahelise ulatusega ning kuna on vaja tagada õiglased ja mittediskrimineerivad infrastruktuurile juurdepääsu tingimused, mistõttu on need eesmärgid nende piiriülese laadi tõttu paremini saavutatavad liidu tasandil, võib liit võtta meetmeid kooskõlas Euroopa Liidu lepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev direktiiv nimetatud eesmärkide saavutamiseks vajalikust kaugemale.

(80) Käesoleva direktiivi siseriiklikku õigusesse ülevõtmise kohustus peaks piirduma nende sätetega, mille sisu on võrreldes varasemate direktiividega muutunud. Kohustus võtta üle käesoleva direktiivi sätted, mille sisu ei ole võrreldes varasemate direktiividega muutunud, tuleneb kõnealustest varasematest direktiividest.

(81) Liikmesriigile, kellel ei ole raudteesüsteemi ega peatset väljavaadet selle saamiseks, seataks ebaproportsionaalne ja tarbetu kohustus, kui ta peaks käesoleva direktiivi II ja IV peatüki üle võtma ning neid rakendama. Seetõttu tuleks sellised liikmesriigid kõnealusest kohustusest vabastada.

(82) Kooskõlas paremat õigusloomet käsitleva institutsioonidevahelise kokkuleppe [2] punktiga 34 julgustatakse liikmesriike koostama nende endi jaoks ja liidu huvides vastavustabeleid, kus on võimalikult suures ulatuses välja toodud vastavus käesoleva direktiivi ja ülevõtmismeetmete vahel, ning tegema need üldsusele kättesaadavaks.

(83) Käesolev direktiiv ei tohiks mõjutada selliseid IX lisa B osas esitatud tähtpäevi, mille jooksul liikmesriigid peavad üle võtma varasemad direktiivid,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

I PEATÜKK

ÜLDSÄTTED

Artikkel 1

Sisu ja reguleerimisala

1. Käesoleva direktiiviga kehtestatakse:

a) raudteeinfrastruktuuri majandamise ja liikmesriigis asutatud või asutatavate raudteeveo-ettevõtjate raudteevedude suhtes kohaldatavad eeskirjad (II peatükk);

b) kriteeriumid, mida liikmesriigid kohaldavad liidus registreeritud või registreeritavale raudteeveo-ettevõtjatele tegevuslubade väljaandmise, pikendamise või muutmise suhtes (III peatükk);

c) raudteeinfrastruktuuri kasutustasude kehtestamise ja kogumise ning raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõime jaotamise põhimõtted ja menetlused (IV peatükk).

[1] ELT L 55, 28.2.2011, lk 13.

[2] ELT C 321, 31.12.2003, lk 1.

2. Käesolevat direktiivi kohaldatakse raudteeinfrastruktuuri kasutamisel riigisisesteks ja rahvusvahelisteks raudteevedudeks.

Artikkel 2

Erandid reguleerimisalast

1. II peatükki ei kohaldata selliste raudteeveo-ettevõtjate suhtes, kes teenindavad üksnes linna- või linnalähiliine või piirkondlikke liine autonoomsetel kohalikel või piirkondlikel võrkudel, mis on ette nähtud veoteenuste osutamiseks raudteeinfrastruktuuris või võrkudel, mis on ette nähtud ainult linna- või linnalähiliinide teenindamiseks.

Olenemata esimesest lõigust, kui kõnealune raudteeveo-ettevõtja on teise ettevõtja või üksuse otsese või kaudse kontrolli all, kes osutab muid raudteeveoteenuseid kui linna- või linnalähiliinide või piirkondlike liinide teenindamine või kombineerib selliseid teenuseid teiste teenustega, siis kohaldatakse artikleid 4 ja 5. Samuti kohaldatakse artiklit 6 sellisele raudteeveo-ettevõtjale tema seotuse tõttu ettevõtja või üksusega, kes teda otseselt või kaudselt kontrollib.

2. Liikmesriigid võivad III peatüki reguleerimisalast välja jätta:

a) ettevõtjad, kes osutavad raudtee-reisijateveo teenuseid ainult kohalikes ja piirkondlikes autonoomsetes raudteeinfrastruktuurides;

b) ettevõtjad, kes osutavad raudtee-reisijateveo teenuseid üksnes linna- ja linnalähiliinidel;

c) ettevõtjad, kes osutavad üksnes piirkondlikke raudtee-kaubaveoteenuseid;

d) ettevõtjad, kes osutavad kaubaveoteenuseid raudteeinfrastruktuurides, mis on eraomandis ning mis on ette nähtud ainult infrastruktuuri omaniku oma kaubavedudeks.

3. Liikmesriigid võivad artiklite 7, 8 ja 13 ning IV peatüki reguleerimisalast välja jätta:

a) autonoomsed kohalikud ja piirkondlikud võrgud, mis on ette nähtud reisijateveoteenuste osutamiseks raudteeinfrastruktuuris;

b) võrgud, mis on ette nähtud üksnes raudtee-reisijateveo teenuste osutamiseks linna- ja linnalähiliinidel;

c) piirkondlikud võrgud, mida kasutab piirkondlikeks kaubavedudeks üksnes raudteeveo-ettevõtja, kes ei kuulu lõike 1 reguleerimisalasse, kuni kõnealuse võrgu läbilaskevõimet soovib kasutada ka mõni teine taotleja;

d) eraomandis olev raudteeinfrastruktuur, mis on ette nähtud üksnes infrastruktuuri omaniku oma kaubavedudeks.

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 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 tähtsuseta infrastruktuurideks, võttes arvesse asjaomaste raudteeliinide pikkust, kasutustaset ja liikluse mahtu, mida selline otsus võib mõjutada.

5. Liikmesriigid võivad artikli 31 lõike 5 reguleerimisalast jätta välja sõidukid, mis liiklevad või on kavandatud liiklema liikmesriigi ja kolmandate riikide vahelises võrgus, mille rööpmevahe erineb liidu peamise raudteevõrgu omast.

6. Liikmesriigid võivad määrata artikli 43 lõikes 2, VI lisa punkti 2 alapunktis b ja VII lisa punktides 3, 4 ja 5 osutatust erinevad läbilaskevõime jaotamise graafiku ajavahemikud ja koostamise tähtajad rongiliinidele, mis kehtestatakse koostöös kolmandate riikide raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjatega võrgus, mille rööpmevahe erineb liidu peamise raudteevõrgu omast.

7. Liikmesriigid võivad otsustada, et kasutustasude määramise raamistik ja sellekohased eeskirjad, mida kohaldatakse rahvusvahelistele kolmandatesse riikidesse suunduvatele või sealt saabuvatele kaubaveoteenustele, mida osutatakse võrgus, mille rööpmelaius erineb liidu peamise raudteevõrgu omast, avaldatakse muudes dokumentides ja erineva tähtajaga kui artikli 29 lõikes 1 sätestatud, kui seda on vaja ausa konkurentsi tagamiseks.

8. Liikmesriigid võivad IV peatüki reguleerimisalast välja jätta raudteeinfrastruktuuri, mille rööpmevahe erineb liidu peamise raudteevõrgu omast ja mis ühendab liikmesriigi ja kolmanda riigi piiriäärseid jaamu.

9. Käesolevat direktiivi ei kohaldata ettevõtjate suhtes, kelle rongiliiklus piirdub üksnes maanteesõidukitele süstikrongiteenuse osutamisega merealuste tunnelite kaudu, ega nende vedude suhtes, mille puhul piirdutakse maanteesõidukite vedamisega süstikrongiteenusena selliste tunnelite kaudu, välja arvatud artikli 6 lõiked 1 ja 4, artiklid 10, 11, 12 ja 28.

10. Liikmesriigid võivad käesoleva direktiivi II peatüki, välja arvatud artikkel 14, ning IV peatüki reguleerimisalast välja jätta raudteeteenuse, mida osutatakse liitu läbiva transiidina.

Artikkel 3

Mõisted

Käesolevas direktiivis kasutatakse järgmisi mõisteid:

1) „raudteeveo-ettevõtja" — kõik vastavalt käesolevale direktiivile tegevusloa saanud avalik-õiguslikud või eraõiguslikud ettevõtjad, kelle peamine tegevusala on osutada raudtee-kaubaveoteenuseid ja/või raudtee-reisijateveo teenuseid ja kes on kohustatud tagama veduriteenuse; see hõlmab ka ainult veduriteenust osutavaid ettevõtjaid;

2) „raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja" — asutus või ettevõtja, kes vastutab eelkõige raudteeinfrastruktuuri rajamise, majandamise ja hooldamise eest, sealhulgas liikluskorralduse ning juhtkäskude ja signaalimise eest; need raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja ülesanded, mis on seotud võrguga või võrgu osaga, võib delegeerida teistele asutustele või ettevõtjatele;

3) „raudteeinfrastruktuur" — I lisas loetletud elemendid;

4) „rahvusvaheline kaubaveoteenus" — veoteenused, mille puhul rong ületab vähemalt ühe liikmesriigi piiri; rong võib olla teisega haagitud ja/või vaguniteks jagatud ning selle eri vagunitel võib olla erinev lähte- ja sihtkoht, tingimusel et kõik vagunid ületavad vähemalt ühe piiri;

5) „rahvusvaheline reisijateveo teenus" – reisijateveoteenus, mille puhul rong ületab vähemalt ühe liikmesriigi piiri ning mille peamine eesmärk on reisijate vedu erinevates liikmesriikides asuvate jaamade vahel; rong võib olla teisega haagitud ja/või vaguniteks jagatud ning selle eri vagunitel võib olla erinev lähte- ja sihtkoht, tingimusel et kõik vagunid ületavad vähemalt ühe piiri;

6) „linna- ja linnalähiliinid" – veoteenused, mille peamine eesmärk on vastata linnakeskuse või linnastu, sealhulgas piiriülese linnastu, ning kõnealuse keskuse või linnastu ja seda ümbritsevate piirkondade vahelise transpordi vajadustele;

7) „piirkondlikud liinid" — veoteenused, mille peamine eesmärk on vastata piirkonna, sealhulgas piiriülese piirkonna transpordivajadustele;

8) „transiit" – liidu territooriumi läbimine ilma kauba pealevõi mahalaadimiseta ja/või ilma reisijate rongile tuleku ja mahaminekuta liidu territooriumil;

9) „teenindusrajatis" – rajatis, sealhulgas maapind, ehitis ja seadmed, mis on tervenisti või osaliselt rajatud spetsiaalselt selleks, et võimaldada ühe või mitme II lisa punktides 2–4 osutatud teenuse osutamist;

10) „teenindusrajatise käitaja" – avalik-õiguslik või eraõiguslik asutus, mis on vastutav ühe või mitme teenindusrajatise juhtimise või ühe või mitme II lisa punktides 2–4 osutatud teenuse osutamise eest raudteeveo-ettevõtjatele;

11) „piiriülene leping" – kahe või enama liikmesriigiriigi või liikmesriigi ja kolmanda riigi vahel piiriülese raudteeveo hõlbustamiseks sõlmitud leping;

12) „tegevusluba" – tegevuslube väljaandva asutuse poolt ettevõtjale antud luba, millega tunnistatakse ettevõtja suutlikkust osutada raudteeveoteenuseid raudteeveo-ettevõtjana; kõnealune suutlikkus võib piirduda konkreetset liiki teenuste osutamisega;

13) „tegevuslube väljaandev asutus" — asutus, mille ülesandeks on tegevuslubade väljaandmine liikmesriigis;

14) „leping" – kokkulepe või, *mutatis mutandis*, regulatiivsete või haldusmeetmete raames kehtestatud kord;

15) „mõistlik kasum" – omakapitali tootlus, milles võetakse arvesse riski (sealhulgas tulude osas), mis teenindusrajatise käitajale kaasneda võib, või selle puudumist, ning mis on kooskõlas majandusharu viimaste aastate keskmise näitajaga;

16) „jaotamine" – raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõime jaotamine raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja poolt;

17) „taotleja" – raudteeveo-ettevõtja, rahvusvaheline raudteeveo-ettevõtjate rühmitus või muu füüsiline või juriidiline isik, nagu määrusele (EÜ) nr 1370/2007 vastavad pädevad asutused ning vedajad, kaubasaatjad ja kombineeritud veoteenuseid osutavad ettevõtjad, kellel on avalike teenuste osutamisega seonduv või ärihuvi infrastruktuuri läbilaskevõime omandamiseks;

18) „ülekoormatud infrastruktuur" – infrastruktuuri osa, mille puhul nõudlust infrastruktuuri läbilaskevõime järele ei ole teatavatel ajavahemikel võimalik rahuldada ka pärast erinevate läbilaskevõimsuse taotluste kooskõlastamist;

19) „läbilaskevõime suurendamise kava" – meede või rida meetmeid koos rakendamise ajakavaga, et leevendada läbilaskevõime piiranguid, mis viisid infrastruktuuri osa ülekoormatud infrastruktuuriks tunnistamiseni;

20) „kooskõlastamine" – menetlus, mille käigus raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja ja taotlejad püüavad lahendada olukordi, kus infrastruktuuri läbilaskevõime taotluste osas on konflikt;

21) „raamkokkulepe" – õiguslikult siduv avalik-õiguslik või eraõiguslik üldkokkulepe, millega määratakse kindlaks taotleja ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja õigused ja kohustused seoses jaotatava infrastruktuuri läbilaskevõimega ning tasudega pikemaks ajaks kui üks liiklusgraafikuperiood;

22) „infrastruktuuri läbilaskevõime" – taotletud rongiliinide teatava ajavahemiku jooksul teatavale infrastruktuuri osale paigutamise potentsiaal;

23) „võrk" – kogu raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja majandatav raudteeinfrastruktuur;

24) „võrguaruanne" – aruanne, milles esitatakse kasutustasude määramise ning läbilaskevõime jaotamise skeemidega seotud üksikasjalikud üldeeskirjad, tähtajad, menetlused ja kriteeriumid, sealhulgas muu teave, mis on raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõime taotlemiseks vajalik;

25) „rongiliin" – infrastruktuuri läbilaskevõime, mis on vajalik rongi liikumiseks ühest punktist teise teatava ajavahemiku jooksul;

26) „liiklusgraafik" – andmed kõikide kavandatud rongi- ja veeremiliikumiste kohta, mis liiklusgraafikuperioodil asjassepuutuval infrastruktuuril toimuvad.

II PEATÜKK

LIIDU RAUDTEEDE ARENDAMINE

1. JAGU

Majandamise sõltumatus

Artikkel 4

Raudteeveo-ettevõtjate ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate sõltumatus

1. Liikmesriigid tagavad, et majandamise, haldamise ning haldus-, majandus- ja raamatupidamisküsimuste sisekontrolli osas oleksid otse või kaudselt liikmesriikidele kuuluvad või nende otsese või kaudse kontrolli all olevad raudteeveo-ettevõtjad sõltumatud, mis tähendab, et eelkõige nende varad, eelarve ja raamatupidamine on riigi omadest lahus.

2. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad järgivad kasutustasude määramise ja läbilaskevõimsuse jaotamise raamistikku ning konkreetseid eeskirju, mille liikmesriigid on kehtestanud, ning ta vastutab oma majanduse, halduse ja sisekontrolli eest.

Artikkel 5

Raudteeveo-ettevõtjate majandamine vastavalt äripõhimõtetele

1. Liikmesriigid võimaldavad raudteeveo-ettevõtjatel kohandada oma tegevust turunõuetega ja korraldada seda tegevust juhtorganite vastutusel, et osutada tõhusaid ja asjakohaseid teenuseid nõutavale teeninduskvaliteedile vastava madalaima võimaliku hinna eest.

Raudteeveo-ettevõtjaid majandatakse olenemata nende omandivormist kooskõlas äriühingute suhtes kohaldatavate põhimõtetega. See kehtib ka neile liikmesriikide poolt kehtestatud avaliku teenindamise kohustuse ja riigi pädevate asutustega sõlmitud avaliku teenindamise lepingute kohta.

2. Raudteeveo-ettevõtjad koostavad oma äriplaani, sealhulgas investeerimis- ja rahastamiskavad. Selliste kavade eesmärk on saavutada ettevõtja finantstasakaal ja muud tehnilise, äri- ja finantsjuhtimise eesmärgid; samuti esitavad nad kõnealuste eesmärkide saavutamise viisi.

3. Raudteeveo-ettevõtjal peab seoses liikmesriigi väljaantud üldiste poliitiliste suunistega ja võttes arvesse riiklikke kavu ja lepinguid (mis võivad olla mitmeaastased), sealhulgas investeerimis- ja rahastamiskavu, olema eelkõige õigus:

a) kehtestada oma struktuur, ilma et see piiraks artiklite 7, 29 ja 39 kohaldamist;

b) kontrollida teenuste osutamist ja turustamist ning määrata kindlaks nende hinnad;

c) teha otsuseid töötajate, varade ja hangete kohta;

d) laiendada oma turuosa, töötada välja uusi tehnoloogialahendusi ja teenuseid ning võtta kasutusele uuenduslikke juhtimisviise;

e) alustada uut tegevust raudteega seotud valdkondades.

Käesolev lõige ei piira määruse (EÜ) nr 1370/2007 kohaldamist.

2. JAGU

Infrastruktuuri majandamise, vedude ja eri veoliikide lahusus

Artikkel 6

Raamatupidamisarvestuste lahusus

1. Liikmesriigid tagavad, et koostatakse ja avaldatakse eraldi kasumiaruanded ning bilanss nii raudteeveo-ettevõtjate osutatavate veoteenustega kui ka raudteeinfrastruktuuri majandamisega seotud äritegevuse kohta. Ühele nimetatud tegevusaladest makstud riiklikke vahendeid ei või teisele üle kanda.

2. Samuti võivad liikmesriigid ette näha, et kõnealune lahushoidmine nõuab, et ühes äriühingus luuakse selgepiirilised osakonnad või et infrastruktuuri ja veoteenuseid majandavad eraldiseisvad üksused.

3. Liikmesriigid tagavad, et koostatakse ja avaldatakse eraldi kasumiaruanded ning bilanss nii raudtee-kaubaveoteenuste kui ka reisijateveoteenuste osutamisega seotud äritegevuse kohta. Veoteenuste kui avalike teenuste osutamiseks makstud riiklikud vahendid näidatakse eraldi määruse (EÜ) nr 1370/2007 artikli 7 kohaselt asjaomases raamatupidamisarvestuses ja neid ei või üle kanda tegevusele, mis on seotud muude veoteenuste osutamisega või muu äritegevusega.

4. Lõigetes 1 ja 3 osutatud eri tegevusalade raamatupidamisarvestus peab võimaldama kontrollida, et järgitakse keeldu kanda ühele tegevusalale makstud riiklikke vahendeid üle teisele tegevusalale.

Artikkel 7

Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja põhiülesannete sõltumatus

1. Liikmesriigid tagavad, et põhiülesanded, millega määratakse kindlaks võrdne ja mittediskrimineeriv juurdepääs infrastruktuurile, antakse asutusele või ettevõtjale, kes ise ei osuta raudteeveoteenuseid. Sõltumata organisatsioonilisest struktuurist tuleb tõendada, et see eesmärk on saavutatud.

Põhiülesanded on:

a) otsuste tegemine rongiliinide jaotamise kohta, sealhulgas kättesaadavuse määratlemine ja hindamine ning individuaalsete rongiliinide jaotamine, ning

b) otsuste tegemine infrastruktuuri kasutustasude kohta, sealhulgas kasutustasude kindlaksmääramine ja kogumine, ilma et see piiraks artikli 29 lõike 1 kohaldamist.

Liikmesriigid võivad siiski määrata raudteeveo-ettevõtjatele või mõnele muule asutusele vastutuse raudteeinfrastruktuuri arendamisele kaasa aitamise eest näiteks investeeringute, hoolduse ja rahastamise kaudu.

2. Kui raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja ei ole õigusliku vormi, organisatsiooni või otsuste tegemise ülesande poolest kõikidest raudteeveo-ettevõtjatest sõltumatu, teostab IV peatüki 2. ja 3. jaos osutatud ülesandeid kas kasutustasusid määrav asutus või läbilaskevõimet jaotav asutus, kes on oma õigusliku vormi, organisatsiooni ja otsuste tegemise ülesande poolest kõikidest raudteeveo-ettevõtjatest sõltumatud.

3. Kui IV peatüki 2. ja 3. jao sätetes osutatakse raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja põhiülesannetele, tähendab see seda, et kõnealuseid sätteid kohaldatakse ka kasutustasusid määrava asutuse või läbilaskevõimet jaotava asutuse vastavate õiguste suhtes.

3. JAGU

Finantsolukorra parandamine

Artikkel 8

Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja rahastamine

1. Liikmesriigid arendavad oma riigisisest raudteeinfrastruktuuri, võttes vajaduse korral arvesse liidu üldisi vajadusi, sealhulgas vajadust teha koostööd liiduga piirnevate kolmandate riikidega. Selleks avaldavad nad hiljemalt … (*) raudteeinfrastruktuuri arendamise suunava strateegia, et täita raudteesüsteemi jätkusuutlikul rahastamisel põhinevaid tulevasi liikuvusvajadusi infrastruktuuri hooldamise, uuendamise ja arendamise osas. Kõnealune strateegia hõlmab vähemalt viieaastast ajavahemikku ja seda uuendatakse.

2. Võttes nõuetekohaselt arvesse aluslepingu artikleid 93, 107 ja 108, võivad liikmesriigid rahastada ka raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjat vastavalt tema artikli 3 punktis 2 osutatud ülesannetele, raudteeinfrastruktuuri suurusele ja finantsnõuetele eelkõige selleks, et katta uusi investeeringuid. Liikmesriik võib otsustada rahastada kõnealuseid kulutusi muudest vahenditest kui otsene riigiabi.

3. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja võtab vastu asjaomase liikmesriigi määratud üldise poliitika raames ning lõikes 1 osutatud strateegiat ja lõikes 2 osutatud liikmesriigi poolset rahastamist arvestades äriplaani, mis sisaldab investeerimis- ja rahastamiskavu. Äriplaan peab tagama infrastruktuuri optimaalse ja tõhusa kasutamise, kättesaadavaks tegemise ja arendamise ning kindlustama kõnealuste eesmärkide saavutamiseks vajaliku rahalise tasakaalu ja vahendid. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja tagab, et teadaolevatel taotlejatel ning soovi korral võimalikel taotlejatel on juurdepääs asjakohasele teabele ja neile antakse võimalus

(*) mis saabub kaks aastat pärast käesoleva direktiivi jõustumist.

väljendada oma seisukohti äriplaani sisu kohta infrastruktuurile juurdepääsu ja selle kasutamise tingimuste ning infrastruktuuri olemuse, kättesaadavaks tegemise ja arendamise osas, enne kui raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja äriplaani kinnitab.

4. Liikmesriigid tagavad, et tavapärastes äritingimustes ning mõistliku ajavahemiku jooksul, mis ei ületa artikli 30 lõikes 2 osutatud lepingu kohaldamisaega, oleks raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja bilansis tasakaalus ühelt poolt tulud infrastruktuuri kasutustasudest, ülejääk muust majandustegevusest ja riiklik ning erasektori toetus, sealhulgas riigilt saadud ettemaksed (kui neid on), ning teiselt poolt infrastruktuurikulud, sealhulgas varade pikaajaliseks uuendamiseks ja parendamiseks tehtavad kulutused.

Ilma et see mõjutaks võimalikku pikaajalist eesmärki katta kõikide transpordiliikide infrastruktuurikulud kasutajate arvelt, lähtudes eri transpordiliikide diskrimineerimata konkurentsist tingimustes, kus raudteeveod suudavad teiste veoliikidega konkureerida, võib liikmesriik artiklite 31 ja 32 kohase kasutustasude määramise raamistiku piires nõuda, et raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja tasakaalustaks oma bilansi riikliku toetuseta.

Artikkel 9

Läbipaistev võla vähendamine

1. Ilma et see piiraks liidu riigiabieeskirjade kohaldamist ning kooskõlas aluslepingu artiklitega 93, 107 ja 108, loovad liikmesriigid asjakohase mehhanismi, et aidata vähendada riigile või riigi kontrolli alla kuuluvate raudteeveo-ettevõtjate võlgu tasemeni, mis ei takista usaldusväärset finantsjuhtimist, ja parandada nende finantsolukorda.

2. Esimeses lõikes osutatud eesmärgil võivad liikmesriigid nõuda selliste raudteeveo- ettevõtjate raamatupidamisosakondade raames eraldiseisva võlakustutusüksuse loomist.

Üksuse bilansi passiva poolel võib kuni võlakohustuse kustutamiseni kajastada kõiki laene, mis raudteeveo- ettevõtja on võtnud nii investeeringute finantseerimiseks kui ka raudteevedudest või raudteeinfrastruktuuri majandamisest tulenevate ülemääraste tegevuskulude katmiseks. Tütarettevõtjate tegevusest tulenevaid võlgu ei võeta arvesse.

3. Lõikeid 1 ja 2 kohaldatakse ainult sellistest võlgadest tulenevate võlakohustuste või intresside suhtes, mis on riigi omandis või kontrolli all olevatele raudteeveo-ettevõtjatele tekkinud asjaomases liikmesriigis kogu raudteeveo teenuste turu või selle osa avanemise kuupäevaks ning igal juhul 15. märtsiks 2001 või liiduga ühinemise kuupäevaks nende liikmesriikide puhul, kes liitusid liiduga pärast kõnealust kuupäeva.

4. JAGU

Juurdepääs raudteeinfrastruktuurile ja -teenustele

Artikkel 10

Raudteeinfrastruktuurile juurdepääsu tingimused

1. Raudteeveo-ettevõtjatele tagatakse võrdsetel, mittediskrimineerivatel ja läbipaistvatel tingimustel juurdepääsuõigus raudteeinfrastruktuurile kõigis liikmesriikides iga liiki raudtee-kaubaveoteenuste osutamiseks. Kõnealune õigus hõlmab juurdepääsu mere- ja siseveesadamaid ning muid II lisa punktis 2 osutatud teenindusrajatisi ühendavale infrastruktuurile ja rohkem kui üht lõpptarbijat teenindavale või teenindada võivale infrastruktuurile.

2. Raudteeveo-ettevõtjatele tagatakse kõikide liikmesriikide raudtee- infrastruktuurile juurdepääsuõigus rahvusvahelise reisijateveo teenuse osutamiseks. Raudteeveo-ettevõtjatel on rahvusvahelist reisijateveo teenust osutades õigus reisijaid peale võtta igast rahvusvahelisel marsruudil paiknevast jaamast ja lasta neil maha minna teises jaamas, sealhulgas samas liikmesriigis paiknevates jaamades. Kõnealune õigus hõlmab juurdepääsu II lisa punktis 2 osutatud teenindusrajatisi ühendavale infrastruktuurile.

3. Pärast asjaomaselt pädevalt asutuselt või huvitatud raudteeveo-ettevõtjatelt taotluse saamist määrab (määravad) artiklis 55 osutatud asjakohane reguleeriv asutus (asjakohased reguleerivad asutused) kindlaks selle, kas teenuse põhieesmärgiks on reisijatevedu erinevates liikmesriikides asuvate jaamade vahel.

4. Reguleerivate asutuste, pädevate asutuste ja raudteeveo-ettevõtjate kogemustele ning artikli 57 lõikes 1 osutatud töörühma tegevusele toetudes võib komisjon vastu võtta meetmed, milles sätestatakse käesoleva artikli lõike 3 rakendamise üksikasjalik kord ja kriteeriumid. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 62 lõikes 3 osutatud kontrollimenetlusega.

Artikkel 11

Juurdepääsuõiguse ning reisijate pealevõtu- ja mahapanekuõiguse piiramine

1. Liikmesriigid võivad piirata artiklis 10 sätestatud juurdepääsuõigust lähte- ja sihtkoha vahelistele teenustele, mis on hõlmatud ühe või mitme avaliku teenindamise lepinguga, mis on kooskõlas liidu õigusega. Sellisel piirangul ei ole kitsendavat mõju õigusele võtta reisijaid peale igast rahvusvahelise veoteenuse marsruudil paiknevast jaamast ning lasta neil maha minna teises, sealhulgas samas liikmesriigis paiknevas jaamas, välja arvatud siis, kui selle õiguse kasutamine ohustaks avaliku teenindamise lepingu majanduslikku tasakaalu.

2. Selle, kas avaliku teenindamise lepingu majanduslik tasakaal on ohustatud, määrab (määravad) kindlaks artiklis 55 osutatud asjakohane reguleeriv asutus (asjakohased reguleerivad asutused) objektiivse majandusanalüüsi alusel ja eelnevalt kindlaksmääratud kriteeriumide põhjal järgmiste isikute taotlusel:

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 lepingut täitev raudteeveo-ettevõtja.

Pädevad asutused ja avalikku teenust osutavad raudteeveo-ettevõtjad annavad asjakohasele reguleerivale asutusele või asjakohastele reguleerivatele asutustele teavet, mida põhjendatult nõutaksed otsuse vastuvõtmiseks. Reguleeriv asutus vaatab esitatud teabe läbi, arutades seda vajaduse korral kõigi asjaomaste isikutega ning teavitades viimaseid oma põhjendatud otsusest eelnevalt kindlaksmääratud mõistliku tähtaja jooksul ning igal juhul kahe kuu jooksul pärast asjaomase teabe saamist.

3. Reguleeriv asutus põhjendab oma otsust ja täpsustab tähtaega ja tingimusi, mille alusel võib mõni järgmistest isikutest taotleda otsuse läbivaatamist:

a) asjaomane pädev asutus või pädevad asutused;

b) raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja;

c) avaliku teenindamise lepingut täitev raudteeveo-ettevõtja;

d) juurdepääsu taotlev raudteeveo-ettevõtja.

4. Reguleerivate asutuste, pädevate asutuste ja raudteeveo-ettevõtjate kogemustele ning artikli 57 lõikes 1 viidatud töörühma tegevusele toetudes võib komisjon vastu võtta meetmed, milles sätestatakse käesoleva artikli lõigete 1, 2 ja 3 rakendamise üksikasjalik kord ja kriteeriumid. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 62 lõikes 3 osutatud kontrollimenetlusega.

5. Liikmesriigid võivad piirata ka õigust võtta reisijaid peale ja lasta neil maha minna samas liikmesriigis rahvusvahelise reisijateveo teenuse marsruudil paiknevates jaamades, juhul kui reisijateveo ainuõigus nende jaamade vahel on antud kontsessiooni alusel, mis sõlmiti enne 4. detsembrit 2007 õiglase pakkumismenetluse alusel ja kooskõlas liidu õiguse asjakohaste põhimõtetega. Nimetatud piirang võib kesta kuni algse lepinguperioodi lõpuni või 15 aastat, sõltuvalt sellest, kumb tähtaeg on lühem.

6. Liikmesriigid tagavad, et lõigetes 1, 2, 3 ja 5 osutatud otsuseid on võimalik kohtus vaidlustada.

Artikkel 12

Reisijateveoteenuseid osutavatelt raudteeveo-ettevõtjatelt võetav lõiv

1. Ilma et see piiraks artikli 11 lõike 2 kohaldamist, võivad liikmesriigid käesolevas artiklis sätestatud tingimustel lubada raudtee-reisijateveo eest vastutaval asutusel kehtestada reisijateveoteenuseid osutavatele raudteeveo-ettevõtjatele lõivu kõnealuse asutuse jurisdiktsiooni alla kuuluvate raudteede kasutamise eest kahe antud liikmesriigis asuva jaama vahel.

Sel juhul tuleb riigisiseseid või rahvusvahelisi raudtee-reisijateveo teenuseid osutavatel raudteeveo-ettevõtjatel kõnealuse asutuse jurisdiktsiooni alla kuuluvatel raudteedel liiklemise eest maksta samasugust lõivu.

2. Lõiv on ette nähtud kõnealusele asutusele kooskõlas liidu õigusega sõlmitud avaliku teenindamise lepingutes sätestatud avaliku teenindamise kohustuste täitmise hüvitamiseks. Lõivust saadav ja hüvitisena makstav tulu ei või ületada asjakohaste avaliku teenindamise kohustuste täitmisel tehtud kulude täielikuks või osaliseks katmiseks vajalikku määra, võttes arvesse asjakohast tulu ning mõistlikku kasumit nende kohustuste täitmise eest.

3. Lõiv kehtestatakse kooskõlas liidu õigusega ning see peab eelkõige olema kooskõlas õigluse, läbipaistvuse, mittediskrimineerimise ja proportsionaalsuse põhimõtetega, eriti teenuse keskmise hinna reisija kohta ja lõivu suuruse vahel. Vastavalt käesolevale lõikele ei tohi lõivu kogusumma ohustada selle raudtee-reisijateveo teenuse majanduslikku elujõudu, millele need on kehtestatud.

4. Asjaomased asutused hoiavad alles teavet, mis on vajalik, et tagada makstud lõivude päritolu ja nende kasutusviisi tuvastamise võimalikkus. Liikmesriigid edastavad selle teabe komisjonile.

5. Reguleerivate asutuste, pädevate asutuste ja raudteeveo-ettevõtjate kogemustele ning artikli 57 lõikes 1 osutatud töörühma tegevusele toetudes võib komisjon vastu võtta meetmed, milles sätestatakse käesoleva artikli kohaldamise üksikasjalik kord ja kriteeriumid. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 62 lõikes 3 osutatud kontrollimenetlusega.

Artikkel 13

Teenustele juurdepääsu tingimused

1. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad pakuvad kõigile raudteeveo-ettevõtjatele mittediskrimineerival viisil II lisa punktis 1 sätestatud minimaalset juurdepääsupaketti.

2. Teenindusrajatiste käitajad pakuvad raudteeveo-ettevõtjatele II lisa punktis 2 osutatud teenuseid mittediskrimineerival viisil.

3. Täieliku läbipaistvuse ja mittediskrimineeriva juurdepääsu tagamiseks II lisa punkti 2 alapunktides a, b, c ja f osutatud teenindusrajatistele ning neis osutatavatele teenustele juhul, kui sellise teenindusrajatise käitaja on sellise asutuse või ettevõtja otsese või kaudse kontrolli all, mis samuti tegutseb ja millel on turgu valitsev seisund siseriiklikul raudteeveoteenuste turul, kus kõnealust rajatist kasutatakse, korraldatakse selliste teenindusrajatiste käitajate töö nii, et nad on organisatsiooniliselt ja otsuste tegemisel sellest asutusest või ettevõtjast sõltumatud. Selline sõltumatus ei tähenda, et teenindusrajatiste jaoks tuleb luua eraldi asutus või ettevõtja ning seda nõuet võib täita ühes ettevõtjas loodud eraldiseisvate osakondade kaudu.

Kõigi II lisa punktis 2 osutatud teenindusrajatiste puhul on käitajal ja sellisel asutusel või ettevõtjal eraldi raamatupidamine, sealhulgas eraldi bilanss ja kasumiaruanne.

Kui teenindusrajatise käitamise tagab infrastruktuuri-ettevõtja või kui teenindusrajatise käitaja on infrastruktuuri-ettevõtja otsese või kaudse kontrolli all, siis peetakse käesolevas lõikes sätestatud nõudeid täidetuks, kui täidetakse artiklis 7 sätestatud nõudeid.

4. Raudteeveo-ettevõtjate esitatud teenindusrajatisele ja seal osutatavatele teenustele juurdepääsu taotluse võib tagasi lükata üksnes juhul, kui on olemas muud otstarbekad võimalused, kuidas asjaomaseid kauba- ja reisijateveoteenuseid samal või mõnel teisel marsruudil majanduslikult vastuvõetavatel tingimustel osutada. See ei kohusta teenindusrajatise käitajat investeerima ressurssidesse või rajatistesse selleks, et täita kõiki raudteeveo-ettevõtjate taotlusi.

Kui raudteeveo-ettevõtjate esitatud teenindusrajatisele ja seal osutatavatele teenustele juurdepääsu taotlused puudutavad lõikes 3 osutatud teenindusrajatise käitaja käitatavat rajatist, põhjendab teenindusrajatise käitaja oma tagasilükkavat otsust ja näitab, millised muud otstarbekad võimalused on olemas teistes rajatistes.

5. Kui II lisa punktis 2 osutatud teenindusrajatise käitaja leiab, et eri taotlused ei ole omavahel kooskõlas, püüab ta rahuldada kõik taotlused võimalikult suures ulatuses. Kui otstarbekat lahendust ei leita ja kui tõendatud vajaduste alusel ei ole võimalik rahuldada kõiki seoses asjaomase rajatisega esitatud läbilaskevõime taotlusi, võib taotleja esitada kaebuse artiklis 55 osutatud reguleerivale asutusele, kes vaatab kaebuse läbi ja võtab vajaduse korral meetmeid tagamaks, et asjakohane läbilaskevõime osa eraldatakse kõnealusele taotlejale.

6. Kui II lisa punktis 2 osutatud teenindusrajatist ei ole vähemalt kolm aastat järjest kasutatud ja raudteeveo-ettevõtjad on väljendanud teenindusrajatise käitajale huvi saada rajatisele juurdepääs ning tõendanud juurdepääsuvajadust, on rajatise omanik kohustatud avaldama teate, et kõnealuse rajatise käitamine kas tervikuna või osaliselt liisitakse või antakse rendile raudtee teenindusrajatisena, välja arvatud juhul, kui teenindusrajatise käitaja tõendab, et pooleliolevate ümberkorralduste tõttu ei ole raudteeveo-ettevõtjatel võimalik seda kasutada.

7. Kui teenindusrajatise käitaja osutab mõnd II lisa punktis 3 nimetatud teenust lisateenusena, osutab ta taotluse korral seda teenust raudteeveo-ettevõtjatele mittediskrimineerival viisil.

8. Raudteeveo-ettevõtjad võivad taotleda raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjalt või teistelt teenindusrajatise käitajatelt täiendavaid teenuseid II lisa punktis 4 osutatud abiteenustena. Teenindusrajatise käitaja ei ole kohustatud kõnealuseid teenuseid osutama. Kui teenindusrajatise käitaja otsustab mõnd kõnealustest teenustest teistele pakkuda, osutab ta neid raudteeveo-ettevõtjate taotlusel ja mittediskrimineerival viisil.

9. Reguleerivate asutuste ja teenindusrajatiste käitajate kogemustele ning artikli 57 lõikes 1 osutatud töörühma tegevusele toetudes võib komisjon vastu võtta meetmed, milles sätestatakse üksikasjalik kord ja kriteeriumid, mida tuleb järgida juurdepääsu pakkumisel II lisa punktides 2–4 osutatud teenindusrajatistes osutatavatele teenustele. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 62 lõikes 3 osutatud kontrollimenetlusega.

5. JAGU

Piiriülesed kokkulepped

Artikkel 14

Piiriüleste kokkulepete üldpõhimõtted

1. Liikmesriigid tagavad, et piiriülestes kokkulepetes sisalduvad sätted ei diskrimineeri raudteeveo-ettevõtjaid ega piira nende vabadust osutada piiriüleseid teenuseid.

2. Liikmesriigid teavitavad komisjoni hiljemalt … (*) kõigist enne nimetatud kuupäeva sõlmitud piiriülestest kokkulepetest ning uutest liikmesriikide vahelistest kokkulepetest või kokkulepete muutmisest enne nende sõlmimist. Komisjon otsustab, kas sellised kokkulepped on liidu õigusega kooskõlas, tehes seda enne … (**) sõlmitud piiriüleste kokkulepete puhul üheksa kuu jooksul alates teavitamisest ning liikmesriikide vaheliste uute või muudetud kokkulepete puhul nelja kuu jooksul alates teavitamisest. Kõnealused rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 62 lõikes 2 nimetatud nõuandemenetlusega.

3. Ilma et see piiraks pädevuse jaotust liidu ja liikmesriikide vahel vastavalt liidu õigusele, teavitavad liikmesriigid komisjoni oma kavatsusest alustada läbirääkimisi ja sõlmida uusi või muudetud piiriüleseid kokkuleppeid liikmesriikide ja kolmandate riikide vahel.

4. Kui komisjon jõuab kahe kuu jooksul alates teavitusest selle kohta, et liikmesriik kavatseb alustada lõikes 2 osutatud läbirääkimisi, järeldusele, et sellised läbirääkimised võivad kahjustada asjaomaste kolmandate riikidega liidu nimel peetavate läbirääkimiste eesmärke ja/või viia kokkuleppe sõlmimiseni, mis ei ole liidu õigusega kooskõlas, teavitab komisjon sellest liikmesriiki.

Liikmesriigid hoiavad komisjoni korrapäraselt kursis kõigi selliste läbirääkimistega ja kui see on kohane, kutsuvad komisjoni vaatlejana osalema.

5. Liikmesriikidele antakse luba ajutiselt kohaldada ja/või sõlmida uusi piiriüleseid kokkuleppeid kolmandate riikidega ja/või neid muuta, tingimusel et need on kooskõlas liidu õigusega ega kahjusta liidu transpordipoliitika eesmärke. Otsuse loa andmise kohta võtab vastu komisjon. Kõnealused rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 62 lõikes 2 osutatud nõuandemenetlusega.

(*) mis saabub kuus kuud pärast käesoleva direktiivi jõustumist.
(**) direktiivi jõustumise kuupäev.

6. JAGU

Komisjoni järelevalvekohustus

Artikkel 15

Turujärelevalve ulatus

1. Komisjon teeb vajalikud korraldused järelevalveks liidu raudteevedude tehniliste ja majandustingimuste ning turu arengusuundade üle.

2. Sellega seoses kaasab komisjon oma töösse liikmesriikide ja asjaomaste sektorite esindajad, sealhulgas kasutajad, et neil oleks võimalik paremini jälgida raudteesektori ja turu arengut, hinnata võetud meetmete mõju ja analüüsida komisjoni kavandatud meetmete mõju.

3. Komisjon jälgib võrkude kasutust ja eelkõige järgmiste raudteesektori raamtingimuste arengut: infrastruktuuride kasutustasud; läbilaskevõime jaotamine; raudteeveoteenuste hindade ja kvaliteediga seotud suundumused; raudveoteenused, mida osutatakse avaliku teenindamise lepingute alusel; tegevuslubade väljaandmine ning ühtlustamise tase liikmesriikide vahel.

4. Komisjon annab Euroopa Parlamendile ja nõukogule iga kahe aasta tagant aru järgmistes küsimustes:

a) raudteeteenuste siseturu areng;

b) raamtingimused, sealhulgas avalike raudtee-reisijateveo teenuste osutamise tingimused;

c) liidu raudteevõrgu olukord;

d) juurdepääsuõiguste kasutamine;

e) takistused tõhusamate raudteeteenuste osutamiseks;

f) infrastruktuuri piirangud;

g) vajadus õigusaktide järele.

5. Selleks et komisjon saaks teostada turujärelevalvet, esitavad liikmesriigid komisjonile igal aastal vajaliku teabe võrkude kasutamise ja raudteesektori raamtingimuste arengu kohta.

6. Komisjon võib võtta vastu meetmed liikmesriikidele ühtse aruandluskohustuse tagamiseks. Asjakohased rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 62 lõikes 3 osutatud kontrollimenetlusega.

III PEATÜKK

RAUDTEEVEO-ETTEVÕTJALE TEGEVUSLOA ANDMINE

1. JAGU

Tegevuslube väljaandev asutus

Artikkel 16

Tegevuslube väljaandev asutus

Iga liikmesriik määrab tegevuslube väljaandva asutuse, kes vastutab tegevuslubade väljaandmise eest ning käesoleva peatükiga kehtestatud kohustuste täitmise eest.

Tegevuslube väljaandev asutus ise ei osuta raudteeveoteenuseid ega sõltu ühestki raudteeveoteenuseid osutavast ettevõtjast ega üksusest.

2. JAGU

Tegevusloa saamise tingimused

Artikkel 17

Üldnõuded

1. Raudteeveo-ettevõtjal on õigus taotleda tegevusluba liikmesriigis, kus ettevõtja on asutatud.

2. Liikmesriigid ei anna välja tegevuslube ega pikenda nende kehtivusaega juhul, kui käesoleva peatüki nõuded on täitmata.

3. Raudteeveo-ettevõtjal, kes täidab käesoleva peatükiga sätestatud nõuded, on õigus saada tegevusluba.

4. Raudteeveo-ettevõtjal ei ole lubatud osutada käesoleva peatükiga reguleeritud raudteeveoteenuseid, kui ettevõtjale ei ole antud asjakohaste teenuste osutamise luba.

Ent luba iseenesest ei anna loa omanikule raudteeinfrastruktuurile juurdepääsu õigust.

5. Komisjon võib vastu võtta meetmed, milles sätestatakse tegevusloa ühtse vormi kasutamise üksikasjad ning, kui see on vajalik ausa ja tõhusa konkurentsi tagamiseks raudteevedude turul, käesoleva artikli kohaldamise üksikasjalik kord. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 62 lõikes 3 osutatud kontrollimenetlusega.

Artikkel 18

Tegevusloa saamise tingimused

Tegevusluba taotlev ettevõtja peab olema suuteline enne tegevuse alustamist tõendama asjaomases liikmesriigis tegevuslube väljaandvatele asutustele, et ta on igal ajal võimeline täitma hea maine, finantssuutlikkuse ja ametialase pädevuse tingimusi ning tagama artiklites 19–22 osutatud tsiviilvastutuse.

Selleks esitab tegevusluba taotlev ettevõtja kogu vajaliku teabe.

Artikkel 19

Hea mainega seotud nõuded

Liikmesriigid määravad kindlaks hea maine nõude täitmiseks vajalikud tingimused tagamaks, et tegevusluba taotleva ettevõtja või tema majandamise eest vastutavaid isikuid:

a) ei ole süüdi mõistetud rasketes kuritegudes, kaasa arvatud majanduskuritegudes;

b) ei ole kuulutatud pankrotis olevaks;

c) ei ole süüdi mõistetud transpordialaste eriõigusaktide raskes rikkumises;

d) ei ole süüdi mõistetud selliste kohustuste tõsises või korduvas täitmata jätmises, mis tulenevad sotsiaal- või tööõigusest, sealhulgas töötervishoidu ja tööohutust käsitlevatest õigusaktidest, või tolliõigusest äriühingu puhul, kes soovib tegelda kaupade piiriülese transpordiga, mille suhtes kohaldatakse tolliprotseduure.

Artikkel 20

Finantssuutlikkusega seotud nõuded

1. Finantssuutlikkuse nõue on täidetud, kui tegevusluba taotlev ettevõtja tõendab, et ta on võimeline kaheteistkümne kuu jooksul täitma oma tegelikke ja realistlikest eeldustest lähtuvaid võimalikke kohustusi.

2. Tegevuslube väljaandev asutus kontrollib finantssuutlikkust raudteeveo-ettevõtja raamatupidamise aastaaruande põhjal või bilansi põhjal, kui tegemist on tegevusluba taotleva ettevõtjaga, kellel ei ole võimalik esitada raamatupidamise aastaaruannet. Tegevusluba taotlev ettevõtja esitab vähemalt III lisas loetletud teabe.

3. Tegevuslube väljaandev asutus ei pea tegevusluba taotlevat ettevõtjat finantssuutlikuks, kui ettevõtja tegevuse tagajärjel on tekkinud sotsiaalmaksu või mõne muu maksu suur või korduv võlgnevus.

4. Tegevuslube väljaandev asutus võib nõuda audiitori järeldusotsuse esitamist ning asjakohaseid dokumente pangalt, riiklikult hoiupangalt, raamatupidajalt või audiitorilt. Sellised dokumendid sisaldavad III lisas loetletud teavet.

5. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 60 vastu delegeeritud õigusakte III lisa muutmiseks. Näiteks võib III lisa muuta, et tegevuslube väljaandva asutuse saadud kogemustest või raudteeturu arengust lähtuvalt täpsustada, millist teavet või lisateavet peab tegevusluba taotlev ettevõtja esitama.

Artikkel 21

Ametialase pädevuse nõue

Ametialase pädevuse nõue on täidetud, kui tegevusluba taotlev ettevõtja suudab tõendada, et tal on või saab olema juhtkond, kellel on tegevusloaga kindlaksmääratud tegevuse turvalisuse ja usaldusväärsuse kontrollimiseks ning järelevalveks vajalikud teadmised või kogemused.

Artikkel 22

Nõuded tsiviilvastutuse tagamisele

Ilma et see piiraks liidu riigiabi käsitlevate eeskirjade kohaldamist ning kooskõlas aluslepingu artiklitega 93, 107 ja 108, peab raudteeveo-ettevõtjal olema küllaldane vastutuskindlustus või turutingimustel hangitud garantii, et täita siseriikliku ja rahvusvahelise õiguse kohaselt oma kohustusi õnnetusjuhtumite korral, esmajoones reisijate ja kolmandate isikute ees ning pagasi, lasti ja postisaadetiste osas.

3. JAGU

Tegevusloa kehtivus

Artikkel 23

Geograafiline ja ajaline kehtivus

1. Tegevusluba kehtib kogu liidu territooriumil.

2. Tegevusluba kehtib seni, kuni raudteeveo-ettevõtja täidab käesolevas peatükis sätestatud kohustusi. Tegevuslube väljaandev asutus võib siiski ette näha tegevuslubade korrapärase läbivaatamise. Sel juhul vaadatakse need läbi vähemalt iga viie aasta järel.

3. Tegevusluba võib sisaldada loa peatamist või tühistamist reguleerivaid erisätteid.

Artikkel 24

Ajutine tegevusluba, tegevusloa andmine, peatamine ja tühistamine

1. Kui tegevuslube väljaandval asutusel on tõsine kahtlus, et temalt tegevusloa saanud raudteeveo-ettevõtja ei täida käesoleva peatüki ja eriti artikli 18 nõudeid, võib tegevuslube väljaandev asutus igal ajal kontrollida, kas kõnealune raudteeveo-ettevõtja tegelikult täidab kõnealuseid nõudeid.

Kui tegevuslube väljaandev asutus on veendunud, et raudteeveo-ettevõtja ei suuda enam täita kõnealuseid nõudeid, peatab või tühistab ta asjaomase tegevusloa.

2. Kui liikmesriigis tegevuslube väljaandval asutusel on põhjust tõsiselt kahelda, kas teises liikmesriigis tegevuslube väljaandvalt asutuselt tegevusloa saanud raudteeveo-ettevõtja täidab käesoleva peatüki nõudeid, teatab tegevuslube väljaandev asutus sellest viivitamata kõnealusele teises liikmesriigis tegevuslube väljaandvale asutusele.

3. Kui tegevusloa peatamine või tühistamine tuleneb finantssuutlikkuse tingimuse täitmata jätmisest, võib tegevuslube väljaandev asutus, olenemata lõikest 1, anda ajutise tegevusloa kuni raudteeveo-ettevõtja ümberkorraldamiseni, kui turvalisus ei ole ohustatud. Ajutise tegevusloa kehtivusaeg ei ole siiski pikem kui kuus kuud alates selle väljaandmise kuupäevast.

4. Kui raudteeveo-ettevõtja ei ole kuue kuu jooksul tegutsenud või ei ole tegevust alustanud kuue kuu jooksul alates tegevusloa saamisest, võib tegevuslube väljaandev asutus otsustada, et tegevusluba tuleb kinnitamiseks uuesti esitada või et see tuleb peatada.

Tegevuse alustamiseks võib raudteeveo-ettevõtja taotleda pikemat ajavahemikku, võttes arvesse osutatavate teenuste eripära.

5. Kui toimub ettevõtja õiguslikku olukorda mõjutav muutus, eelkõige ühinemine või ülevõtmine, võib tegevuslube väljaandev asutus otsustada, et tegevusluba tuleb kinnitamiseks uuesti esitada. Asjaomane raudteeveo-ettevõtja võib tegevust jätkata, välja arvatud juhul, kui tegevuslube väljaandev asutus otsustab, et turvalisus on ohustatud. Sel juhul otsust põhjendatakse.

6. Kui raudteeveo-ettevõtja otsustab tegevust olulisel määral muuta või laiendada, esitatakse tegevusluba uuesti läbivaatamiseks tegevuslube väljaandvale asutusele.

7. Tegevuslube väljaandev asutus ei luba raudteeveo-ettevõtjal, kelle vastu on algatatud pankrotimenetlus või muu samalaadne menetlus, säilitada oma tegevusluba, kui asutus on veendunud, et puudub realistlik väljavaade ettevõtja saneerimiseks mõistliku aja jooksul.

8. Kui tegevuslube väljaandev asutus annab välja, peatab või tühistab tegevusloa või teeb selles muudatusi, teatab ta sellest viivitamata Euroopa Raudteeagentuurile. Euroopa Raudteeagentuur teatab sellest kohe teiste liikmesriikide tegevuslube väljaandvatele asutustele.

Artikkel 25

Tegevuslubade andmise kord

1. Liikmesriik avalikustab tegevuslubade andmise korra ja teavitab sellest komisjoni.

2. Tegevuslube väljaandev asutus teeb taotluse kohta otsuse võimalikult kiiresti, kuid mitte hiljem kui kolm kuud pärast kogu asjakohase teabe, eelkõige III lisas osutatud üksikasjade esitamist. Tegevuslube väljaandev asutus võtab arvesse kogu olemasolevat teavet. Otsus tehakse tegevusluba taotlevale ettevõtjale viivitamata teatavaks. Keeldumisotsus peab olema põhjendatud.

3. Liikmesriigid tagavad, et tegevuslube väljaandva asutuse otsuseid on võimalik kohtus vaidlustada.

IV PEATÜKK

RAUDTEEINFRASTRUKTUURI KASUTUSTASUDE MÄÄRAMINE JA RAUDTEEINFRASTRUKTUURI LÄBILASKEVÕIME JAOTAMINE

1. JAGU

Üldpõhimõtted

Artikkel 26

Infrastruktuuri läbilaskevõime tõhus kasutamine

Liikmesriigid tagavad, et raudteeinfrastruktuuri kasutustasude määramise ja läbilaskevõime jaotamise skeemid oleksid vastavuses käesolevas direktiivis sätestatud põhimõtetega ning võimaldaksid seega raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjal olemasolevat infrastruktuuri läbilaskevõimet turustada ning optimaalse tõhususega kasutada.

Artikkel 27

Võrguaruanne

1. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja töötab pärast huvitatud isikutega konsulteerimist välja ning avaldab võrguaruande, mis on kättesaadav tasu eest, mis ei ületa aruande avaldamisega seotud kulusid. Võrguaruanne avaldatakse vähemalt kahes liidu ametlikus keeles. Võrguaruande sisu tehakse elektroonilises vormingus tasuta kättesaadavaks infrastruktuuri-ettevõtja veebiportaalis, millele on juurdepääs ühise veebiportaali kaudu. Kõnealuse veebiportaali loovad infrastruktuuri-ettevõtjad oma koostöö raames artiklite 37 ja 40 kohaselt.

2. Võrguaruandes esitatakse raudteeveo-ettevõtjatele pakutava infrastruktuuri omadused ning see sisaldab teavet raudteeinfrastruktuurile juurdepääsu tingimuste kohta. Samuti sisaldab võrguaruanne teavet raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja võrguga ühendatud teenindusrajatistele juurdepääsu tingimuste kohta ning nendes rajatistes osutatavate teenuste kohta, või viitab veebisaidile, millel kõnealune teave on elektroonilises vormingus tasuta kättesaadav. Võrguaruande sisu on esitatud IV lisas.

3. Võrguaruannet ajakohastatakse ja muudetakse vastavalt vajadusele.

4. Võrguaruanne avaldatakse hiljemalt neli kuud enne infrastruktuuri läbilaskevõime taotluste esitamise tähtpäeva.

Artikkel 28

Raudteeveo-ettevõtjate ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate vahelised kokkulepped

Iga raudteeveoteenuseid osutav raudteeveo-ettevõtja sõlmib vajalikud avalik-õiguslikud või eraõiguslikud lepingud kasutatavat raudteeinfrastruktuuri haldavate raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjatega. Kõnealuseid kokkuleppeid reguleerivad tingimused on vastavalt käesolevale direktiivile mittediskrimineerivad ja läbipaistvad.

2. JAGU

Infrastruktuuri ja teenuste kasutustasud

Artikkel 29

Kasutustasude kehtestamine, kindlaksmääramine ja kogumine

1. Liikmesriigid kehtestavad kasutustasude määramise raamistiku, austades seejuures artiklis 4 sätestatud raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja majandamise sõltumatust.

Kõnealust nõuet silmas pidades kehtestavad liikmesriigid ka konkreetsed kasutustasude määramise eeskirjad või delegeerivad kõnealuse õiguse raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjale.

Liikmesriigid tagavad, et võrguaruandes esitatakse kasutustasude määramise raamistik ja eeskirjad või viide veebisaidile, millel avaldatakse kasutustasude määramise raamistik ja eeskirjad.

Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja määrab kindlaks ja kogub infrastruktuuri kasutustasu vastavalt kehtestatud kasutustasude määramise raamistikule ja eeskirjadele.

Ilma et see piiraks artiklis 4 sätestatud majandamise sõltumatust ning tingimusel, et selline õigus on konstitutsioonilise seadusega otseselt antud enne … (*), võib riigi parlamendil olla õigus kontrollida raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja määratud kasutustasude taset ja see vajaduse korral üle vaadata. Ülevaatamise korral tagatakse, et kasutustasud on kooskõlas käesoleva direktiiviga, kehtestatud tasude määramise raamistikuga ja eeskirjadega.

2. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad tagavad, välja arvatud artikli 32 lõike 3 kohase erikorra puhul, et kasutatav kasutustasude määramise skeem rajaneb kogu nende võrgus samadel põhimõtetel.

(*) mis saabub kaks aastat enne käesoleva direktiivi jõustumist.

3. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad tagavad, et kasutustasude määramise skeemi kohaldamine toob kaasa võrdsed ja mittediskrimineerivad kasutustasud eri raudteeveo-ettevõtjatele, kes osutavad samalaadses turuosas samaväärseid teenuseid, ning et tegelikult kohaldatavad kasutustasud on kooskõlas võrguaruandes sätestatud eeskirjadega.

4. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja hoiab talle taotlejate poolt antud andmete ärisaladust.

Artikkel 30

Infrastruktuurikulud ja raamatupidamisarvestus

1. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjaid stimuleeritakse vähendama infrastruktuuri käigushoidmise kulusid ja juurdepääsutasusid, pidades nõuetekohaselt silmas ohutust ning infrastruktuuriteenuse kvaliteedi säilitamist ja parandamist.

2. Ilma et see piiraks liikmesriikide pädevust raudteeinfrastruktuuri planeerimise ja rahastamise osas ning eelarve aastasuse põhimõtet, kui see on asjakohane, tagavad liikmesriigid, et pädeva asutuse ning raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja vahel sõlmitakse vähemalt kolmeaastase kehtivusajaga leping, mis vastab V lisas esitatud aluspõhimõtetele ja põhiparameetritele.

Liikmesriigid tagavad, et … (*) jõus olevaid lepinguid muudetakse, et viia need käesoleva direktiiviga vastavusse lepingute pikenemisel või hiljemalt … (**).

3. Liikmesriigid rakendavad lõikes 1 osutatud stiimuleid kas lõikes 2 osutatud lepingu kaudu või regulatiivsete meetmete kaudu või kombineeritud meetodi kaudu, mis ühendab lepingus sisalduvad stiimulid kulude vähendamiseks ja regulatiivsed meetmed kasutustasude vähendamiseks.

4. Kui liikmesriik otsustab rakendada lõikes 1 osutatud stiimuliteks regulatiivseid meetmeid, on selle aluseks analüüs, kui suurt kulude vähendamist on võimalik saavutada. See ei piira reguleeriva asutuse artiklis 56 osutatud õigust vaadata kasutustasud üle.

5. Lõikes 2 osutatud lepingu tingimustes ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja rahastamiseks kokkulepitud maksete struktuuris lepitakse eelnevalt kokku ning need kehtivad kogu lepingutähtaja jooksul.

6. Liikmesriigid tagavad, et pädev asutus ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja teavitavad taotlejaid ja võimalikke taotlejaid, kui need selleks soovi avaldavad, ning neile antakse võimalus esitada oma seisukohad lepingu sisu kohta enne selle allkirjastamist. Leping avaldatakse ühe kuu jooksul alates selle sõlmimisest.

(*) direktiivi jõustumise kuupäev.

(**) mis saabub kolm aastat pärast käesoleva direktiivi jõustumist.

Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja tagab, et äriplaan on kooskõlas lepingu sätetega.

7. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad koostavad oma ja nende hallatavate varade registri, mida kasutatakse varade parandamiseks või asendamiseks vajaliku rahastamise hindamisel, ning haldavad seda registrit. Registrile lisatakse infrastruktuuri uuendamiseks ja ajakohastamiseks tehtavate kulutuste üksikasjad.

8. Raudteeinfrastruktuuri- ettevõtjad kehtestavad kulude jaotamise meetodi. Liikmesriigid võivad nõuda eelnevat heakskiitu. Kõnealust meetodit ajakohastatakse aeg-ajalt parimate rahvusvaheliste tavade kohaselt.

Artikkel 31

Kasutustasude määramise põhimõtted

1. Raudtee-infrastruktuuri ja teenindusrajatiste kasutustasu makstakse raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjale ja teenindusrajatise käitajale, kes rahastavad selle arvelt oma majandustegevust.

2. Liikmesriigid nõuavad, et raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja ja teenindusrajatise käitaja esitavad reguleerivale asutusele kehtestatud kasutustasude kohta kõik vajalikud andmed, et reguleeriv asutus saaks täita talle artikliga 56 pandud ülesandeid. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja ja teenindusrajatise käitaja on suutelised seoses sellega tõendama, et raudteeveo-ettevõtjalt vastavalt artiklitele 30–37 tegelikult nõutud infrastruktuuri ja teenuse kasutustasud vastavad võrguaruandes sätestatud meetoditele ja eeskirjadele ning graafikutele, kui need on ette nähtud.

3. Ilma et see piiraks käesoleva artikli lõigete 4 või 5 või artikli 32 kohaldamist, kehtestatakse kasutustasu juurdepääsu eest minimaalsele teenustepaketile ning teenindusrajatisi ühendavale infrastruktuurile lähtuvalt kuludest, mis rongiliikluse korraldamisega otseselt kaasnevad.

Komisjon võtab enne … (***) meetmed rongiliikluse korraldamisega otseselt kaasnevate kulude arvutamise meetodi määratlemiseks. Kõnealused rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 62 lõikes 3 osutatud kontrollimenetlusega.

Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja võib otsustada, et kohandab oma praktika lõikes 4 osutatud meetodiga järk-järgult kuni viieaastase perioodi jooksul alates … (***).

4. Lõikes 3 osutatud infrastruktuuri kasutustasud võivad sisaldada tasu, mis kajastab ülekoormusperioodidel tekkivat läbilaskevõime nappust infrastruktuuri kindlaksmääratavas osas.

(***) mis saabub 36 kuud pärast käesoleva direktiivi jõustumist.

5. Lõikes 3 osutatud infrastruktuuri kasutustasusid võib muuta, et võtta arvesse rongi käitamisest tulenevate keskkonnamõjudega seotud kulusid. Iga selline muudatus on kaasneva mõju suurusest lähtuvalt astmestatud.

Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate, raudteeveo-ettevõtjate, reguleerivate asutuste ja pädevate asutuste kogemustele toetudes ning tunnustades olemasolevaid müratasemе alusel kasutustasude astmestamise süsteeme, võib komisjon vastu võtta rakendusmeetmed, millega kehtestatakse üksikasjalik kord müraga seotud kulude puhul kasutustasude määramiseks (sealhulgas selliste tasude kohaldamise aeg) ning tagatakse, et infrastruktuuri kasutustasude astmestamisel võetakse vajaduse korral arvesse mõjutatud piirkonna tundlikkust, eelkõige mürast mõjutatud inimeste arvu ning mürataset mõjutavaid rongikoosseise. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 62 lõikes 3 osutatud kontrollimenetlusega.

Keskkonnakulude lisamine kasutustasude hulka, mis toob kaasa raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja kogutulu kasvu, on siiski lubatud üksnes juhul, kui sellist kulude lisamist kasutustasude hulka kohaldatakse kooskõlas liidu õigusega maantee-kaubaveo puhul.

Kui keskkonnakulude kasutustasude hulka lisamine annab lisatulu, otsustab kõnealuse tulu kasutamise üle liikmesriik.

Liikmesriigid tagavad, et vajalikku teavet säilitatakse ning et keskkonnakulude kasutustasude hulka lisamise alus ja selle kohaldamine oleksid jälgitavad. Liikmesriigid esitavad kõnealuse teabe komisjonile taotlusel.

6. Selleks et vältida ebasoovitavaid ja ebaproportsionaalseid kõikumisi, võib lõigetes 3, 4 ja 5 osutatud kasutustasusid rongiliiklusele ja ajavahemikele mõistlikult jaotada. Infrastruktuuri kasutustasu suhteline määr on siiski seotud teenuste osutamisega seotud kuludega.

7. Kasutustasud, mis kehtestatakse juurdepääsu eest rööbasteele II lisa punktis 2 osutatud teenindusrajatiste piires ning sellistes rajatistes teenuste osutamise eest, ei või ületada teenuse osutamise kulu koos mõistliku kasumiga.

8. Kui II lisa punktides 3 ja 4 lisa- ja abiteenustena loetletud teenuseid osutab üksnes üks teenuseosutaja, ei ületa asjaomase teenuse eest kehtestatav kasutustasu selle osutamise kulusid koos mõistliku kasumiga.

9. Kasutustasu võib võtta läbilaskevõime eest ning seda kasutatakse infrastruktuuri hoolduseks. Selline kasutustasu ei või ületada raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjal hoolduse tõttu saamata jäänud puhastulu.

10. II lisa punktides 2, 3 ja 4 osutatud teenuste osutamiseks kasutatava rajatise käitaja esitab artikli 27 kohaselt raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjale teabe selliste kasutustasude kohta, mis lisatakse võrguaruandesse, või teatab, millisel veebisaidil on kõnealune teave tehtud tasuta kättesaadavaks elektroonilises vormingus.

Artikkel 32

Erandid kasutustasude määramise põhimõttest

1. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja kulude täieliku tagasisaamise kindlustamiseks võib liikmesriik, kui turg seda talub, nõuda tõhusate, läbipaistvate ja mittediskrimineerivate põhimõtete alusel lisatasusid, tagades seejuures eelkõige rahvusvaheliste raudteeveoteenuste optimaalse konkurentsivõime. Kasutustasude määramise süsteemi osas võetakse arvesse raudteeveo-ettevõtjate tootlikkuse kasvu.

Kasutustasude suurus ei või siiski takistada infrastruktuuri kasutamist selliste turusegmentide poolt, kes suudaksid tasuda vähemalt raudteeveoteenuse osutamisega otseselt kaasnevad kulud ja turu jaoks vastuvõetava tulumäära.

Enne lisatasude nõudmise heakskiitmist tagavad liikmesriigid, et raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad hindavad nende asjakohasust konkreetsete turusegmentide puhul, analüüsides vähemalt VI lisa punktis 1 loetletud segmendipaare ning kasutades neist asjakohaseid. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate kindlaksmääratud turusegmendid sisaldavad vähemalt järgmist kolme segmenti: kaubavedu, avaliku teenindamise lepingu raames osutatav reisijatevedu ning ülejäänud reisijatevedu.

Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad võivad lisaks eristada turusegmente veetava kauba või reisijate alusel.

Samuti määratakse kindlaks turusegmendid, mida raudteeveo-ettevõtjad hetkel ei teeninda, kuid mida nad võivad teenindada kasutustasude süsteemi kehtivusaja vältel. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja ei lisa kasutustasude süsteemi kõnealuste turusegmentide lisatasusid.

Turusegmentide loetelu avaldatakse võrguteadaandes ja vaadatakse läbi vähemalt iga viie aasta järel.

2. Kolmandatesse riikidesse suunduvale või sealt saabuvale kaubaveole, mille jaoks kasutatakse võrku, mille rööpmelaius erineb liidu peamise raudteevõrgu omast, võivad raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad kulude täieliku tagasisaamise kindlustamiseks kehtestada kõrgemad kasutustasud.

3. Seoses eriinvesteerimisprojektidega, mida tulevikus kavandatakse või mis on lõpule viidud pärast 1988. aastat, võib raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja kehtestada või kehtima jätta kõnealuste projektide pikaajalistest kuludest lähtuvad kõrgemad tasud, kui need projektid suurendavad tõhusust või tasuvust või mõlemat ning kui neid ei oleks olnud võimalik muul viisil teostada. Niisugune tasude määramise kord võib hõlmata ka uute investeeringute riski jaotamise kokkuleppeid.

4. Infrastruktuuri kasutustasusid võib astmestada, et stimuleerida rongide varustamist Euroopa rongijuhtimissüsteemiga (ETCS), mis vastab komisjoni otsusele 2008/386/EÜ ([1]) versioonile või järgnevatele versioonidele.

Pärast mõjuhinnangu koostamist võib komisjon võtta meetmeid, millega kehtestatakse üksikasjalik kord kasutustasude astmestamise kohaldamiseks, sealhulgas sellise astmestamise kohaldamise aeg. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 62 lõikes 3 osutatud kontrollimenetlusega.

5. Diskrimineerimise vältimiseks tagatakse, et iga konkreetse raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja keskmised, maksimum- ja miinimumtasud tema infrastruktuuri teatava kasutusviisi eest on võrreldavad ning sama turusegmendi võrreldavate teenuste suhtes kohaldatakse ühetaolisi kasutustasusid. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja näitab võrguaruandes, et kasutustasude määramise süsteem vastab nimetatud tingimustele, kuivõrd seda on võimalik teha konfidentsiaalset äriteavet avaldamata.

6. Kui raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja kavatseb käesoleva artikli lõikes 1 osutatud kasutustasude määramise süsteemi olulisi osi muuta, teeb ta muudatused teatavaks vähemalt kolm kuud enne võrguaruande avaldamise tähtpäeva kooskõlas artikli 27 lõikega 4.

Artikkel 33

Kasutustasude vähendamine

1. Ilma et see piiraks aluslepingu artiklite 101, 102, 106 ja 107 kohaldamist ning olenemata käesoleva direktiivi artikli 31 lõikes 3 sätestatud otseste kulude põhimõttest, vastab raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja poolt raudteeveo-ettevõtjalt mis tahes teenuste eest nõutavate kasutustasude vähendamine käesolevas artiklis sätestatud kriteeriumidele.

2. Välja arvatud lõikes 3 sätestatud juhtudel, võib kasutustasu vähendada üksnes tegeliku kokkuhoiu ulatuses, mida raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja on halduskulude osas saavutanud. Vähendamise määra kindlaksmääramisel ei tohi arvesse võtta kulude vähenemist, mida on kehtivas kasutustasus juba arvestatud.

3. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad võivad konkreetsete liiklusvoogude puhul kehtestada skeeme, mida võimaldatakse kõikidele infrastruktuuri kasutajatele ning millega vähendatakse kasutustasusid piiratud aja jooksul, et soodustada uute raudteeveoteenuste arengut, või vähendada kasutustasusid, et soodustada märkimisväärselt alakoormatud liinide kasutamist.

4. Vähendada võib üksnes konkreetse infrastruktuuri osa eest võetavaid kasutustasusid.

5. Samalaadsete teenuste suhtes kohaldatakse samalaadseid kasutustasu vähendamise skeeme. Kasutustasude vähendamise skeeme kohaldatakse raudteeveo-ettevõtjate suhtes mittediskrimineerival viisil.

Artikkel 34

Tasumata keskkonna-, õnnetus- ja infrastruktuurikulude hüvitamise skeemid

1. Liikmesriigid võivad raudteeinfrastruktuuri kasutamise suhtes kehtestada piiratud kehtivusajaga hüvitusskeemid, mida rakendatakse nende keskkonna-, õnnetus- ja infrastruktuurikulude puhul, mille mittetasumine konkureerivate veoliikide puhul on tõendatav, kui need kulud ületavad vastavaid raudteekulusid.

2. Kui hüvitist saab ainuõigust omav raudteeveo-ettevõtja, kajastub hüvitis ka võrreldavates soodustustes kasutajatele.

3. Kasutatav metoodika ja tehtud arvutused on avalikult kättesaadavad. Eelkõige peab olema võimalik näidata, milliseid konkureeriva transpordiinfrastruktuuri puhul välditavaid kulusid kaetakse, ning tagada, et skeem on ettevõtjatele juurdepääsetav mittediskrimineerivatel tingimustel.

4. Liikmesriigid tagavad selle skeemi vastavuse aluslepingu artiklitele 93, 107 ja 108.

Artikkel 35

Tulemuslikkuse kava

1. Infrastruktuuri kasutustasude määramise skeemide puhul stimuleeritakse raudteeveo-ettevõtjaid ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjat minimeerima häireid ning parandama raudteevõrgu toimivust tulemuslikkuse kava abil. See kava võib hõlmata sanktsioone võrgu toimivust häirivate tegude eest, hüvitisi ettevõtjatele, kes häiretest kahju saavad, ning preemiaid kavandatust suurema tulemuslikkuse eest.

([1]) Komisjoni 23. aprilli 2008. aasta otsus, millega muudetakse lisa A otsuses 2006/679/EÜ, mis käsitleb üleeuroopalise tavaraudteevõrgustiku kontrolli ja signaalimise alasüsteemi tehnilisi koostalitlusnõudeid, ning lisa A otsuses 2006/860/EÜ, mis käsitleb üleeuroopalise kiirraudteesüsteemi juhtkäskude ja signaalimise allsüsteemi koostalitluse tehnilist kirjeldust (ELT L 136, 24.5.2008, lk 11).

2. Tulemuslikkuse kava aluspõhimõtted, mis on loetletud VI lisa punktis 2, kohaldatakse kogu võrgu ulatuses.

3. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 60 vastu delegeeritud õigusakte VI lisa punkti 2 alapunkti c muutmiseks. Näiteks võib VI lisa punkti 2 alapunkti c muuta lähtuvalt raudteeturu arengust ning artiklis 55 osutatud reguleerivate asutuste, raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate ja raudteeveo-ettevõtjate saadud kogemustest. Sellistes muudatustes viiakse viivituse kategooriad vastavusse tööstusharu parima praktikaga.

Artikkel 36

Reserveerimistasud

Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad võivad võtta asjakohast tasu jaotatud läbilaskevõime eest, mida ära ei kasutata. Kõnealuse tasu eesmärk on ergutada läbilaskevõime tõhusat kasutamist. Kõnealust tasu maksab kas taotleja või kooskõlas artikli 41 lõikega 1 määratud raudteeveo-ettevõtja.

Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja on alati suuteline andma igale huvitatud isikule teavet infrastruktuuri läbilaskevõime kohta, mis on seda kasutavatele raudteeveo-ettevõtjatele juba jaotatud.

Artikkel 37

Koostöö seoses rohkem kui ühe võrgu suhtes kohaldatavate kasutustasude määramise süsteemidega

1. Liikmesriigid tagavad, et raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad teevad koostööd eesmärgiga võimaldada tõhusate kasutustasude määramise süsteemide kohaldamist ning ühinevad eesmärgiga määrata kasutustasud või koordineerida kasutustasude määramist liidu raudteesüsteemis rohkem kui ühte raudteeinfrastruktuuri võrku hõlmava rongiliikluse suhtes. Eelkõige võtavad raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad eesmärgiks tagada rahvusvaheliste raudteeveoteenuste konkurentsivõime optimeerimine ning raudteevõrkude tõhus kasutamine. Selleks kehtestavad nad vajaliku menetluse, mille puhul järgitakse käesolevas direktiivis sätestatud eeskirju.

2. Lõike 1 kohaldamiseks tagavad liikmesriigid, et raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad teevad koostööd, et võimaldada artiklis 32 osutatud lisatasude ja artiklis 35 osutatud tulemuslikkuse kavade tõhusat kohaldamist liidu raudteesüsteemis rohkem kui ühte võrku hõlmava liikluse suhtes.

3. JAGU

Infrastruktuuri läbilaskevõime jaotamine

Artikkel 38

Läbilaskevõimega seotud õigused

1. Infrastruktuuri läbilaskevõimet jaotab raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja. Pärast läbilaskevõime määramist taotlejale ei saa saaja seda teisele ettevõtjale ega üksusele üle anda. Igasugune kauplemine infrastruktuuri läbilaskevõimega on keelatud ning toob kaasa edaspidisest läbilaskevõime jaotamisest kõrvalejätmise.

Üleandmisega ei käsitata raudteeveo-ettevõtja poolt läbilaskevõime kasutamist sellise taotleja äritegevuse korraldamiseks, kes ei ole raudteeveo-ettevõtja.

2. Õiguse kasutada konkreetset infrastruktuuri läbilaskevõimet rongiliinina võib taotlejatele anda maksimaalselt üheks liiklusgraafikuperioodiks.

Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja ning taotleja võivad sõlmida artiklis 42 sätestatud raamkokkuleppe raudteeinfrastruktuuri asjaomase läbilaskevõime kasutamiseks pikema aja jooksul kui üks liiklusgraafikuperiood.

3. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate ja taotlejate õigused ja kohustused, mis on seotud läbilaskevõime jaotamisega, nähakse ette lepingutega või liikmesriikide õigusaktidega.

4. Kui taotleja kavatseb taotleda raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõimet eesmärgiga osutada rahvusvahelist reisijateveo teenust, teavitab ta sellest asjaomaseid infrastruktuuri-ettevõtjaid ja reguleerivaid asutusi. Selleks et nad saaksid hinnata, kas rahvusvahelise veoteenuse eesmärk on vedada reisijaid erinevates liikmesriikides asuvate jaamade vahel ning milline on võimalik majanduslik mõju olemasolevatele avaliku teenindamise lepingutele, tagavad reguleerivad asutused, et teavitatakse kõiki pädevaid asutusi, kes on sõlminud kõnealusel marsruudil raudteereisijateveo teenuse osutamiseks avaliku teenindamise lepingu, kõiki teisi asjaomaseid pädevaid asutusi, kellel on artikli 11 alusel õigus piirata juurdepääsu, ja avaliku teenindamise lepingu alusel kõnealusel rahvusvahelisel reisijateveo teenuse marsruudil tegutsevaid raudteeveo-ettevõtjaid.

Artikkel 39

Läbilaskevõime jaotamine

1. Liikmesriigid võivad sätestada infrastruktuuri läbilaskevõime jaotamise raamistiku, tingimusel et järgitakse raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja majandamise sõltumatuse nõuet, mis on ette nähtud artikliga 4. Sätestatakse konkreetsed läbilaskevõime jaotamise eeskirjad. Läbilaskevõimet jaotab raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja. Eelkõige tagab raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja, et infrastruktuuri läbilaskevõimet jaotatakse ausalt ja diskrimineerimata ning vastavalt liidu õigusele.

2. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad hoiavad neile esitatud teabe ärisaladust.

Artikkel 40

Koostöö enam kui üht võrku hõlmava infrastruktuuri läbilaskevõime jaotamisel

1. Liikmesriigid tagavad, et raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad teevad koostööd, et võimaldada liidu raudteesüsteemis enam kui üht võrku hõlmava infrastruktuuri läbilaskevõime tõhusat loomist ja jaotamist, sealhulgas artiklis 42 osutatud raamlepingute alusel. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad kehtestavad asjakohased menetlused, järgides käesolevas direktiivis sätestatud eeskirju, ja korraldavad vastavalt tegevuse enam kui üht võrku hõlmavatel rongiliinidel.

Liikmesriigid tagavad, et kaasatakse kõikide nende raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate esindajad, kelle jaotamisotsused mõjutavad teisi raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjaid, et kooskõlastada infrastruktuuri läbilaskevõime jaotamist või jaotada kogu asjakohane läbilaskevõime rahvusvahelisel tasandil, ilma et see piiraks raudtee-kaubaveovõrke käsitlevates liidu õiguses sisalduvate erieeskirjade kohaldamist. Kõnealustesse menetlustesse võib kaasata kolmandate riikide raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate asjakohased esindajaid.

2. Komisjoni teavitatakse peamistest kohtumistest, kus töötatakse välja infrastruktuuri jaotamise ühised põhimõtted ja tavad, ning teda kutsutakse seal vaatlejana osalema. Reguleerivad asutused saavad infrastruktuuri jaotamisel kasutatavate ühiste põhimõtete ja tavade väljatöötamise ning IT-põhiste jaotussüsteemide kohta piisavalt teavet, mis võimaldab neil teostada artikli 56 kohast regulatiivset järelevalvet.

3. Mis tahes kohtumisel või muus tegevuses, mille eesmärk on võimaldada infrastruktuuri läbilaskevõime jaotamist võrkudevaheliseks rongiliikluseks, võtavad otsuseid vastu üksnes raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate esindajad.

4. Lõikes 1 osutatud koostöös osalejad tagavad, et andmed koostööst osavõtu, tegutsemisviiside ning asjassepuutuvate kriteeriumide kohta, mida kasutatakse infrastruktuuri läbilaskevõime hindamiseks ja jaotamiseks, tehtaks avalikkusele kättesaadavaks.

5. Lõikes 1 osutatud koostööd tehes hindavad raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad vajadust rahvusvaheliste rongiliinide järele ning vajaduse korral panevad ette ja korraldavad kaubarongide liikluse soodustamiseks rahvusvahelisi rongiliine, mille kohta esitatakse vastavalt artiklile 48 ühekordne taotlus.

Sellised ettevalmistatud rahvusvahelised rongiliinid tehakse taotlejatele kättesaadavaks kõigi osalevate raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate kaudu.

Artikkel 41

Taotlejad

1. Infrastruktuuri läbilaskevõime taotlusi võivad esitada taotlejad. Sellise infrastruktuuri läbilaskevõime kasutamiseks määravad taotlejad raudteeveo-ettevõtja, kes sõlmib raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjaga lepingu kooskõlas artikliga 28. Sellega ei piirata taotlejate õigust sõlmida raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjatega lepinguid kooskõlas artikli 44 lõikega 1.

2. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja võib taotlejatele kehtestada nõudeid, et tagada oma õiguspäraste ootuste täitumine oodatavate tulude ning infrastruktuuri kasutamise osas. Sellised nõuded on asjakohased, läbipaistvad ja mittediskrimineerivad. Nõuded täpsustatakse võrguaruandes vastavalt IV lisa punkti 3 alapunktile b. Nõuded võivad hõlmata üksnes sellise finantstagatise andmist, mis ei tohi ületada asjakohast taotleja teadaoleva tegevusaktiivsusega seotud taset, ning kinnitust, et taotleja suudab koostada nõuetekohaseid infrastruktuuri läbilaskevõime taotlusi.

3. Enne … (*) võtab komisjon vastu rakendusmeetmed, milles sätestatakse lõike 2 kohaldamise kriteeriumid. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 62 lõikes 3 osutatud kontrollimenetlusega.

Artikkel 42

Raamkokkulepped

1. Ilma et see piiraks aluslepingu artiklite 101, 102 ja 106 kohaldamist, võivad taotleja ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja sõlmida raamkokkulepe. Sellise raamkokkuleppega nähakse ette taotleja poolt soovitava ning talle pakutava infrastruktuuri läbilaskevõime põhinäitajad ajavahemikul, mis on pikem kui üks liiklusgraafikuperiood.

Raamkokkuleppes ei sätestata rongiliinide üksikasju, kuid selles tuleks järgida taotleja õigustatud ärialaseid vajadusi. Liikmesriik võib nõuda raamkokkuleppe eelnevat heakskiitmist käesoleva direktiivi artiklis 55 osutatud reguleeriva asutuse poolt.

2. Raamkokkulepped ei tohi välistada asjaomase infrastruktuuri kasutamist teiste taotlejate poolt või muudeks teenusteks.

3. Raamkokkuleppe tingimusi peab olema võimalik muuta või piirata, võimaldamaks raudteeinfrastruktuuri paremini kasutada.

4. Raamkokkulepe võib näha ette sanktsioone, kui peaks osutuma vajalikuks kokkulepet muuta või lõpetada.

5. Raamkokkulepped sõlmitakse põhimõtteliselt viieks aastaks, mida saab pikendada raamkokkuleppe algse kestvusega võrdse pikkusega ajavahemike kaupa. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja võib erijuhtudel nõustuda lühemate või pikemate ajavahemikega. Pikem kui viieaastane ajavahemik peab olema põhjendatud ärilepingute, eriotstarbeliste investeeringute või riskidega.

(*) mis saabub 36 kuud pärast käesoleva direktiivi jõustumist.

6. Teenusteks, mis kasutavad artiklis 49 osutatud eriotstarbelist infrastruktuuri ja nõuavad taotleja poolt nõuetekohaselt põhjendatud olulisi ja pikaajalisi investeeringuid, võib raamkokkuleppeid sõlmida 15 aastaks. Pikem kui 15-aastane ajavahemik on lubatud üksnes erandjuhtudel, eelkõige suurte pikaajaliste investeeringute korral ning eelkõige juhul, kui sellisele investeeringule laienevad mitmeaastast amortisatsiooniplaani sisaldavad lepingulised kohustused.

Sellisel erandjuhul võib raamkokkuleppes kindlaks määrata üksikasjalikud läbilaskevõime põhinäitajad, mis antakse raamkokkuleppe kehtivuse ajaks taotleja kasutusse. Kõnealused põhinäitajad võivad olla rongiliinide kasutussagedus, maht ja kvaliteet. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja võib reserveeritud läbilaskevõimet vähendada, kui selle kasutus vähemalt ühe kuu jooksul on olnud väiksem artiklis 52 sätestatud künnisest.

Alates 1. jaanuarist 2010 võib viieks aastaks sõlmida ühe korra pikendatava esialgse raamkokkuleppe, võttes aluseks teenust enne 1. jaanuari 2010 osutavate taotlejate kasutatud läbilaskevõime põhinäitajad, et võtta arvesse eriotstarbelisi investeeringuid või olemasolevaid ärilepinguid. Artiklis 55 osutatud reguleeriv asutus vastutab sellise kokkuleppe jõustumiseks loa andmise eest.

7. Iga raamkokkuleppe üldine sisu tehakse kättesaadavaks kõikidele huvitatud isikutele, hoides samas ärisaladust.

8. Reguleerivate asutuste, pädevate asutuste ja raudteeveoettevõtjate kogemustele ning artikli 57 lõikes 1 osutatud töörühma tegevusele toetudes võib komisjon vastu võtta meetmed, milles sätestatakse käesoleva artikli kohaldamise üksikasjalik kord ja kriteeriumid. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 62 lõikes 3 osutatud kontrollimenetlusega.

Artikkel 43

Jaotamisgraafik

1. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja peab kinni VII lisas sätestatud läbilaskevõime jaotamise graafikust.

2. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 60 vastu delegeeritud õigusakte VII lisa teatavaks muutmiseks. Näiteks võib pärast kõigi raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjatega konsulteerimist muuta VII lisa, et võtta arvesse läbilaskevõime jaotamise protsessi toimimisega seotud kaalutlusi. Kõnealuste muudatuste aluseks on saadud kogemustele toetuv vajadus tagada tõhus jaotamisprotsess, ning need kajastavad raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate operatiivseid probleeme.

3. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad lepivad enne liiklusgraafiku kavandi osas konsultatsioonide alustamist teiste asjassepuutuvate raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjatega kokku, millised rahvusvahelised rongiliinid liiklusgraafikusse lülitatakse. Muudatusi tehakse vaid äärmise vajaduse korral.

Artikkel 44

Taotlemine

1. Taotlejad võivad avaliku õiguse või eraõiguse alusel taotleda raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjalt lepingu sõlmimist, mis annab õiguse kasutada IV peatüki 2. jaos sätestatud kasutustasu eest raudteeinfrastruktuuri.

2. Tavapärase liiklusgraafikuga seonduvad taotlused esitatakse VII lisas sätestatud tähtpäevadeks.

3. Raamkokkuleppe sõlminud taotleja võib taotluse esitada vastavalt kõnealusele kokkuleppele.

4. Enam kui ühte võrku läbivate rongiliinide puhul tagavad raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad, et taotlejatel on võimalik esitada avaldus ühele asutusele, milleks on raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate asutatud ühisasutus või üks raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja, kes kõnealuse rongiliiniga tegeleb. Sellisel raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjal on õigus taotleja nimel taotleda läbilaskevõimet teistelt asjassepuutuvatelt raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjatelt. Kõnealune nõue ei piira Euroopa Parlamendi ja nõukogu 22. septembri 2010. aasta määruse (EL) nr 913/2010 (konkurentsivõimeliseks kaubaveoks kasutatava Euroopa raudteevõrgustiku kohta) [1] kohaldamist.

Artikkel 45

Liiklusgraafikute koostamine

1. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja rahuldab võimaluste piires kõik infrastruktuuri läbilaskevõime taotlused, sealhulgas enam kui ühte võrku läbivaid rongiliine hõlmavad taotlused, ning võtab võimaluste piires arvesse kõiki taotlejatele kehtestatavaid piiranguid, sealhulgas mõju nende äritegevusele.

2. Liiklusgraafikute koostamisel ja kooskõlastamisel võib raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja eelistada eriotstarbelisi teenuseid, kuid üksnes artiklites 47 ja 49 sätestatud korras.

3. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja konsulteerib liiklusgraafiku kavandi osas huvitatud isikutega ning annab neile oma seisukohtade esitamiseks aega vähemalt üks kuu. Huvitatud isikud on kõik infrastruktuuri läbilaskevõimet taotlenud isikud ja muud isikud, kes soovivad, et neil lubataks avaldada arvamust seoses liiklusgraafiku mõjuga nende võimalustele liiklusgraafikuperioodil raudteeveoteenuseid osta.

4. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja võtab vajalikud meetmed võimalike esilekerkinud probleemide lahendamiseks.

[1] ELT L 276, 20.10.2010, lk 22.

Artikkel 46

Kooskõlastusmenetlus

1. Artiklis 45 sätestatud liiklusgraafikute koostamise käigus püüab raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja juhul, kui eri taotluste vahel tekib vastuolu, taotluste kooskõlastamise kaudu tagada kõikide nõudmiste parima ühildamise.

2. Kooskõlastamist nõudva olukorra tekkimisel on raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjal õigus mõistlikes piires pakkuda taotletud läbilaskevõimest erinevat infrastruktuuri läbilaskevõimet.

3. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja püüab asjassepuutuvate taotlejatega konsulteerides kõik võimalikud vastuolud lahendada. Selliseid konsultatsioone peetakse järgmise teabe alusel, mis avalikustatakse mõistliku aja jooksul tasuta kas kirjalikult või elektrooniliselt:

a) rongiliinid, mida kõik teised taotlejad on samadel marsruutidel taotlenud;

b) samadel marsruutidel kõigile teistele taotlejatele esialgselt jaotatud rongiliinid;

c) kooskõlas lõikega 2 asjakohastel marsruutidel väljapakutud alternatiivsed rongiliinid;

d) läbilaskevõime jaotamise käigus arvessevõetavate kriteeriumide kõik üksikasjad.

Kooskõlas artikli 39 lõikega 2 edastatakse kõnealune teave ilma teisi taotlejaid avalikustamata, välja arvatud juhul, kui asjaomased taotlejad on avalikustamiseks loa andnud.

4. Kooskõlastusmenetlust reguleerivad põhimõtted esitatakse võrguaruandes. Eelkõige seonduvad need raskustega rahvusvaheliste rongiliinide korraldamisel ning mõjuga, mida muutmine võib avaldada teistele raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjatele.

5. Kui infrastruktuuri läbilaskevõime taotlusi ei ole võimalik kooskõlastamata rahuldada, püüab raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja rahuldada kõik taotlused kooskõlastamise kaudu.

6. Ilma et see piiraks kehtiva kaebemenetluse ning artikli 56 kohaldamist, tehakse infrastruktuuri läbilaskevõime jaotamisega seotud vaidluste korral selliste vaidluste kiireks lahendamiseks kättesaadavaks vaidluste lahendamise süsteem. Kõnealune süsteem esitatakse võrguaruandes. Kõnealuse süsteemi kohaldamisel tehakse otsus hiljemalt kümne tööpäeva jooksul.

Artikkel 47

Ülekoormatud infrastruktuur

1. Kui pärast taotletavate rongiliinide kooskõlastamist ja taotlejatega konsulteerimist ei ole võimalik infrastruktuuri läbilaskevõime taotlusi nõuetekohaselt rahuldada, kuulutab raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja viivitamata selle infrastruktuuri osa, kus kõnealune olukord tekkis, ülekoormatuks. Seda tehakse ka infrastruktuuri suhtes, mille puhul prognoositakse lähitulevikus läbilaskevõime ammendumist.

2. Kui infrastruktuur on kuulutatud ülekoormatuks, viib raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja läbi artiklis 50 osutatud läbilaskevõime analüüsi, välja arvatud juhul, kui juba rakendatakse artiklis 51 ettenähtud läbilaskevõime suurendamise kava.

3. Kui artikli 31 lõikes 6 osutatud kasutustasusid ei ole võetud või need ei ole andnud rahuldavat tulemust ning infrastruktuur on kuulutatud ülekoormatuks, võib raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja infrastruktuuri läbilaskevõime jaotamisel rakendada lisaks ka prioriteetsuskriteeriume.

4. Prioriteetsuskriteeriumide aluseks on teenuse olulisus ühiskonna jaoks võrreldes muu teenusega, mis sellest tulenevalt kõrvale jäetakse.

Et tagada asjakohaste veoteenuste areng kõnealuses raamistikus, rahuldamaks eelkõige avalike teenustega seotud vajadusi või edendamaks raudtee-kaubavedu, võtavad liikmesriigid mittediskrimineerivatel tingimustel vajalikud meetmed, et tagada nimetatud teenuste eelistamine infrastruktuuri läbilaskevõime jaotamisel.

Liikmesriigid võivad vajaduse korral maksta raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjale hüvitist, mis katab võimaliku saamata jäänud tulu seoses teise lõigu alusel teatava läbilaskevõime eraldamisega teatavatele teenustele.

Kõnealuste meetmete ja hüvitiste puhul võetakse arvesse nimetatud kõrvalejätmise mõju teistes liikmesriikides.

5. Prioriteetsuskriteeriumide kindlaksmääramisel peetakse nõuetekohaselt silmas kaubaveoteenuste ning eelkõige rahvusvaheliste kaubaveoteenuste olulisust.

6. Ülekoormatud infrastruktuuri puhul kasutatav menetlus ning kriteeriumid esitatakse võrguaruandes.

Artikkel 48

Ühekordsed taotlused

1. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja vastab üksikuid rongiliine hõlmavatele ühekordsetele taotlustele niipea kui võimalik ning igal juhul viie tööpäeva jooksul. Olemasoleva vaba läbilaskevõime kohta esitatud teave tehakse kättesaadavaks kõikidele taotlejatele, kes võivad soovida kõnealust läbilaskevõimet kasutada.

2. Vajaduse korral hindavad raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad vajadust lõplikku liiklusgraafikusse jäetava reservläbilaskevõime järele, mis võimaldab ühekordsetele taotlustele kiiresti reageerida. See kehtib ka ülekoormatud infrastruktuuri suhtes.

Artikkel 49

Eriotstarbeline infrastruktuur

1. Ilma et see piiraks lõike 2 kohaldamist, on infrastruktuuri läbilaskevõime kasutatav kõikide selliste teenuseliikide puhul, mis vastavad rongiliini käigushoidmiseks vajalikele põhinäitajatele.

2. Kui on olemas sobilikud alternatiivsed marsruudid, võib raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja pärast huvitatud isikutega konsulteerimist määrata teatava infrastruktuuri kasutamiseks teatavat liiki liiklusele. Ilma et see piiraks aluslepingu artiklite 101, 102 ja 106 kohaldamist, võib raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja pärast sellist määramist infrastruktuuri läbilaskevõime jagamisel eelistada kõnealust liiki liiklust.

Selline määramine ei takista kõnealuse infrastruktuuri kasutamist muud liiki liikluseks, kui läbilaskevõime on olemas.

3. Kui infrastruktuuri kasutamine on määratud vastavalt lõikele 2, kirjeldatakse seda võrguaruandes.

Artikkel 50

Läbilaskevõime analüüs

1. Läbilaskevõime analüüsi eesmärk on kindlaks teha infrastruktuuri läbilaskevõime kitsendused, mis takistavad läbilaskevõime taotlusi nõuetekohaselt rahuldamast, ning teha ettepanekud täiendavate taotluste rahuldamise võimaluste kohta. Kõnealuse analüüsiga tehakse kindlaks ülekoormuse põhjused ning meetmed, mida võidakse ülekoormuse leevendamiseks lühikeses ja keskmises perspektiivis võtta.

2. Läbilaskevõime analüüsis võetakse arvesse infrastruktuuri, töökorda, osutatavate teenuseliikide iseloomu ning kõikide nende tegurite mõju infrastruktuuri läbilaskevõimele. Kaalutavate meetmete seas on eelkõige teenuste ümbersuunamine, ümberajastamine, kiirusemuudatused ning infrastruktuuri parendused.

3. Läbilaskevõime analüüs viiakse lõpule kuue kuu jooksul alates infrastruktuuri tunnistamisest ülekoormatuks.

Artikkel 51

Läbilaskevõime suurendamise kava

1. Kuue kuu jooksul pärast läbilaskevõime analüüsi lõpuleviimist valmistab raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja ette läbilaskevõime suurendamise kava.

2. Läbilaskevõime suurendamise kava töötatakse välja pärast asjassepuutuva ülekoormatud infrastruktuuri kasutajatega konsulteerimist.

Selles esitatakse:

a) ülekoormuse põhjused;

b) liikluse eeldatavad arengusuunad;

c) infrastruktuuri edasiarendamise piirangud;

d) läbilaskevõime suurendamise võimalused ja kulud, sealhulgas eeldatavad muudatused juurdepääsutasudes.

Võimalike määratletud meetmete tasuvusanalüüsist lähtudes määratakse sellega ka kindlaks meetmed, mida võetakse infrastruktuuri läbilaskevõime suurendamiseks, kaasa arvatud nende meetmete rakendamise ajakava.

Kõnealuse kava osas võib nõuda liikmesriigi eelnevat heakskiitu.

3. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja lõpetab asjassepuutuva infrastruktuuri puhul artikli 31 lõike 6 kohaselt kasutustasude võtmise, kui:

a) ta ei esita läbilaskevõime suurendamise kava või

b) ta ei astu samme läbilaskevõime suurendamise kavas kindlaks määratud meetmete järgimiseks.

Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja võib siiski artiklis 55 osutatud reguleeriva asutuse nõusolekul nende tasude võtmist jätkata, kui:

a) läbilaskevõime suurendamise kava ei ole võimalik ellu viia temast sõltumatutel põhjustel või

b) olemasolevad võimalused ei ole majanduslikult ega rahaliselt tasuvad.

Artikkel 52

Rongiliinide kasutamine

1. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja täpsustab võrguaruandes tingimused, mille kohaselt ta võtab jaotamismenetluse eelistuste kindlaksmääramisel arvesse rongiliinide varasemat kasutusmäära.

2. Eelkõige ülekoormatud infrastruktuuri osas nõuab raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja iga sellise rongiliini loovutamist, mille kasutus on vähemalt ühe kuu jooksul jäänud alla võrguaruandega ettenähtud künnise, kui seda ei ole tinginud taotlejast sõltumatud mittemajanduslikud põhjused.

Artikkel 53

Infrastruktuuri läbilaskevõime hooldustöödeks

1. Liiklusgraafiku koostamise käigus esitatakse hooldustööde teostamiseks vajaliku infrastruktuuri läbilaskevõime taotlused.

2. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja võtab nõuetekohaselt arvesse rööbastee korralisteks hooldustöödeks reserveeritud infrastruktuuri läbilaskevõime mõju taotlejatele.

3. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja teatab huvitatud isikutele nii kiiresti kui võimalik sellest, et infrastruktuur ei ole mittekorrapäraste hooldustööde tõttu juurdepääsetav.

Artikkel 54

Häirete puhul võetavad erimeetmed

1. Tehnilisest rikkest või õnnetusest tingitud rongiliikluse häirete puhul võtab raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja kõik vajalikud meetmed tavapärase olukorra taastamiseks. Selleks koostab ta hädaolukorra lahendamise plaani, milles loetletakse erinevad asutused, keda tuleb tõsiste vahejuhtumite või rongiliikluse tõsiste häirete puhul teavitada.

2. Eriolukorras ning infrastruktuuri ajutise kasutamiskõlbmatuseni viivast rikkest tuleneval äärmisel vajadusel võib jaotatud rongiliine eelneva hoiatuseta ära võtta seni, kuni see on süsteemi parandamiseks vajalik.

Kui ta seda vajalikuks peab, võib raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja nõuda, et raudteeveo-ettevõtjad teeksid talle kättesaadavaks vahendid, mida ta peab tavapärase olukorra võimalikult kiireks taastamiseks kõige sobilikumaks.

3. Liikmesriigid võivad nõuda, et raudteeveo-ettevõtjad võtaksid osa ohutusnormidele ja -eeskirjadele vastavuse tagamisest ja järelevalvest.

4. JAGU

Reguleeriv asutus

Artikkel 55

Reguleeriv asutus

1. Iga liikmesriik loob ühtse raudteesektorit reguleeriva riikliku asutuse. Ilma et see piiraks lõike 2 kohaldamist, on kõnealune asutus eraldiseisev asutus, mis on organisatsioonilise, funktsionaalse ja hierarhilise ülesehituse poolest ning otsuste tegemise seisukohast õiguslikult eraldiseisev ja sõltumatu teistest avalik-õiguslikest või eraõiguslikest üksustest. Samuti on ta organisatsiooniliselt, rahastamisotsuste osas, õigusliku struktuuri poolest ning otsustustes sõltumatu mis tahes raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjast, tasusid määravast asutusest, läbilaskevõimet jaotavast asutusest või taotlejast. Lisaks on asutus funktsionaalselt sõltumatu kõigist pädevatest asutusest, kes on seotud avaliku teenindamise lepingu sõlmimisega.

2. Liikmesriigid võivad luua reguleerivaid asutusi, mis on pädevad mitmes reguleeritavas sektoris, kui sellised integreeritud reguleerivad asutused vastavad lõikes 1 sätestatud sõltumatuse nõudele. Samuti võidakse raudteesektori reguleeriv asutus organisatsiooniliselt liita nõukogu 16. detsembri 2002. aasta määruse (EÜ) nr 1/2003 (aluslepingu artiklites 101 ja 102 sätestatud konkurentsieeskirjade rakendamise kohta) [1] artiklis 11 osutatud liikmesriigi konkurentsiasutusega, Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2004. aasta direktiivi 2004/49/EÜ (ühenduse raudteede ohutuse kohta) [2] alusel loodud ohutusasutusega või III peatükis osutatud tegevuslube väljaandva asutusega, kui selline ühisasutus vastab lõikes 1 sätestatud sõltumatuse nõudele.

3. Liikmesriigid tagavad, et reguleeriva asutuse töötajate valik ja juhtimine tagavad asutuse sõltumatuse. Eelkõige tagavad nad, et reguleeriva asutuse poolt kooskõlas artikliga 56 võetavate otsuste eest vastutavad isikud, näiteks juhatuse liikmed, tegutsevad reguleeriva asutuse ülesandeid täites raudteesektoriga seotud turuhuvidest sõltumatult ja neil ei ole reguleeritavates ettevõtjates ega üksustes huve ega selliste asutustega sõlmitud ärisuhteid ning nad ei küsi ega võta vastu juhiseid üheltki riigiasutuselt ega muult avalik-õiguslikult või eraõiguslikult üksuselt.

Reguleeriva asutuse poolt kooskõlas artikliga 56 võetavate otsuste eest vastutavatel isikutel on täielik pädevus reguleeriva asutuse töötajate töölevõtmisel ja juhtimisel.

[1] EÜT L 1, 4.1.2003, lk 1. Märkus: nõukogu määruse (EÜ) nr 1/2003 pealkirja on muudetud, et võtta arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingu artiklite numeratsiooni muutumist vastavalt Lissaboni lepingu artiklile 5, esialgne viide oli asutamislepingu artiklitele 81 ja 82.

[2] ELT L 164, 30.4.2004, lk 29.

Artikkel 56

Reguleeriva asutuse ülesanded

1. Ilma et see piiraks artikli 46 lõike 6 kohaldamist, on taotlejal õigus, kui ta leiab, et teda on ebaõiglaselt koheldud, diskrimineeritud või muul viisil kahjustatud, esitada reguleerivale asutusele kaebus eelkõige raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja või vajaduse korral raudteeveo-ettevõtja või teenindusrajatise käitaja otsuste peale, mis käsitlevad:

a) võrguaruannet selle esialgsel ja lõplikul kujul;

b) selles esitatud kriteeriumeid;

c) jaotamismenetlust ja selle tulemust;

d) kasutustasude määramise skeemi;

e) temalt nõutavate või nõuda kavatsetavate infrastruktuuri kasutustasude suurust;

f) artiklite 10, 11, 12 ja 13 kohast juurdepääsukorda;

g) teenustele juurdepääsu ja teenuste eest kasutustasude määramist kooskõlas artikliga 13.

2. Ilma et see piiraks liikmesriikide konkurentsiasutuste õigusi konkurentsi tagamisel raudteeteenuste turul, on reguleerival asutusel pädevus jälgida konkurentsiolukorda raudteeteenuste turul ning eelkõige kontrollida omal algatusel lõike 1 punkte a–g, et hoida ära taotlejate diskrimineerimist. Ta kontrollib eelkõige, kas võrguaruanne sisaldab diskrimineerivaid sätteid või kas sellega antakse raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjatele kaalutlusõigus, mida on võimalik kasutada taotlejate diskrimineerimiseks.

3. Liikmesriigid võivad otsustada, et reguleerivale asutusele tehakse ülesandeks võtta vastu mittesiduvaid arvamusi artikli 8 lõikes 3 osutatud äriplaani esialgsete versioonide, osutatud lepingu ning läbilaskevõime suurendamise kava kohta, märkides eelkõige, kas nimetatud dokumendid on kooskõlas konkurentsiolukorraga raudteeteenuste turul.

4. Reguleerival asutusel on oma ülesannete täitmiseks vajalik organisatsiooniline suutlikkus.

5. Reguleeriv asutus tagab, et raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja poolt kehtestatud kasutustasud on IV peatüki 2. jaoga vastavuses ning mittediskrimineerivad. Taotlejate ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja läbirääkimised infrastruktuuri kasutustasude üle on lubatud üksnes juhul, kui need toimuvad reguleeriva asutuse järelevalve all. Reguleeriv asutus sekkub, kui läbirääkimised läheksid tõenäoliselt vastuollu käesoleva peatüki nõuetega.

6. Reguleerival asutusel on õigus asjassepuutuvas liikmesriigis nõuda raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjalt, taotlejalt ja mis tahes kolmandalt isikult asjakohast teavet.

Taotletud teave esitatakse viivitamata. Reguleerival asutusel võimaldatakse jõustada selliseid taotlusi sobivate sanktsioonidega, sealhulgas trahvidega. Reguleerivale asutusele esitatav teave hõlmab kõiki andmeid, mida reguleeriv asutus vajab kaebustega seotud ülesannete täitmiseks ja seoses konkurentsi jälgimisega raudteeteenuste turul kooskõlas lõikega 2. See hõlmab andmeid, mida on vaja statistika tegemiseks ja turu jälgimiseks.

7. Reguleeriv asutus peab kaebuste puhul otsuse tegema ning võtma meetmeid olukorra heastamiseks hiljemalt kahe kuu jooksul alates kogu teabe saamisest. Ilma et see piiraks liikmesriikide konkurentsiasutuste õigusi konkurentsi tagamisel raudteeteenuste turul, teeb reguleeriv asutus vajaduse korral omal algatusel otsuse asjakohaste meetmete kohta kõnealuste turgude negatiivse arengu korrigeerimiseks, võttes eelkõige arvesse lõike 1 punkte a–g.

Reguleeriva asutuse otsus on siduv kõikidele asjaomastele isikuteleja see ei kuulu teise haldusasutuse kontrolli alla. Reguleeriv asutus on suuteline jõustama oma otsuseid sobivate sanktsioonidega, sealhulgas trahvidega.

Kui kaebus on esitatud seoses infrastruktuuri läbilaskevõime jaotamisest keeldumisega või tingimustega, mille alusel läbilaskevõimet pakutakse, kinnitab reguleeriv asutus, et raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja otsust ei ole tarvis muuta, või nõuab selle otsuse muutmist vastavalt reguleeriva asutuse antud juhistele.

8. Liikmesriigid tagavad, et reguleeriva asutuse otsuseid on võimalik kohtus vaidlustada. Kaebus võib peatada reguleeriva asutuse otsuse üksnes siis, kui reguleeriva asutuse otsusest tulenev kohene mõju võib põhjustada kaebuse esitajale pöördumatut või ilmselgelt liiga suurt kahju. Käesolev säte ei piira kaebust menetlevale kohtule konstitutsioonilise seadusega antud asjakohaseid volitusi.

9. Liikmesriigid tagavad, et reguleeriva asutuse otsused avaldatakse.

10. Reguleerival asutusel on õigus teostada raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate, teenindusrajatiste käitajate ja vajaduse korral raudteeveo-ettevõtjate auditeerimist või algatada nende suhtes välisaudit, et kontrollida raamatupidamisarvestuste lahusust käsitleva artikli 6 sätete täitmist. Selleks on reguleerival asutusel 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.

11. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 60 vastu delegeeritud õigusakte VIII lisa teatavaks muutmiseks. Näiteks võib VIII lisa muuta, et kohandada seda vastavalt raamatupidamis- ja järelevalvetavade arengule, ja/või seda täiendada raamatupidamisarvestuste eristamise tõendamiseks vajalike lisaelementidega.

Artikkel 57

Reguleerivate asutuste koostöö

1. Reguleerivad asutused vahetavad andmeid oma töö ja otsustuspõhimõtete ning tavade kohta ja teevad muul viisil koostööd, et otsustamist kogu liidu ulatuses ühtlustada. Sel eesmärgil osalevad nad ja teevad koostööd korrapäraselt kokku tulevas töörühmas. Asjakohaste reguleerivate asutuste aktiivse koostöö tagamiseks toetab komisjon neid selle ülesande täitmisel.

2. Reguleerivad asutused teevad tihedat koostööd, sealhulgas töökorralduse abil, et aidata üksteist turu järelevalve teostamisel ning kaebuste või uurimistega seotud küsimustes.

3. Kui kaebus või omaalgatuslik uurimine on seotud rahvusvahelisele raudteeliinile juurdepääsuga või tasu määramisega, ja ka seoses konkurentsi jälgimisega rahvusvaheliste raudteeveoteenuste turul, konsulteerib asjaomane reguleeriv asutus kõigi teiste liikmesriikide reguleerivate asutustega, mida asjaomane rahvusvaheline rongiliin läbib, ja taotleb neilt enne otsuse tegemist kogu vajaliku teabe.

4. Lõike 3 kohaselt konsulteeritavad reguleerivad asutused esitavad kogu teabe, mida neil endil on siseriiklikest õigusaktidest tulenevalt õigus küsida. Kõnealust teavet võib kasutada üksnes lõikes 3 osutatud kaebuse või uurimisega seotud küsimuste lahendamiseks.

5. Reguleeriv asutus, kellele kaebus esitatakse või kes teostab omaalgatuslikku uurimist, edastab kogu asjakohase teabe vastutavale reguleerivale asutusele, et kõnealune asutus võtaks asjaosaliste suhtes meetmeid.

6. Liikmesriigid tagavad, et kõik artikli 40 lõike 1 kohased raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate ühenduste esindajad esitavad viivitamata kogu teabe, mida on vaja käesoleva artikli lõikes 3 osutatud kaebuse või uurimisega seotud küsimuste lahendamiseks või mida taotleb selle liikmesriigi reguleeriv asutus, kus kõnealune esindaja asub. Kõnealusel reguleerival asutusel on õigus edastada selline asjakohast rahvusvahelist rongiliini hõlmav teave lõikes 3 osutatud reguleerivatele asutustele.

7. Reguleerivad asutused töötavad välja ühised põhimõtted ja tavad, mida nad järgivad käesoleva direktiivi kohaselt neile antud otsustamisõiguse kasutamisel. Tuginedes reguleerivate asutuste kogemusele ning lõikes 1 osutatud töörühma tegevusele, ning kui see on vajalik reguleerivate asutuste tõhusa koostöö tagamiseks, võib komisjon vastu võtta meetmeid, et kindlaks määrata sellised ühised põhimõtted ja tavad. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 62 lõikes 3 osutatud kontrollimenetlusega.

8. Reguleerivad asutused vaatavad läbi artikli 37 ja artikli 40 lõike 1 kohaste raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate ühenduste otsused ja tavad, millega rakendatakse käesoleva direktiivi sätteid või mis muul viisil aitavad hõlbustada rahvusvahelisi raudteevedusid.

V PEATÜKK

LÕPPSÄTTED

Artikkel 58

Avaliku hankemenetluse eeskirjad

Käesoleva direktiivi sätted ei piira Euroopa Parlamendi ja nõukogu 31. märtsi 2004. aasta direktiivi 2004/17/EMÜ (millega kooskõlastatakse vee-, energeetika-, transpordi- ja postiteenuste sektoris tegutsevate ostjate hankemenetlused) [1] kohaldamist.

Artikkel 59

Erandid

1. Kuni 15. märtsini 2013 ei pruugi Iirimaa kui liikmesriik, mis asub saarel ja millel on raudteeühendus ainult ühe teise liikmesriigiga, ja Ühendkuningriik Põhja-Iirimaa osas samadel alustel:

a) teha sõltumatule asutusele ülesandeks määrata kindlaks võrdne ja mittediskrimineeriv juurdepääs infrastruktuurile, nagu on ette nähtud artikli 7 lõike 1 esimeses lõigus, kuivõrd

[1] ELT L 134, 30.4.2004, lk 1.

kõnealune artikkel kohustab liikmesriike looma sõltumatuid asutusi artikli 7 lõikes 2 osutatud ülesannete täitmiseks;

b) kohaldada nõudeid, mis on sätestatud artiklis 27, artikli 29 lõikes 2, artiklites 38, 39 ja 42, artikli 46 lõikes 4, artikli 46 lõikes 6, artiklis 47, artikli 49 lõikes 3, artiklites 50–53, 55 ja 56, tingimusel et infrastruktuuri läbilaskevõime jaotamise või kasutustasude määramise otsuste peale on võimalik esitada kaebus sõltumatule asutusele, kui raudteeveo-ettevõtja seda kirjalikult nõuab, ning kõnealune sõltumatu asutus teeb otsuse kahe kuu jooksul alates kogu vajaliku teabe esitamisest ning tema otsust on võimalik kohtus vaidlustada.

2. Kui mitu artikli 17 kohaselt tegevusluba omavat raudteeveo-ettevõtjat või Iirimaa ja Põhja-Iirimaa puhul sel moel mujal tegevusloa saanud raudteeveo-ettevõtja esitab ametliku taotluse osutada konkureerivaid raudteeveoteenuseid Iirimaa või Põhja-Iirimaa territooriumil, territooriumile või territooriumilt, otsustatakse kõnealuse erandi kohaldamise jätkamine kooskõlas artikli 62 lõikes 2 osutatud nõuandemenetlusega.

Lõikes 1 osutatud erandit ei kohaldata, kui Iirimaal või Põhja-Iirimaal raudteeveoteenuseid osutav raudteeveo-ettevõtja esitab ametliku taotluse osutada raudteeveoteenuseid mõne muu liikmesriigi territooriumil, territooriumile või territooriumilt, välja arvatud Iirimaa Põhja-Iirimaal raudteeveoteenuseid osutava raudteeveo-ettevõtja puhul või Ühendkuningriigid Iirimaal raudteeveoteenuseid osutava raudteeveo-ettevõtja puhul.

Aasta jooksul alates kas käesoleva lõike esimeses lõigus osutatud otsuse saamisest või käesoleva lõike teises lõigus osutatud ametliku taotluse esitamisest võtavad asjaomased liikmesriigid (Iirimaa või Ühendkuningriik Põhja-Iirimaa osas) vastu õigusaktid lõikes 1 osutatud artiklite rakendamiseks.

3. Lõikes 1 osutatud erandit võib uuendada kuni viieaastaste ajavahemike kaupa. Hiljemalt 12 kuu jooksul enne erandi kehtivusaja möödumist võib kõnealust erandit kasutav liikmesriik esitada komisjonile taotluse erandi uuendamiseks. Iga sellist taotlust põhjendatakse. Komisjon vaatab sellise taotluse läbi ja teeb otsuse kooskõlas artikli 62 lõikes 2 osutatud nõuandemenetlusega. Kõnealust menetlust kohaldatakse kõikide taotlusega seotud otsuste suhtes.

Komisjon võtab otsuse tegemisel arvesse geopoliitilise olukorra arengut ja erandi uuendamist taotlenud liikmesriigi territooriumil, territooriumile või territooriumilt toimuvate raudteevedude arengut.

Artikkel 60

Delegeeritud volituste rakendamine

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

2. Artiklis 20, artikli 35 lõikes 3, artikli 43 lõikes 2 ja artikli 56 lõikes 11 osutatud õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte antakse komisjonile viieks aastaks alates … (*). Komisjon esitab delegeeritud volituste kohta aruande hiljemalt üheksa kuud enne viieaastase tähtaja möödumist. Volituste delegeerimist uuendatakse automaatselt samaks ajavahemikuks, välja arvatud juhul, kui Euroopa Parlament või nõukogu esitab selle suhtes vastuväite, tehes seda hiljemalt kolm kuud enne iga ajavahemiku lõppemist.

3. Euroopa Parlament ja nõukogu võivad artiklis 20, artikli 35 lõikes 3, artikli 43 lõikes 2 ja artikli 56 lõikes 11 osutatud volituste delegeerimise igal ajal tagasi võtta. Tagasivõtmise otsusega lõpetatakse otsuses nimetatud volituste delegeerimine. Otsus jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas* või otsuses nimetatud hilisemal kuupäeval. See ei mõjuta juba jõustunud delegeeritud õigusaktide kehtivust.

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

5. Artikli 20, artikli 35 lõike 3, artikli 43 lõike 2 ja artikli 56 lõike 11 alusel vastu võetud delegeeritud õigusakt jõustub üksnes juhul, kui Euroopa Parlament ega nõukogu ei ole kahe kuu jooksul pärast õigusakti teatavakstegemist Euroopa Parlamendile ja nõukogule esitanud selle suhtes vastuväiteid või kui Euroopa Parlament ja nõukogu on enne selle tähtaja möödumist komisjonile teatanud, et nad ei esita vastuväiteid. Euroopa Parlamendi või nõukogu algatusel pikendatakse seda tähtaega kahe kuu võrra.

Artikkel 61

Kohaldatavad meetmed

Komisjon kontrollib liikmesriigi taotlusel või omal algatusel 12 kuu jooksul erimeetmete võtmisest erimeetmeid, mida siseriiklikud asutused on võtnud käesoleva direktiivi kohaldamiseks ja mis käsitlevad raudteeinfrastruktuurile ja teenustele juurdepääsu tingimusi, raudteeveo-ettevõtjatele tegevuslubade andmist, infrastruktuuri kasutustasude määramist ning läbilaskevõime jaotamist. Komisjon teeb nelja kuu jooksul alates vastava taotluse saamisest artikli 62 lõikes 2 osutatud menetluse korras otsuse, kas asjaomase meetme kohaldamist võib jätkata.

(*) direktiivi jõustumise kuupäev.

Artikkel 62

Komiteemenetlus

1. Komisjoni abistab komitee. Nimetatud komitee on komitee määruse (EL) nr 182/2011 tähenduses.

2. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artiklit 4.

3. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artiklit 5. Kui komitee arvamust ei esita, ei võta komisjon rakendusakti eelnõu vastu.

Artikkel 63

Aruanne

Komisjon esitab hiljemalt 31. detsembriks 2012 Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele aruande II peatüki rakendamise kohta.

Nimetatud aruandes hinnatakse ka turu arengut, sealhulgas raudteeveoturu edasise avamise ettevalmistuste seisu. Aruandes analüüsib komisjon samuti erinevaid turu korraldamise mudeleid ja käesoleva direktiivi mõju avaliku teenindamise lepingutele ning nende rahastamisele. Seda tehes võtab komisjon arvesse määruse (EÜ) nr 1370/2007 rakendamist ja liikmesriikidele iseloomulikke erinevusi (võrkude tihedus, reisijate arv, sõidu keskmine pikkus). Oma aruandes esitab komisjon vajaduse korral täiendavaid seadusandlikke meetmeid turu avamise hõlbustamiseks ning hindab selliste meetmete mõju.

Artikkel 64

Ülevõtmine

1. Liikmesriigid jõustavad käesoleva direktiivi järgimiseks, sealhulgas ettevõtjate, käitajate, taotlejate, asutuste ja muude asjaomaste üksuste vastavusseviimiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid hiljemalt … (*). Liikmesriigid edastavad nende sätete teksti viivitamata komisjonile.

Kui liikmesriigid need sätted vastu võtavad, lisavad nad nendesse või nende ametliku avaldamise korral nende juurde viite käesolevale direktiivile. Samuti lisavad nad märkuse, mille kohaselt kehtivates õigus- ja haldusnormides tehtud viiteid käesoleva direktiiviga kehtetuks tunnistatud direktiividele käsitatakse viidetena käesolevale direktiivile. Sellise viitamise viisi ja märkuse sõnastuse näevad ette liikmesriigid.

2. Liikmesriigid edastavad komisjonile käesoleva direktiiviga reguleeritavas valdkonnas vastuvõetud põhiliste siseriiklike õigusnormide teksti.

Artikli 55 lõiget 1 kohaldatakse alates … (**).

Käesoleva direktiivi II ja IV peatüki ülevõtmise ja rakendamise kohustust ei kohaldata Küprose ega Malta suhtes seni, kuni nende territooriumil puudub raudteesüsteem.

Artikkel 65

Kehtetuks tunnistamine

Direktiivid 91/440/EMÜ, 95/18/EÜ ja 2001/14/EÜ, mida on muudetud IX lisa A osas loetletud direktiividega, tunnistatakse kehtetuks alates … (***), ilma et see piiraks liikmesriikide kohustusi IX lisa B osas nimetatud direktiivide siseriiklikku õigusesse ülevõtmise tähtpäevade suhtes.

Viiteid kehtetuks tunnistatud direktiividele käsitatakse viidetena käesolevale direktiivile ning neid loetakse vastavalt X lisas esitatud vastavustabelile.

Artikkel 66

Jõustumine

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

Artikkel 67

Adressaadid

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

…,

Euroopa Parlamendi nimel	*Nõukogu nimel*
president	*eesistuja*
…	…

(*) mis saabub 36 kuud pärast käesoleva direktiivi jõustumist.

(**) mis saabub 60 kuud pärast käesoleva direktiivi jõustumist.

(***) direktiivi jõustumise kuupäev.

I LISA

RAUDTEEINFRASTRUKTUURI ELEMENTIDE LOETELU

Raudteeinfrastruktuur koosneb järgmistest osadest, tingimusel et need moodustavad osa rööpmestikust, k.a haruteed, kuid v.a raudteed, mis asuvad tehnohoolduspunktides ja veduri- või vagunidepoodes, ja eraraudteed:

— raudteemaa;

— rööbastee ja muldkeha, eelkõige mulded, süvendid, veeviimarid, rennid, truubid, tugiseinad, taimed mulde nõlvade kaitseks jne; reisi- ja kaubaplatvormid, seahulgas reisi- ja kaubajaamad; teepeenrad ja jalgteed; piirded, hekid ja tarad; tulekaitsevööndid; seadmed pöörangute, ristmete jne soojendamiseks; lumeväravad;

— tehnorajatised: sillad, truubid ja muud ülesõidusillad, tunnelid, kaetud süvendid ja muud ülekäigutunnelid; tugiseinad ja rajatised kaitseks laviinide, langevate kivide jne eest;

— raudteeületuskohad, k.a maanteeliikluse ohutuse tagamise seadmed;

— pealisehitis, eriti: rööpad, riströöpad ja kontrarööpad; liiprid ja teetõkkeseadmed, rööpmestiku väiksemad tarvikud, ballast, k.a kivikillustik ja liiv; pöörangud, ristmed jne; pöördesillad ja teisaldussillad (v.a need, mis teenindavad ainult vedureid);

— juurdepääsuteed reisijatele ja kaupadele, k.a juurdepääsu võimaldavad sõiduteed;

— jaamavahe, jaamade ja sorteerimisjaamade ohutus-, signalisatsiooni- ja telekommunikatsiooniseadmed, k.a elektrivarustusseadmed signaliseerimiseks ja telekommunikatsiooniks; ehitised sellistele seadmetele; vaguniaeglustid;

— valgustusseadmed liikluse toimimiseks ja ohutuse tagamiseks;

— kontaktvõrk: alajaamad, alajaamade ja kontaktjuhtmete vahelised toitekaablid, õhuliinid ja mastid; toiterööpad;

— infrastruktuuriüksuse kasutatavad ehitised, k.a transporditasude kogumiseks kasutatavad rajatiste osad.

II LISA

RAUDTEEVEO-ETTEVÕTJATELE OSUTATAVAD TEENUSED

(osutatud artiklis 13)

1. Minimaalne juurdepääsupakett sisaldab järgmist:

   a) raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõime taotluste käsitlemine;

   b) õigus kasutada eraldatud läbilaskevõimet;

   c) raudteeinfrastruktuuri, sealhulgas pöörangute ja haruteede kasutamine;

   d) liikluskorraldus, sealhulgas signaalimine, suunamine, dispetšjuhtimine ja side ning teabe andmine rongi liikumise kohta;

   e) elektrikontaktvõrgu kasutamine kohtades, kus see on võimalik;

   f) muu teave, mida on tarvis selle teenuse osutamiseks, mille jaoks läbilaskevõime on jaotatud.

2. Juurdepääs, sealhulgas rööbasteele, antakse järgmistele olemasolevatele teenindusrajatistele ning nendes rajatistes osutatavatele teenustele:

   a) jaamad, jaamahooned ja muud rajatised reisijate jaoks, sealhulgas reisiteabe tablood ja piletikassad;

   b) kaubajaamad;

   c) sorteerimisjaamad ja rongide koostamise rajatised, sealhulgas manööverdusrajatised;

   d) ladustusteed;

   e) hooldusrajatised, välja arvatud hooldusrajatised, milles tehakse baashooldust spetsiaalselt teatud liiki veeremile, ja muud tehnorajatised, sealhulgas puhastus- ja pesuhooned;

   f) raudteealase tegevusega seotud mere- ja siseveesadamate rajatised;

   g) hädaabi osutamise rajatised;

   h) kütuse tankimise rajatised ja neis hoitava kütuse tarnimine, mille eest makstav tasu näidatakse arvel eraldi.

3. Lisateenused võivad hõlmata järgmist:

   a) veoelektri kasutamine, mille eest makstav tasu näidatakse arvel elektri kontaktvõrgu kasutustasust eraldi;

   b) reisirongide eelsoojendus;

   c) erilepingud:

      — ohtlike kaupade veo juhtimiseks,

      — abi osutamiseks erirongide liiklemisel.

4. Abiteenused võivad hõlmata järgmist:

   a) juurdepääs sidevõrgule;

   b) täiendava teabe andmine;

   c) veeremi tehnokontroll;

   d) piletimüügiteenused jaamahoonetes;

   e) baashoolduse teenus, mida osutatakse hooldusrajatises, milles tegeldakse ainult teatud liiki veeremiga.

III LISA

FINANTSSUUTLIKKUS

(osutatud artiklis 20)

Tegevusluba taotleva ettevõtja poolt kooskõlas artikliga 20 esitatav teave hõlmab järgmisi aspekte:

a) kasutusel olevad vahendid, kaasa arvatud pangakonto saldo, tagatisena lubatud arvelduskrediidid ja laenud;

b) tagatisena kasutusel olevad vahendid ja varad;

c) käibekapital;

d) asjakohased kulud, kaasa arvatud sõidukite, maa, hoonete, seadeldiste ja veeremi soetamiskulud;

e) maksud ettevõtja varalt;

f) tasutud maksud ja sotsiaalkindlustusmaksed.

IV LISA

VÕRGUARUANDE SISU

(osutatud artiklis 27)

Artiklis 27 osutatud võrguaruanne sisaldab järgmist teavet.

1. Jagu, milles kirjeldatakse raudteeveo-ettevõtjatele pakutava infrastruktuuri omadusi ning sellele juurdepääsu tingimusi. Selles jaos esitatav teave viiakse igal aastal kooskõlla direktiivi 2008/57/EÜ artikli 35 kohaselt avaldatavate raudteeinfrastruktuuriregistritega või osutatakse neile registritele.

2. Jagu kasutustasu määramise põhimõtete ja tariifide kohta. See hõlmab nõuetekohaseid üksikasju kasutustasude määramise skeemi kohta, piisavat teavet kasutustasude kohta ning ka muud asjakohast teavet seoses juurdepääsuga II lisas loetletud üksnes ühe teenuse osutaja poolt pakutavatele teenustele. Selles esitatakse üksikasjalik teave artiklite 31–36 kohaldamise meetodite, eeskirjade ja vajaduse korral graafikute kohta nii kulude kui ka tasude puhul. See sisaldab teavet kasutustasude muutmise kohta, mis on juba otsustatud või mida kavandatakse järgmisel viiel aastal, kui selline teave on kättesaadav.

3. Jagu läbilaskevõime jaotamise põhimõtete ja kriteeriumide kohta. Selles sätestatakse põhinäitajad raudteeveo-ettevõtjatele pakutava infrastruktuuri läbilaskevõime ning selle kasutuspiirangute kohta, sealhulgas eeldatav hooldusek vajalik läbilaskevõime. Selles sätestatakse ka läbilaskevõime jaotamisega seotud menetlus ja tähtajad. See sisaldab läbilaskevõime jaotamismenetluses kasutatavaid konkreetseid kriteeriume, eelkõige:

   a) menetlust, mida kasutades taotlejad saavad raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjalt läbilaskevõimet taotleda;

   b) taotlejate suhtes kehtivaid nõudeid;

   c) taotlemise ja jaotamise ajakava ning menetlust, mida järgitakse ajakava kohta teabe taotlemisel ning menetlust kavandatud ja erakorraliste hooldustööde ajakava koostamiseks;

   d) kooskõlastamismenetlust reguleerivaid põhimõtteid ja selle menetluse raames kättesaadavaks tehtavat vaidluste lahendamise süsteemi;

   e) infrastruktuuri ülekoormuse korral kasutatavat menetlust ja kriteeriume;

   f) üksikasjalikke andmeid infrastruktuuri kasutuspiirangute kohta;

   g) tingimusi, mille alusel võetakse jaotamismenetluses eelistuste määratlemiseks arvesse varasemat läbilaskevõime ärakasutamist.

   See sisaldab üksikasjalikke andmeid meetmete kohta, mida võetakse kaubaveoteenuste, rahvusvaheliste vedude ning *ad hoc* menetluse alla kuuluvate taotluste nõuetekohaseks käsitlemiseks. See sisaldab läbilaskevõime taotluste vormi. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja avaldab ka üksikasjaliku teabe rahvusvaheliste rongiliinide jaotusmenetluse kohta.

4. Jagu, mis sisaldab teavet käesoleva direktiivi artiklis 25 osutatud tegevusloa taotluse kohta ja direktiivi 2004/49/EÜ kohaselt väljastatud ohutuslubade kohta või viidet veebisaidile, millel selline teave on tasuta kättesaadav elektroonilises vormingus.

5. Jagu, mis sisaldab teavet vaidluste lahendamise menetluse ja kaebuste esitamise kohta seoses juurdepääsuga raudteeinfrastruktuurile ja teenustele ning artikli 35 kohasele tulemuslikkuse kavale.

6. Jagu, mis sisaldab teavet II lisas osutatud teenindusrajatistele juurdepääsu ja sellekohase kasutustasu määramise kohta. Käitajad, kelle teenindusrajatisi raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad ei kontrolli, esitavad teabe rajatisele juurdepääsu ja teenuste osutamise eest makstavate kasutustasude kohta, ning võrguaruandesse lisamiseks teabe juurdepääsu tehniliste tingimuste kohta või viite veebisaidile, millel selline teave on tasuta kättesaadav elektroonilises vormingus.

7. Artikli 42 kohaselt sõlmitava raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja ning taotleja vahelise raamkokkuleppe näidis.

V LISA

PÄDEVATE ASUTUSTE JA RAUDTEEINFRASTRUKTUURI-ETTEVÕTJATE VAHELISTE LEPINGUTE PÕHIMÕTTED JA PARAMEETRID

(osutatud artiklis 30)

Lepingus täpsustatakse artikli 30 sätteid ja leping sisaldab vähemalt järgmisi elemente:

1) lepingu reguleerimisala seoses infrastruktuuri ja teenindusrajatistega, mis on struktureeritud kooskõlas II lisaga. See hõlmab infrastruktuuri haldamise kõiki aspekte, sh juba kasutatava infrastruktuuri hooldust ja uuendamist;

2) II lisas loetletud infrastruktuuriteenuste, hoolduse ja kuhjunud tegemata hooldustööde eest tehtavate maksete või nende jaoks eraldatavate vahendite struktuur;

3) kasutajakesksed tulemuslikkuse eesmärgid, mis esitatakse järgmisi elemente hõlmavate näitajate ja kvaliteedikriteeriumide kujul:

   a) rongiliikluse tulemuslikkus, näiteks rongiliini kiiruse ja töökindluse seisukohast, ja tarbijate rahulolu;

   b) võrgu läbilaskevõime;

   c) varahaldus;

   d) tegevuse maht;

   e) ohutustase ja

   f) keskkonnakaitse;

4) võimalike kuhjunud tegemata hooldustööde maksumus ning varad, mille kasutamine lõpetatakse järk-järgult ja millega seetõttu kaasnevad erinevad finantsvood;

5) artikli 30 lõikes 1 osutatud stiimulid, välja arvatud sellised stiimulid, mida kohaldatakse artikli 30 lõike 3 kohaste reguleerivate meetmete abil;

6) raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja esitatava teabega seotud miinimumnõuded, mida kohaldatakse sisu ja aruande esitamise sageduse ning sealhulgas igal aastal avaldatava teabe suhtes;

7) lepingu kokkuleppeline kestus, mis asjakohastel juhtudel on ajaliselt ühtlustatud ja kooskõlasraudteeinfrastruktuuri-ettevõtja äriplaani kestusega ning liikmesriigi kehtestatud kasutustasude määramis raamistik ja eeskirjad;

8) eeskirjad oluliste tegevushäirete ja hädaolukorra kõrvaldamiseks, mis hõlmavad hädaolukorra lahendamise plaani, lepingu varajast lõpetamist ja kasutajate teavitamist;

9) parandusmeetmed, mida võetakse juhul, kui üks osaline rikub lepingulisi kohustusi, või riiklike vahendite kättesaadavust mõjutavates eriolukordades. See hõlmab uute läbirääkimiste ja lepingu varajase lõpetamise tingimusi ja menetlust.

VI LISA

RAUDTEEINFRASTRUKTUURI KULUDE JA KASUTUSTASUDEGA SEOTUD NÕUDED

(osutatud artikli 32 lõikes 1 ja artiklis 35)

1. Kui raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja koostab turusegmentide loetelu eesmärgiga kehtestada kasutustasude süsteemis lisatasusid vastavalt artikli 32 lõikele 1, võtab ta arvesse vähemalt järgmiseid segmendipaare:

   a) reisijateveoteenused/kaubaveoteenused;

   b) ohtlike kaupu vedavad rongid / muud kaubarongid;

   c) riigisisesed teenused / rahvusvahelised teenused;

   d) kombineeritud veod / otseveod;

   e) reisijateveo linnaliin või piirkondlik liin / linnadevaheline liin;

   f) marsruutrongid/kogumisrongid;

   g) regulaarne rongiteeteenus / mitteregulaarne rongiteenus.

2. Artiklis 35 osutatud tulemuslikkuse kava puhul lähtutakse järgmistest põhimõtetest:

   a) selleks et saavutada toimivuse kokkulepitud tase ja mitte seada ohtu teenuse elujõulisust, lepib raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja taotlejatega kokku tulemuslikkuse kava põhiparameetrites, eelkõige viivituste maksumuses, tulemuslikkuse kava kohaste tasumisele kuuluvate maksete künnistes, mida kohaldatakse raudteeveo-ettevõtja nii üksikute kui ka kõigi rongiliinide suhtes teatava aja jooksul;

   b) raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja teavitab raudteeveo-ettevõtjaid viivituste arvutamise aluseks olevast liiklusgraafikust vähemalt viis päeva enne rongi liikumist. Vääramatu jõu või liiklusgraafiku hilisema muutmise korral võib raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja kehtestada lühema teavitusaja;

   c) kõik viivitused jagatakse ühte järgmisse klassi ja alaklassi.

      1. raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja poolne käitamise / kavandamise juhtimine;

      1.1. liiklusgraafiku koostamine;

      1.2. rongi koostamine;

      1.3. tegevusega seotud vead;

      1.4. eelisõigust käsitlevate eeskirjade vale kohaldamine;

      1.5. personal;

      1.6. muud põhjused;

      2. raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja infrastruktuurirajatised;

      2.1. signaalimiseks kasutatavad rajatised;

      2.2. signaalimiseks kasutatavad rajatised raudteeülesõidukohal;

      2.3. telekommunikatsiooniseadmed;

      2.4. toiteplokid;

      2.5. rööbastee;

2.6. struktuurid;

2.7. personal;

2.8. muud põhjused;

3. raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjast tingitud tsiviilehituslikud põhjused;

3.1. korralised ehitustööd;

3.2. eeskirjade eiramine ehitustööde teostamisel;

3.3. defektsest rööbasteest tulenev kiirusepiirang;

3.4. muud põhjused;

4. teistest raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjatest tulenevad põhjused;

4.1. eelmisest raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjast tulenevad põhjused;

4.2. järgmisest raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjast tulenevad põhjused;

5. raudteeveo-ettevõtjast tulenevad ärilised põhjused;

5.1. peatumisaja ületamine;

5.2. raudteeveo-ettevõtja taotlus;

5.3. laadimistööd;

5.4. eeskirjade eiramine laadimisel;

5.5. rongi äriline ettevalmistamine;

5.6. personal;

5.7. muud põhjused;

6. raudteeveo-ettevõtja veerem;

6.1. graafiku kavandamine / ümberkorraldamine;

6.2. rongi koostamine raudteeveo-ettevõtja poolt;

6.3. bussidega seotud probleemid (reisijatevedu);

6.4. vagunitega seotud probleemid (kaubavedu);

6.5. autode, vedurite ja vagunitega seotud probleemid;

6.6. personal;

6.7. muud põhjused;

7. teistest raudteeveo-ettevõtjatest tulenevad põhjused;

7.1. järgmisest raudteeveo-ettevõtjast tulenevad põhjused;

7.2. eelmisest raudteeveo-ettevõtjast tulenevad põhjused;

8. välised põhjused, mis ei tulene raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjast ega raudteeveo-ettevõtjast;

8.1. streik;

8.2. haldusformaalsused;

8.3. väline mõju;

8.4. ilmastikust ja loodusest tingitud põhjused;

8.5. järgmise võrgu välistest tingimustest tulenev viivitus;

8.6. muud põhjused;

9. teisesed põhjused, mis ei tulene raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjast ega raudteeveo-ettevõtjast;

9.1. ohtlikud vahejuhtumid, õnnetused ja ohud;

9.2. sama rongi hilinemisest tingitud rööbastee hõivatus;

9.3. mõne teise rongi hilinemisest tingitud rööbastee hõivatus;

9.4. ümberpööramine;

9.5. ühendus;

9.6. täiendava uurimise vajadus;

d) võimaluse korral omistatakse viivitused ühele organisatsioonile, võttes arvesse nii häire põhjustamise eest vastutuse võtmist kui ka võimet taastada tavapärased liiklusolud;

e) maksete arvutamisel võetakse arvesse sarnaste täpsusnõuetega rongiteenuste keskmisi viivitusi;

f) raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja teatab raudteeveo-ettevõtjatele võimalikult kiiresti tulemuslikkuse kava kohaste maksete arvutuse. Selle arvutuse tegemisel võetakse arvesse kõiki maksimaalselt ühe kuu jooksul hilinenud ronge;

g) ilma et see piiraks kehtivate kaebemenetluste ning artikli 56 sätete kohaldamist, tehakse tulemuslikkuse kavaga seotud vaidluste korral kättesaadavaks vaidluste lahendamise süsteem, et kõnealused vaidlused kiiresti lahendada. Nimetatud vaidluste lahendamise süsteem on kõigi asjaomaste poolte suhtes erapooletu. Kõnealuse süsteemi kohaldamisel tehakse otsus hiljemalt kümne tööpäeva jooksul;

h) kord aastas avaldavad raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad raudteeveo-ettevõtjatele osutatava teenuse keskmise aastase toimimise taseme, võttes aluseks tulemuslikkuse kavas kokku lepitud põhiparameetrid.

VII LISA

JAOTAMISGRAAFIK

(osutatud artiklis 43)

1. Liiklusgraafik kehtestatakse üks kord kalendriaastas.

2. Liiklusgraafikut muudetakse detsembrikuu teise laupäeva kesköö l. Kui muudatusi või kohandusi tehakse pärast talve, et võtta vajaduse korral eelkõige arvesse piirkondliku reisiliikluse graafiku muudatusi, tehakse seda juunikuu teise laupäeva kesköö l ning nimetatud kuupäevade vahelisel ajal selliste ajavahemikega, kui tarvis. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad võivad kokku leppida muid kuupäevi ning teavitavad komisjoni, kui see võiks mõjutada rahvusvahelist liiklust.

3. Liiklusgraafikusse lisatava läbilaskevõime taotluste vastuvõtmise lõpptähtpäev ei tohi olla varasem kui 12 kuud enne kõnealuse liiklusgraafiku jõustumiskuupäeva.

4. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad tagavad, et hiljemalt 11 kuud enne liiklusgraafiku jõustumist on koostöös teiste asjaomaste raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjatega kehtestatud esialgsed rahvusvahelised rongiliinid. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad tagavad, et edasise menetluse käigus järgitakse neid võimalikult suurel määral.

5. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja koostab liiklusgraafiku kavandi hiljemalt neli kuud pärast taotlejate poolt pakkumiste esitamise tähtpäeva.

VIII LISA

REGULEERIVALE ASUTUSELE NÕUDMISEL ESITATAV RAAMATUPIDAMISARVESTUS

(osutatud artikli 56 lõikes 10)

1. Raamatupidamisarvestuste lahusus

   a) eraldi kasumiaruanded ja bilansid kaubaveo, reisijateveo ja infrastruktuuri majandamise kohta;

   b) põhjalik teave avaliku sektori vahendite ja muude hüvitiste üksikute allikate ja kasutamise kohta läbipaistvalt ja üksikasjalikult, sealhulgas põhjalik ülevaade äriühingu rahavoogudest, et saaks kindlaks teha, kuidas on kasutatud avaliku sektori kõnealuseid vahendeid ja muid hüvitisi;

   c) kooskõlas reguleeriva asutuse nõuetega kulu- ja kasuliigid, et oleks võimalik kindlaks teha, kas neid eri tegevusi ristsubsideeriti;

   d) meetod, mida kasutatakse kulude jaotamiseks eri tegevusvaldkondade vahel;

   e) kui reguleeritav ettevõtja on osa kontsernist, kõik ettevõttesiseste maksete üksikasjad.

2. Raudteele juurdepääsu kasutustasude jälgimine

   a) erinevad kululiigid, eelkõige esitatakse piisavalt teavet eri teenuste või teenusegruppide piirkulude / otseste kulude kohta nii, et infrastruktuuri kasutustasusid oleks võimalik jälgida;

   b) piisav teave, mis võimaldab jälgida teenuste (või teenusegruppide) eest makstud üksikuid kasutustasusid. Reguleeriva asutuse nõudmisel sisaldab see teavet üksikute teenuste mahu, hinna ning sise- ja välisklientidelt saadud kogutulu kohta;

   c) üksikute teenuste (või teenusegruppide) kulu ja tulu, võttes aluseks reguleeriva asutuse nõutava asjakohase kulumeetodi, et teha kindlaks võimalik konkurentsi pärssiv hinnakujundus (ristsubsideerimine, turuvallutuslik hinnakujundus ja liiga kõrge hinna kehtestamine).

3. Finantstulemuslikkuse näitajad

   a) finantstulemuslikkuse aruanne;

   b) kulude eelarvestuse kokkuvõte;

   c) hoolduskulude eelarvestuse aruanne;

   d) talituskulude aruanne;

   e) kasumiaruanne;

   f) põhjendavad märkused, millega vajaduse korral täiendatakse ja selgitatakse aruandeid.

IX LISA

A osa

KEHTETUKS TUNNISTATUD DIREKTIIVID KOOS MUUDATUSTEGA

(osutatud artiklis 65)

Nõukogu direktiiv 91/440/EMÜ (EÜT L 237, 24.8.1991, lk 25)	
Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2001/12/EÜ (EÜT L 75, 15.3.2001, lk 1)	
Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2004/51/EÜ (ELT L 164, 30.4.2004, lk 164)	
Nõukogu direktiiv 2006/103/EÜ (ELT L 363, 20.12.2006, lk 344)	ainult lisa punkt B
Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2007/58/EÜ (ELT L 315, 3.12.2007, lk 44)	ainult artikkel 1
Nõukogu direktiiv 95/18/EÜ (EÜT L 143, 27.6.1995, lk 70)	
Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2001/13/EÜ (EÜT L 75, 15.3.2001, lk 26)	
Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2004/49/EÜ (ELT L 164, 30.4.2004, lk 44)	ainult artikkel 29
Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2001/14/EÜ (EÜT L 75, 15.3.2001, lk 29)	
Komisjoni otsus 2002/844/EÜ (EÜT L 289, 26.10.2002, lk 30)	
Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2004/49/EÜ (ELT L 164, 30.4.2004, lk 44)	ainult artikkel 30
Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2007/58/EÜ (ELT L 315, 3.12.2007, lk 44)	ainult artikkel 2

B osa

SISERIIKLIKKU ÕIGUSESSE ÜLEVÕTMISE TÄHTPÄEVAD

(osutatud artiklis 65)

Direktiiv	Ülevõtmise tähtpäev
91/440/EMÜ	1. jaanuar 1993
95/18/EÜ	27. juuni 1997
2001/12/EÜ	15. märts 2003
2001/13/EÜ	15. märts 2003
2001/14/EÜ	15. märts 2003
2004/49/EÜ	30. aprill 2006
2004/51/EÜ	31. detsember 2005
2006/103/EÜ	1. jaanuar 2007
2007/58/EÜ	4. juuni 2009

X LISA

VASTAVUSTABEL

Direktiiv 91/440/EMÜ	Direktiiv 95/18/EÜ	Direktiiv 2001/14/EÜ	Käesolev direktiiv
Artikli 2 lõige 1	Artikli 1 lõige 1	Artikli 1 lõike 1 esimene lõik	Artikli 1 lõige 1
		Artikli 1 lõige 2	Artikli 1 lõige 2
Artikli 2 lõige 2			Artikli 2 lõige 1
	Artikli 1 lõige 2		Artikli 2 lõige 2
		Artikli 1 lõige 3	Artikli 2 lõige 3
			Artikli 2 lõiked 4–9
Artikli 2 lõige 4			Artikli 2 lõige 10
Artikkel 3			Artikli 3 punktid 1–8
			Artikli 3 punktid 9–11
	Artikli 2 punktid b ja c		Artikli 3 punktid 12 ja 13
			Artikli 3 punktid 14 ja 15
		Artikkel 2	Artikli 3 punktid 16–26
Artikkel 4			Artikkel 4
Artikkel 5			Artikkel 5
Artikli 6 lõiked 1 ja 2			Artikli 6 lõiked 1 ja 2
Artikli 9 lõige 4			Artikli 6 lõige 3
Artikli 6 lõike 1 teine lõik			Artikli 6 lõige 4
Artikli 6 lõige 3 ja II lisa			Artikli 7 lõige 1
		Artikli 4 lõige 2 ja artikli 14 lõige 2	Artikli 7 lõige 2
Artikli 7 lõiked 1, 3 ja 4			Artikli 8 lõiked 1, 2 ja 3
		Artikli 6 lõige 1	Artikli 8 lõige 4
Artikli 9 lõiked 1 ja 2			Artikli 9 lõiked 1 ja 2
Artikli 10 lõiked 3 ja 3a			Artikli 10 lõiked 1 ja 2
Artikli 10 lõige 3b			Artikli 11 lõiked 1, 2 ja 3
			Artikli 11 lõige 4
Artikli 10 lõiked 3c ja 3e			Artikli 11 lõiked 5 ja 6
Artikli 10 lõige 3f			Artikkel 12 lõiked 1–4
			Artikli 12 lõige 5
		Artikkel 5	Artikkel 13
			Artikkel 14

Direktiiv 91/440/EMÜ	Direktiiv 95/18/EÜ	Direktiiv 2001/14/EÜ	Käesolev direktiiv
Artikkel 10b			Artikkel 15
	Artikkel 3		Artikkel 16
	Artikli 4 lõiked 1–4		Artikli 17 lõiked 1–4
	Artikkel 5		Artikkel 18
	Artikkel 6		Artikkel 19
	Artikli 7 lõige 1		Artikli 20 lõige 1
	Lisa I jao punkt 1		Artikli 20 lõige 2
			Artikli 20 lõige 3
	Artikkel 8		Artikkel 21
	Artikkel 9		Artikkel 22
	Artikli 4 lõige 5		Artikli 23 lõige 1
	Artikkel 10		Artikli 23 lõiked 2 ja 3
	Artikkel 11		Artikkel 24
	Artikkel 15		Artikkel 25
		Artikli 1 lõike 1 teine lõik	Artikkel 26
		Artikkel 3	Artikkel 27
Artikli 10 lõige 5			Artikkel 28
		Artikli 4 lõiked 1, 3, 4, 5 ja 6	Artikkel 29
		Artikli 6 lõiked 2–5	Artikkel 30
		Artikkel 7	Artikkel 31
		Artikkel 8	Artikkel 32
		Artikkel 9	Artikkel 33
		Artikkel 10	Artikkel 34
		Artikkel 11	Artikkel 35
		Artikkel 12	Artikkel 36
			Artikkel 37
		Artikkel 13	Artikkel 38
		Artikli 14 lõiked 1 ja 3	Artikkel 39
		Artikkel 15	Artikkel 40
		Artikkel 16	Artikkel 41
		Artikkel 17	Artikkel 42
		Artikkel 18	Artikkel 43
		Artikkel 19	Artikkel 44
		Artikli 20 lõiked 1, 2 ja 3	Artikli 45 lõiked 1, 2 ja 3
			Artikli 45 lõige 4

Direktiiv 91/440/EMÜ	Direktiiv 95/18/EÜ	Direktiiv 2001/14/EÜ	Käesolev direktiiv
		Artikli 20 lõige 4	Artikli 45 lõige 5
		Artikkel 21	Artikkel 46
		Artikkel 22	Artikkel 47
		Artikkel 23	Artikkel 48
		Artikkel 24	Artikkel 49
		Artikkel 25	Artikkel 50
		Artikkel 26	Artikkel 51
		Artikkel 27	Artikkel 52
		Artikkel 28	Artikkel 53
		Artikkel 29	Artikkel 54
		Artikli 30 lõige 1	Artikkel 55
		Artikli 30 lõige 2	Artikli 56 lõige 1
		Artikkel 31	Artikkel 57
Artikkel 12			Artikkel 58
Artikkel 14a		Artikli 33 lõiked 1, 2 ja 3	Artikkel 59
			Artikkel 60
		Artikli 34 lõige 2	Artikkel 61
Artikkel 11a		Artikli 35 lõiked 1, 2 ja 3	Artikkel 62
Artikli 10 lõige 9			Artikkel 63
		Artikkel 38	Artikkel 64
			Artikkel 65
	Artikkel 17	Artikkel 39	Artikkel 66
Artikkel 16	Artikkel 18	Artikkel 40	Artikkel 67
			I lisa
		II lisa	II lisa
	Lisa		III lisa
		I lisa	IV lisa
			V lisa
			VI lisa
		III lisa	VII lisa
			VIII lisa

NÕUKOGU PÕHJENDUSED

I. SISSEJUHATUS

Komisjon esitas 21. septembril 2010 nõukogule ettepaneku eesmärgiga võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega luuakse ühtne Euroopa raudteepiirkond (uuesti sõnastatud) ([1]).

Euroopa Parlament võttis oma esimese lugemise seisukoha vastu 16. novembril 2011 ([2]).

Nõukogu jõudis 12. detsembril 2011 direktiivi eelnõu suhtes poliitilisele kokkuleppele. Pärast õiguskeelelist viimistlemist võttis nõukogu 8. märtsil 2012 Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklis 294 sätestatud seadusandliku tavamenetluse kohaselt vastu oma esimese lugemise seisukoha.

Töö käigus arvestas nõukogu Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee ning Regioonide Komitee arvamusega.

II. ESIMESE LUGEMISE SEISUKOHA ANALÜÜS

1. Üldine

Euroopa ühtse raudteepiirkonna loomist käsitleva Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi ettepaneku (uuesti sõnastatud) eesmärk on uuesti sõnastada esimene raudteepakett, et muuta Euroopa raudteesektori regulatiivne keskkond lihtsamaks, selgemaks ja ajakohasemaks, liikudes samal ajal strateegia „Euroopa 2020" täitmise suunas. Uuesti sõnastamise algatuse eesmärk on õigusaktide lihtsustamine raudteeturule juurdepääsu käsitlevate õigusaktide konsolideerimise ja selgemaks muutmise kaudu. Lisaks kavatsetakse õigusakte ajakohastada, kõrvaldades aegunud sätted ja kehtestades uued sätted, mis on paremini kooskõlas raudteeturu praeguse toimimisega.

Komisjoni esitatud uuesti sõnastamise ettepanek hõlmab peamiselt:

— raudteeinfrastruktuuride rahastamist ja tasude määramist;

— juurdepääsu- ja konkurentsitingimusi raudteeturul;

— regulatiivset järelevalvet raudteeturul.

Kuigi nõukogu nõustub komisjoniga ettepaneku eesmärgi osas, sisaldab nõukogu lähenemisviis mitmeid algsesse ettepanekusse tehtud muudatusi. Paljud kavandavatavad sätted ei ole vastuvõetavad, kuna nende mõju hinnatakse liiga kaugeleulatuvaks, eelkõige raudteeveo-ettevõtjate juurdepääsutingimustele teenindusrajatistele, raudteeinfrastruktuuri ja teenindusrajatiste kasutustasu kehtestamise põhimõtetele ning reguleeriva asutuse ülesannetele. Teised sätted sõnastati ümber, et muuta kolm olemasolevat direktiivi lihtsamaks ja täpsemaks.

Sellisest lähenemisviisist tulenevalt muudetakse nõukogu esimese lugemise seisukohaga komisjoni algset ettepanekut mõnevõrra, sõnastades selle ümber ja jättes mitmed sätted tekstist välja. See tähendab, et nõukogu ei saa nõustuda Euroopa Parlamendi esimese lugemise seisukohas sisalduvate muudatusettepanekutega, mis olid seotud välja jäetud sätetega.

([1]) Dok 13788/10.
([2]) TA/2011/503/P7.

2. **Peamised poliitilised küsimused**

i) Raudteeveo-ettevõtjate juurdepääsutingimused teenindusrajatistele ja nendes rajatistes osutatavatele teenustele (artikkel 13 ja III lisa)

Selleks et pakkuda uutele raudteeveo-ettevõtjatele nõuetekohast turulepääsu ja seeläbi suurendada konkurentsi raudteesektoris, teeb komisjon ettepaneku kehtestada teenindusrajatiste haldamise ja raudteeveoteenuste osutamise sõltumatuse nõue (st õigusliku, organisatsioonilise ja otsuste tegemise sõltumatuse), et kõrvaldada huvide konflikt ühelt poolt raudteega seotud teenuste osutajate või teenindusrajatiste omanike ning teiselt poolt turgu valitsevate raudteeveo-ettevõtjate vahel.

Nõukogu arvates tuleb selles osas komisjoni ettepanekut muuta, et asendada viide „õiguslikule sõltumatusele" nõudega „organisatsioonilisele ja otsuste tegemise sõltumatusele". Konkreetsemalt eristab nõukogu ühelt poolt peamisi teenindusrajatisi, mille puhul on vaja tagada suurem konkurentsitase, ning teiselt poolt muid teenindusrajatisi. Viimaste puhul näeb nõukogu ette ainult raamatupidamisarvestuste eristamise; peamiste teenindusrajatiste puhul, millele juurdepääsu on vaja parandada, viib nõukogu sisse organisatsioonilise ja otsuste tegemise sõltumatuse nõude.

Nõukogu lisab, et selline sõltumatus ei tähenda nõuet, et teenindusrajatiste jaoks tuleb luua eraldi asutus või äriühing, ning seda nõudmist võib täita ühes äriühingus loodud selgepiiriliste osakondade kaudu.

Pealegi teeb komisjon oma algses tekstis ettepaneku kehtestada raudteega seotud teenindusrajatiste haldamise jaoks „kasuta või rendi" sätted. Kui teenindusrajatist ei ole teatava ajavahemiku vältel kasutatud, peab selle omanik tegema selle (rendi või liisingu alusel) teisele huvitatud poolele kättesaadavaks. Kavandatava meetme eesmärk on suurendada teenindusrajatiste kättesaadavust turul, vältides võimsuse näilist ammendumist.

Nõukogu nõustub kavandatava lähenemisviisiga, kuid teeb ettepaneku kehtestada tähtajaks komisjoni algses ettepanekus esitatud kahe aasta asemel kolm aastat. Lisaks leiab nõukogu, et raudteeveo-ettevõtja peab käitajale tõendatud vajaduste alusel väljendama oma huvi rajatise kasutamiseks. Lõpuks märgib nõukogu, et käitajal peab olema õigus kõnealuse rajatise liisimisest või rentimisest loobuda, tõendades et käimas on ümberkorraldustööd.

Euroopa Parlament teeb ettepaneku kehtestada artikli 13 lõikes 2 sätestatud lahushoidmise nõuetele laiem kohaldamisala, samas kui nõukogu jaoks ei ole vastuvõetav lahushoidmise nõuete kohaldamine rohkemate teenindusrajatiste suhtes.

Sellega seoses lükkas nõukogu tagasi Euroopa Parlamendi muudatusettepaneku 62.

ii) Kasutustasu määramise põhimõtted ja nende põhimõtete suhtes kehtivad erandid (artiklid 31 ja 32 ning VIII lisa)

Otsesed kulud

Komisjon nägi oma algses ettepanekus ette, et III lisa punktis 1 sätestatud tasu minimaalsele teenustepaketile juurdepääsu eest tuleks kooskõlas VIII lisa punktiga 1 kehtestada lähtuvalt kuludest, mis kõnealuse rongiliikluse korraldamisega otseselt kaasnevad. See punkt sisaldab elementide loetelu, mis tuleb minimaalsele teenustepaketile juurdepääsu otseste kulude arvutamisel välja jätta. Komisjon teeb ettepaneku näha ette võimalus selle muutmiseks delegeeritud aktidega.

Nõukogu toetab põhimõtet, et tasu minimaalsele teenustepaketile ning teenindusrajatisi ühendavale infrastruktuurile juurdepääsu eest kehtestatakse lähtuvalt kuludest, mis kõnealuse rongiliikluse korraldamisega otseselt kaasnevad, kuid leiab, et VIII lisa punkt 1 tuleks välja jätta ning et rongiliikluse korraldamisega otseselt

kaasnevate kulude arvutamise meetod tuleb vastu võtta rakendusaktidega, et tagada selle artikli ühtlustatud rakendamine. Lõpuks pakub nõukogu välja ka võimaluse, et infrastruktuuri-ettevõtja otsustab kohandada oma praktika otseste kulude arvutamise meetodiga järk-järgult viieaastase perioodi jooksul alates direktiivi ülevõtmise tähtajast. Selle sätte eesmärk on anda liikmesriikidele aega suurendada järk-järgult oma infrastruktuuri rahastamist, et olla vastavuses sellise ühise meetodiga.

Müraga seotud tasude määramine

Komisjon teeb ettepaneku, et müraga seotud kulude lisamisel tasude hulka, mis on lubatud maantee-kaubaveo puhul kohaldatavate liidu õigusaktidega, muudetakse infrastruktuuri kasutustasusid, et võtta arvesse rongi käitamisest tulenevat müraga seotud kulu. Kavandatud raudteele juurdepääsu tasude eristamisega müra tekitamise alusel püütakse luua selge stiimul veeremite moderniseerimiseks.

Nõukogu leiab, et komisjoni lähenemisviis müraga seotud kuludega arvestamisele tasude määramisel peab jääma liikmesriikide jaoks vabatahtlikuks süsteemiks, et vältida negatiivseid rahalisi mõjusid infrastruktuuri-ettevõtjatele. Peale selle on lisatud võimalus, et komisjon võtab vastu rakendusmeetmed, millega kehtestatakse müraga seotud kulude maksustamise kord, tagades, et tasude eristamisel võetakse vajadusel arvesse mõjutatud piirkonna tundlikkust, eelkõige mürast mõjutatud inimeste arvu ning mürataset mõjutavaid rongikoosseise.

Euroopa rongijuhtimissüsteem

Komisjoni esitatud ettepanekus sätestatakse, et Euroopa rongijuhtimissüsteemiga (ETCS) varustatud rongide infrastruktuuri kasutustasu vähendatakse ajutiselt. Nõukogu toetab vabatahtlikku lähenemisviisi ja on sellega seoses vastu mis tahes kohustuslikele meetmetele.

Üldiselt järgib Euroopa Parlament komisjoni lähenemisviisi infrastruktuuri tasude kehtestamise põhieeskirjadele. Euroopa Parlament soovitab minna komisjoni ettepanekust isegi kaugemale seoses müra maksustamise tingimustega ja eelkõige seoses selle kohustuslikuks muutmisega, sõltumata maantee-veosektoris võetavatest meetmetest. Samuti soovib Euroopa Parlament muuta ETCSiga varustatud rongide tasude vähendamise kohustuslikuks meetmeks. Lisaks teeb Euroopa Parlament ettepaneku piirata võimalust määrata tasud muude keskkonnakulude eest ainult siis, kui sellist tasude määramist kohaldatakse maantee-kaubavedu käsitlevate liidu õigusaktidega, ja soovib eraldada potentsiaalsed tulud transpordisüsteemide jaoks.

Sellega seoses ei saanud nõukogu arvesse võtta muudatusettepanekuid 78, 79, 80 ja 132.

iii) Infrastruktuuri-ettevõtja rahastamine, infrastruktuurikulud ja raamatupidamisarvestus (artiklid 8 ja 30 ning VII lisa)

Oma esialgses ettepanekus sätestab komisjon, et raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjaid tuleb stimuleerida vähendama infrastruktuuri kättesaadavaks tegemise kulusid ja juurdepääsutasusid. On tehtud ettepanek, et nende stiimulite rakendamise saab läbi viia ainult riikliku pädeva asutuse ja infrastruktuuri-ettevõtja vahel infrastruktuurikulude ja juurdepääsutasude kohta sõlmitud lepingu kaudu. Samuti sätestatakse komisjoni ettepanekus, et riiklike asutuste ja infrastruktuuri-ettevõtjate vahelised lepingud sõlmitakse ajavahemikuks, mis ei ole lühem kui viis aastat. Komisjoni üldine eesmärk selles küsimuses on stimuleerida raudteede arendamist käsitlevate pikaajaliste strateegiate kasutuselevõtmist.

Nõukogu on põhimõtteliselt nõus komisjoni lähenemisviisiga sellele küsimusele, kuid eelistab säilitada võimaluse kohaldada regulatiivseid meetmeid eespool nimetatud stiimulite rakendamiseks, seda alternatiivina eespool nimetatud lepingutele, samuti vähendada lepingute minimaalset kestust kolmele aastale. Lisaks teeb nõukogu ettepaneku selgitada, et liikmesriigid vastutavad infrastruktuuri rahastamiseks antavate riiklike vahendite taseme määramise eest.

Nõukogu jagab komisjoni eesmärki koostada raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate jaoks arengustrateegia, eeldusel et see avaldatav strateegia jääb soovituslikuks. Lisaks ei poolda nõukogu kindlaksmääratud tähtaja kehtestamist infrastruktuuri-ettevõtjate raamatupidamisarvestuse tasakaalu tagamiseks ja eelistab viidata mõistlikule ajavahemikule, mis ei ületa artikli 30 lõikes 2 viidatud lepingu kehtivusaega.

Euroopa Parlament teeb ettepaneku pikendada riiklike infrastruktuuri arendamise strateegiate kestust, et laiendada huvitatud isikutega arengustrateegiate teemal konsulteerimist, aidata liikmesriikidel järgida kohustust pakkuda riiklikku rahastamist ja lühendada komisjoni poolt esialgses tekstis pakutud tähtaega infrastruktuuri-ettevõtjate raamatupidamisarvestuse tasakaalu tagamiseks. Sellega seoses lükkas nõukogu tagasi Euroopa Parlamendi muudatusettepanekud 55 ja 78.

iv) Infrastruktuuri-ettevõtjate ja raudteeveo-ettevõtjate lahushoidmine (artiklid 6 ja 7)

Nõukogu jagab komisjoni lähenemisviisi mitte käsitleda uuesti sõnastatud ettepaneku, millega luuakse ühtne Euroopa raudteepiirkond, kontekstis infrastruktuuri-ettevõtjate ja raudteeveo-ettevõtjate lahushoidmist.

Euroopa Parlament teeb siiski ettepaneku kehtestada erinõuded seoses IT-teenuste ja personalipoliitikaga. Lisaks muudab Euroopa Parlament kehtivaid nõudeid raamatupidamisarvestuste lahususe kohta infrastruktuuri-ettevõtjate ja raudteeveo-ettevõtjate vahel. Lõpetuseks kutsub Euroopa Parlament komisjoni üles esitama enne 2012. aasta lõppu uut seadusandlikku ettepanekut selles küsimuses, et tagada infrastruktuuri majandamise täielik lahusus vedudest; Euroopa Parlament soovib, et uus ettepanek näeks ette ka riigisiseste raudtee-reisijateveo teenuste turu avamise.

Seetõttu ei saanud nõukogu arvesse võtta muudatusettepanekuid 51, 52, 53 ja 54.

v) Reguleeriva asutuse funktsioonid (artiklid 55–57)

Komisjoni ettepanek sisaldab mitmeid uusi sätteid, mille eesmärk on tagada, et reguleerivad asutused on olukorras, kus nad saavad oma kohustusi tulemuslikult täita, tuginedes oma suuremale sõltumatusele, laiendatud volitustele ja täiendavatele vahenditele.

Seetõttu on tehtud ettepanek kaasajastada reguleerivate asutuste sõltumatust käsitlevaid sätteid, sätestades, et nad peavad olema sõltumatud avalik-õiguslikest asutustest või eraõiguslikest isikutest. Kavandatud meetme eesmärk on vähendada potentsiaalset huvide konflikti ja parandada seeläbi reguleerivate asutuste järelevalve alast suutlikkust.

Lisaks hõlmab komisjoni ettepanek reguleerivate asutuste pädevuse laiendamist järgmistele funktsioonidele: (1) raudteega seotud teenustele juurdepääsu ja nende teenuste eest tasude määramisega seotud otsused, mis on olulised turulepääsu võimaldamiseks ja ausa konkurentsi tagamiseks; (2) selle ära hoidmine, et mittekasumliku tegevuse jaoks ette nähtud riiklike vahenditega rahastatakse äritegevust; samuti on tehtud ettepanek, et reguleerival asutusel on õigus teostada raudteeveo-ettevõtjate ja infrastruktuuri-ettevõtjate auditeerimist või algatada nende suhtes välisaudit, et kontrollida raamatupidamisarvestuste lahusust käsitleva artikli 6 sätete täitmist. Lõpuks teeb komisjon oma uuesti sõnastamise algatuses ettepaneku, et infrastruktuuri-ettevõtjad peavad esitama kuluarvestuse andmed kokkuvõtlikult standardvormis reguleeriva asutuse jaoks esitatava raamatupidamisarvestusena, et reguleerivatel asutustel oleks võimalik tulemuslikumalt töötada.

Kuigi reguleerivate asutuste tugevdamise osas järgib nõukogu üldiselt komisjoni lähenemisviisi, peab nõukogu siiski vajalikuks vaadata läbi kavandatud sätted, milles käsitletakse reguleerivate asutuste personalile esitatavaid sõltumatuse nõudeid. Lisaks muudab nõukogu vabatahtlikuks reguleeriva asutuse võimaluse sekkuda rahastamisküsimustes ja nõukogu ei ole nõus reguleeriva asutuse jaoks esitatava raamatupidamisarvestuse avaldamisega.

Samuti otsustab nõukogu anda reguleerivale asutusele pädevuse jälgida konkurentsiolukorda raudteeteenuste turul ja võtta vastu asjakohased meetmed kõnealuste turgude negatiivse arengu korrigeerimiseks, ilma et see piiraks siseriiklike konkurentsiasutuste pädevust konkurentsi tagamisel. Samuti on nõukogu põhimõtteliselt nõus siseriiklike reguleerivate asutuste vahelise koostööraamistiku loomisega.

Euroopa Parlament kavatseb anda siseriiklikele reguleerivatele asutustele ulatuslikud volitused direktiivi rakendamise üle järelevalve teostamisel ja teeb ettepaneku suurendada veelgi siseriiklike reguleerivate asutuste sõltumatust ja vahendeid, piirates samal ajal nende olemasolevad volitused negatiivse arengu korrigeerimisega turul. Lõpuks toetab Euroopa Parlament ka siseriiklike reguleerivate asutuste vahelise koostöö ametlikuks muutmist võrgustiku loomise kaudu ja esitab komisjonile taotluse esitada seadusandlik ettepanek Euroopa reguleeriva asutuse loomise kohta.

Sellega seoses ei võtnud nõukogu arvesse muudatusettepanekuid 48, 96, 97, 98, 99 ja 100.

vi) Delegeeritud õigusaktid ja rakendusaktid

Komisjoni esialgses ettepanekus on delegeeritud õigusaktid pakutud välja instrumendina, millega muuta erinevaid lisasid, sealhulgas nende jagusid.

Nõukogu leiab siiski, et lisasid ja jagusid, mille suhtes tuleks komisjonile anda volitused võtta vastu delegeeritud õigusakte, tuleb vähendada ning need peaksid piirduma teatavate V lisa, VIII lisa punkti 4 alapunkti c ning IX ja X lisa suhtes tehtavate muudatustega. Seetõttu välistab nõukogu võimaluse, et komisjon võtab vastu muudatusi I lisa (raudteeinfrastruktuuri elemendid), II lisa (raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja põhiülesanded), III lisa (raudteeveo-ettevõtjatele osutatavad teenused), VI lisa (võrguaruanne), VII lisa (leping) ning VIII lisa ühe osa (kasutustasud) kohta delegeeritud õigusaktide abil, kuna need lisad sisaldavad olulisi elemente.

Lisaks kehtestab nõukogu rakendusmeetmed ühtsete tingimuste vastuvõtmiseks, mille abil kohaldada teatavaid lisades ja jagudes sisalduvaid elemente, näiteks artikkel 13 (raudteega seotud teenustele juurdepääsu tingimuste kohta), artikli 31 lõige 3 (et luua meetod otseste kulude arvutamiseks), artikli 31 lõige 5 (et luua ühine meetod müraga seotud tasude määramiseks) ja artikkel 32 (et luua ühine meetod ETCSi modulatsiooniks).

Üldjoontes teeb Euroopa Parlament ettepaneku piirata veelgi komisjonile delegeeritud õigusaktide vastuvõtmiseks antud volitusi või võtta nimetatud volitused komisjonilt ära; lisaks lükkab Euroopa Parlament tagasi rakendusaktide kasutamise ühtsete tingimuste vastuvõtmiseks, mille abil kohaldataks teatavaid lisades ja jagudes sisalduvaid elemente.

Sellega seoses lükkas nõukogu tagasi muudatusettepanekud 62, 65, 68, 69, 70, 71, 72, 76, 78, 80, 81–82 ja 87.

3. **Muud poliitilised küsimused**

Üldiselt lükkab nõukogu tagasi need Euroopa Parlamendi muudatusettepanekud, mis ei ole kooskõlas institutsioonidevahelise kokkuleppe (õigusaktide uuesti sõnastamise tehnika süstemaatilisema kasutamise kohta) sätetega (2002/C 77/01). Selle institutsioonidevahelise kokkuleppe punktis 8 on märgitud, et „*kui seadusandliku menetluse käigus ilmneb vajadus sisuliste muudatuste tegemiseks uuesti sõnastatud õigusakti nendes sätetes, mis komisjoni ettepanekus on jäetud muutmata, tehakse muudatused kõnesolevas aktis asutamislepingus sätestatud korras vastavalt kohaldatavale õiguslikule alusele*”.

Nõukogu leiab, et Euroopa Parlamendi muudatusettepanekud sätete kohta, mida ei ole lisatud komisjoni uuesti sõnastatud ettepanekusse, ei ole sidususe ja selguse seisukohalt hädavajalikud. Sellest tulenevalt ei saanud nõukogu arvesse võtta muudatusettepanekuid 16, 17, 27, 29–30, 33, 36, 38, 39, 40, 51, 52, 53, 57, 59, 67, 73, 85, 88, 89, 90, 94 ja 95.

4. **Muud Euroopa Parlamendi vastuvõetud muudatusettepanekud**

Ülejäänud Euroopa Parlamendi muudatusettepanekud, mida nõukogu ei ole esimese lugemise seisukohas arvesse võtnud, puudutavad järgmisi küsimusi:

— reisijate teavitamist ja pileti ostmist käsitlevate täiendavate nõuete lisamine (muudatusettepanek 57);

— siseriiklike reguleerivate asutuste otsuste tähtaegasid reguleerivad sätted (muudatusettepanek 59);

— turu järelevalve ulatuse laiendamine tööhõivele ja töötingimustele, samuti investeerimisele raudteeinfrastruktuuri (muudatusettepanek 65);

— nõue, mille kohaselt peab taotlev raudteeveo-ettevõtja ka taotlemise ajal näitama, et tal on ohutussertifikaat (muudatusettepanek 73);

— kohustus avaldada võrguaruanne inglise keeles (muudatusettepanek 75);

— infrastruktuuri-ettevõtjale kehtestatud piirav tähtaeg, et teavitada huvitatud isikuid mittekorrapärastest hooldustöödest (muudatusettepanek 93);

— 12 kuu pikkune ülevõtmise tähtaeg (muudatusettepanek 112);

— tõhustatud sätted, mis puudutavad jaamas reisijatele kättesaadavaid teenuseid (muudatusettepanek 115);

— viite lisamine direktiivile 2009/72/EÜ seoses veoelektriga varustamisega (muudatusettepanek 115);

— IV lisas viidatud raudteeturu jälgimiseks vajaliku teabe laiendamine. Punkt 1 – andmete kogumine intsidentide, õnnetusjuhtumite ja tõsiste õnnetusjuhtumite kohta (muudatusettepanek 116);

— tsiviilvastutuse tagamisega seotud täiendavad nõuded (muudatusettepanek 140).

III. **KOKKUVÕTE**

Nõukogu on oma esimese lugemise seisukoha kehtestamisel võtnud täiel määral arvesse komisjoni ettepanekut ja Euroopa Parlamendi esimese lugemise arvamust. Euroopa Parlamendi muudatusettepanekute osas on nõukogu arvamusel, et nõukogu esimese lugemise seisukohas sisaldub kas põhimõtteliselt, osaliselt või täielikult teatav osa Euroopa Parlamendi muudatusettepanekutest.