



Brüssel, 30.1.2013
COM(2013) 29 final

2013/0029 (COD)

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV,

millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. novembri 2012. aasta direktiivi 2012/34/EL (millega luuakse ühtne Euroopa raudteepiirkond) riigisiseste reisijateveoteenuste turu avamise ja raudteeinfrastruktuuri juhtimise osas

(EMPs kohaldatav tekst)

{ SWD(2013) 10 final }

{ SWD(2013) 11 final }

{ SWD(2013) 12 final }

{ SWD(2013) 13 final }

SELETUSKIRI

1. ETTEPANEKU TAUST

2011. aasta transpordipoliitika valges raamatus,¹ mis võeti vastu 28. märtsil 2011, esitas komisjon oma nägemuse Euroopa ühtsest raudteepiirkonnast ja raudtee siseturust, kus Euroopa raudteeveo-ettevõtjad saavad osutada teenuseid liigsete tehniliste ja haldustõketeta.

Mitmes poliitilises algatuses on tunnistatud, et raudteeinfrastruktuuril on potentsiaali saada siseturu alustalaks ja jätkusuutliku majanduskasvu mootoriks. 2012. aasta jaanuari järeldustes rõhutas Euroopa Ülemkogu, et täielikult integreeritud ühtse turu võimalusi, sealhulgas võrgutööstustega seotud meetmeid, on vaja majanduskasvu vallandamiseks ära kasutada. 30. mail 2012 vastu võetud komisjoni teatises „Stabiilsus-, kasvu- ja tööhõivemeetmed” rõhutati, et raudteesektoris tuleb turuletuleku tõkkeid veelgi vähendada. Ka 8. juunil 2012 vastu võetud teatises „Ühtse turu parem juhtimine”² rõhutati transpordisektori olulisust.

Samas on komisjon teinud ettepaneku luua järgmise mitmeaastase finantsraamistiku (2014–2020) raames Euroopa ühendamise rahastu ja eraldada selle 50 miljardi euro suurusest kogueelarvest 31,7 miljardit eurot transpordi infrastruktuurile.

Kümne viimase aasta jooksul on kolme õiguslase raudteepaketi abil toimunud liikmesriikide raudteeturgude järkjärguline avanemine ning raudtee muutmine konkurentsivõimelisemaks ja ELi tasandil koostalitluslikumaks. Hoolimata sellest, et ELi õigustik on oluliselt arenenud, on raudtee osa ELi-sisetranspordis jäänud tagasihoidlikuks. Käesolev ettepanek on suunatud mitmete raudteeturu tõhusust piiravate allesjäänud takistuste kõrvaldamisele.

1.2. Käsitletavad teemad

Allesjäänud takistused on seotud eeskätt juurdepääsuga riigisiseste reisijateveoteenuste turule. Paljudes liikmesriikides on kõnealused turud konkurentsile suletud ning see ei piirata üksnes nende arengut, vaid loob ka erinevusi oma turud avanud liikmesriikide ja suletud turgudega liikmesriikide vahel.

Suurt osa riigisiseseid reisijateveoteenuseid ei saa osutada üksnes ärilistel kaalutlustel ja nende osutamiseks on vaja riigi toetust. Neid osutatakse avaliku teenindamise lepingute alusel. Käesolev õigusaktide pakett hõlmab seepärast ka konkurentsiküsimusi avalike teenuste riigihankelepingute puhul ning selliseid täiendavaid teemasid, nagu veeremi olemasolu kõnealuste lepingute võimalikel pakkujatel, samuti integreeritud sõiduplaanid ja piletimüügisüsteemid kohtades, kus reisijatel sellest kasu oleks.

Teine rühm probleeme, mis ei lase raudteeturgudel oma täielikku potentsiaali välja arendada, on infrastruktuuriettevõtjate juhtimisega seotud küsimused. Kuna infrastruktuuriettevõtjad on loomulikud monopolid, ei reageeri nad alati turu ja nende kasutajate vajadustele, takistades nii sektori kui terviku toimimist. Mitmes liikmesriigis ei suuda infrastruktuuriettevõtjad oma ülesandeid täita, sest ülesanded on eri asutuste vahel laiali jagatud. Lisaks ei ole praegune õigusraamistik infrastruktuuriettevõtjate vahelist piiriülest koostööd tõhusamaks muutnud.

Teatavad turule sisenemise tõkked tulenevad ka olukorrast, kus infrastruktuuri majandamine ja veod on osa samast integreeritud struktuurist. Sellisel juhul tekib infrastruktuuriettevõtjatel

¹ Valge raamat „Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava – Konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi suunas”, KOM(2011)144.

² Ühtse turu parem juhtimine, COM(2012)259.

huvide konflikt, kuna nad peavad arvestama nii integreeritud struktuuri kui ka transpordiga tegelevate tütarettevõtjate ärihuvidega ning infrastruktuurile juurdepääsu sätte puhul võib esineda diskrimineerimist.

Integreeritud struktuuride tõttu on ka tunduvalt raskem hoida lahus infrastruktuuri haldamise ja veoteenustega seotud raamatupidamisarvestust. Reguleerivad asutused leiavad, et integreeritud struktuuri puhul on tütarettevõtjate ja valdusettevõtja vahelisi rahavooge keeruline jälgida. Raamatupidamisvõimaluste abil saab vastavate tütarettevõtjate raamatupidamisandmeid kunstlikult suurendada või vähendada. Ristsubsideerimine ja konkureerivate tegevuste toetamine infrastruktuuri vahenditest on uute ettevõtjate jaoks tõsine takistus turule sisenemisel, sest uutel ettevõtjatel ei ole võimalust nendest vahenditest tuleva toetusega arvestada. Ristsubsideerimise tavad võivad mõjutada ka konkureerivate tegevuste puhul eraldatava riigiabi andmist.

1.2 Üldesmärgid

Euroopa Liidu transpordipoliitika peamine eesmärk on luua siseturg, mille aluseks on kõrgetasemeline konkurentsivõime ning majandustegevuse harmooniline, tasakaalustatud ja jätkusuutlik areng. 2011. aasta valges raamatus on ette nähtud, et 2050. aastaks peaks enamik keskpika vahemaa reisijatevedusid toimuma raudteed pidi. Selline vedude ümbersuunamise aitab vähendada kasvuhoonegaaside heitkoguseid 20 % võrra, nagu on ette nähtud aruka, jätkusuutliku ja innovaatilise majanduskasvu strateegias „Euroopa 2020”³. Valges raamatus on jõutud järeldusele, et transpordisektorit ei ole võimalik märkimisväärselt muuta, kui puudub asjakohane infrastruktuur ja arukam strateegia selle kasutamiseks.

Neljandas raudteepaketis seatakse üldesmärgiks parandada õiguslike, institutsiooniliste ja tehniliste takistuste kõrvaldamise abil raudteeteenuste kvaliteeti ja tõhusust ning edendada raudteesektori toimimist ja konkurentsivõimet, et sellest saaks välja kujuneda ühtne Euroopa raudteepiirkond.

1.3. Erieesmärgid

Käesolev ettepanek hõlmab sätteid, mille eesmärk on järgmine.

a) Riigisiseste raudtee-reisijateveoteenuste turu avamine, et tõhustada konkurentsi riigisisestel raudteeturgudel eesmärgiga suurendada reisijateveoteenuste mahtu ja parandada nende kvaliteeti. Neid ettepanekuid tuleb vaadelda koos määruse (EÜ) nr 1370/2007 (avaliku teenindamise kohustused) kavandatavate muudatustega ja selles kontekstis on nende eesmärk muuta tõhusamaks ka reisijateveoteenuste riiklik rahastamine.

b) Infrastruktuurile võrdse juurdepääsu tagamiseks tuleks edendada infrastruktuuriettevõtjate juhtimist. Selleks tuleks kõrvaldada nii huvide konflikt, kuna see mõjutab infrastruktuuriettevõtjate otsuseid turule juurdepääsu kohta, kui ka integreeritud struktuuri puhul esinev ristsubsideerimise võimalus. Ettepanekuga soovitakse ühtlasi tagada kõikide infrastruktuuriettevõtja ülesannete ühtne koordineerimine. Kokkuvõtvalt võib öelda, et ettepaneku eesmärk on muuta selleks, et turu vajadustega paremini toime tulla, infrastruktuuriettevõtjate ja raudteeveo-ettevõtjate koostoime tõhusamaks ning edendada infrastruktuuriettevõtjate piiriülest koostööd.

³ Komisjoni teatis „Euroopa 2020. aastal. Aruka, jätkusuutliku ja kaasava majanduskasvu strateegia”, KOM(2010) 2020.

2. HUVITATUD ISIKUTEGA KONSULTEERIMISE JA MÕJU HINDAMISE TULEMUSED

Selleks et abistada komisjoni mõju hindamise protsessis, paluti väliskonsultandil koostada mõjuhinnaugut toetav uuring ja pidada sihipäraseid konsultatsioone. Uuringuga tehti algust detsembris 2011 ja lõpparuanne esitati detsembris 2012.

Sidusrühmade seisukohtade saamiseks eelistati avalikule arutelule sihipärase konsulteerimise eri meetodeid. Ajavahemikul 1. märtsist kuni 16. aprillini 2012 saadeti vastavasisulised küsimustikud 427-le raudteega seotud sidusrühmale (raudteeveo-ettevõtjad, infrastruktuuriettevõtjad, ühistranspordi ministriumid, ohutusametid, ministriumid, esindusorganite, töötajate organisatsioonid jne). Vastamise määr oli 40 %. Reisijate seisukohti koguti Eurobaromeetri uuringu abil, saades tagasisidet 25 000 vastajalt, kes olid üle 25 liikmesriigi raudteestruktuuride vahel ühtlaselt jaotunud. Kohalike ja piirkondlike omavalitsusteni jõuti Regioonide Komitee võrgustiku vahendusel, samuti konsulteeriti raudteevaldkonna dialoogikomiteega.

Lisaks konsultatsioonidele toimus 29. mail 2012 sidusrühmade kuulamine (ligikaudu 85 osalejat) ja 24. septembril 2012 konverents (ligikaudu 420 osalejat) ning kogu 2012. aasta jooksul tehti konkreetsete sidusrühmadega mitmeid intervjuusid. Komisjoni töötajad kohtusid isikutega, kes esindasid Euroopa Ühendust, Euroopa reisijateveo ettevõtjaid, Euroopa Transporditöötajate Föderatsiooni, Euroopa Reisijate Föderatsiooni, Euroopa raudteeinfrastruktuuri ettevõtjaid ja Rahvusvaheline Ühistranspordi Assotsiatsiooni (UITP). Kohtumised ja intervjuud sidusrühmadega korraldati ka Itaalias, Prantsusmaal, Saksamaal, Madalmaades, Poolas, Ungaris, Rootsis ja Ühendkuningriigis.

Enamik sidusrühmi nõustus sihipärase konsulteerimine käigus, et raudteeveo-ettevõtjatele seatud eri turulepääsütökked on avaldanud mõju raudteeveo teenuste kvaliteedile ja sektori konkurentsivõimele ELis. 69 % vastanuist leidis, et põhjuseks on õigusaktide erisugune tõlgendamine. Peamiseks raudteeveo-ettevõtjate turulepääsu tõkkeks peeti infrastruktuuri läbilaskevõime piiranguid (83 % hinnangul).

Konsultatsiooni tulemused näitasid, et seisukohad selle kohta, kuidas tagada raudteeinfrastruktuuri sõltumatu ja tõhus juhtimine, on sobiva lahenduse leidmisel äärmiselt vastandlikud. Enamik transpordiministreid, konkurentsiasutusi, reguleerivaid asutusi, sõltumatuid infrastruktuuriettevõtjaid ja raudteeveo-ettevõtjaid, reisijate- ja kaubaveoteenuste pakkujate ühendusi toetas täielikku lahusust, mis tagaks põhjaliku läbipaistvuse ja kõigi ettevõtjate jaoks võrdsed võimalused. Seevastu valdusettevõtted, sellistest ettevõtjatest sõltuvad infrastruktuuriettevõtjad ja töötajate esindajad viitasid teaduslikule kirjandusele, milles rõhutatakse lahususe negatiivseid külgi, näiteks kõrgemaid tehingukululusid ja lahususe puudustega kaasnevaid ohte. Need sidusrühmad arvasid, et kõnealuste probleemide lahendus võiks olla regulatiivse järelevalve osakaalu suurendamine. 64 % vastanutest toetas mõtet luua kõikide infrastruktuuri kasutajate esindajatest koosnev spetsiaalne asutus, tagades nii kõigi infrastruktuuri kasutajate huvide arvessevõtmise mittediskrimineerival viisil.

Kogu konsultatsiooniprotsessi jooksul kasutas komisjon valinud sidusrühmade kaasamiseks proaktiivset lähenemisviisi. Kuna kõigile asjaosalistele anti võimalus oma seisukohti väljendada, on komisjoni minimaalsed konsulteerimisnõuded täidetud.

Eespool nimetatud välisuuringu ning sidusrühmadega peetud konsultatsioonide käigus tehtud järelduste põhjal hindas komisjon väljapakutud meetmete kvantitatiivset ja kvalitatiivset mõju. Hinnangus uuriti alternatiivseid võimalusi, kuidas uute meetmete abil olemasolevat õigusraamistikku ajakohastada.

3. ETTEPANEKU ÕIGUSLIK KÜLG

3.1. Infrastruktuuriettevõtja määratlus (artikli 3 punkt 2)

Selgituses tuuakse esile kõik infrastruktuuriettevõtja poolt täidetavad infrastruktuuri majandamisega seotud ülesanded, et oleks tagatud kõikide kõnealuste ülesannete kooskõlastatud täitmine. Sellega tühistatakse olemasoleva tekstiga ettenähtud võimalus, et infrastruktuuriettevõtja ülesanded, mis on seotud võrgustikuga või selle osaga, võib anda teistele asutustele või ettevõtjatele. Samuti antakse selgitus infrastruktuuri majandamise eri ülesannete tähenduse kohta.

3.2. Rahvusvahelise reisijateveo teenuse määratlus (artikli 3 punkt 5)

Praeguse artikli 3 punktis 5 on esitatud rahvusvahelise reisijateveo teenuse määratlus. Riigisiseste raudtee-reisijateveoteenuste turu avamisega ei ole vahe tegemine rahvusvaheliste ja riigisiseste reisijateveoteenuste vahel käesoleva direktiivi tähenduses enam asjakohane. Seepärast on kõnealune määratlus tühistatud.

3.3. Raamatupidamisarvestuste lahusus integreeritud rühma sees (artikli 6 lõige 2)

Olemasoleva artikli 6 lõikes 2 on sätestatud võimalus, et raamatupidamisarvestuse lahususe nõude täitmiseks võib ühes äriühingus luua infrastruktuuri ja veoteenuseid majandavad eraldiseisvad üksused. Kuna ettepanek sisaldab erieeskirju mõlema tegevuse lahutamise kohta, tuleb kõnealune säte tühistada.

3.4. Infrastruktuuriettevõtja ja veoettevõtja lahusus (artikkel 7)

Sätte kohaselt on infrastruktuuriettevõtjad võimelised täitma kõiki infrastruktuuri jätkusuutlikuks arenguks vajalikke ülesandeid. Sättega on ühtlasi ette nähtud infrastruktuuriettevõtja ja veoettevõtja lahusus, samuti on keelatud ühel ja samal juriidilisel või füüsilisel isikul infrastruktuuriettevõtjat ja raudteeveo-ettevõtjat samaaegselt kontrollida või mõjutada. Sellega antakse liikmesriigile võimalus olla mõlema juriidilise isiku omanik, tingimusel et kontrolli nende üle teostavad avalik-õiguslikud asutused, kes on üksteisest lahusolevad ja õiguslikult eraldiseisvad.

3.5. Infrastruktuuriettevõtjate sõltumatus vertikaalselt integreeritud ettevõtjate raames (artiklid 7a ja 7b)

Ettepanekus on lubatud, et vertikaalselt integreeritud ettevõtjad, sealhulgas valdusstruktuuriga ettevõtjad, jäävad endiselt infrastruktuuriettevõtja omanikuks. Selgitakse siiski, et see on lubatav üksnes juhul, kui on täidetud tingimused tagamaks, et infrastruktuuriettevõtjal on oma ülesannete täitmiseks tegelikud otsustusõigused. Infrastruktuuriettevõtja sõltumatus tuleb tagada tugevate ja tõhusate kaitsemeetmetega. Sätestatakse, et kaitsemeetmed peaksid hõlmama ettevõtte struktuuri, sealhulgas infrastruktuuriettevõtja ja muude integreeritud struktuuri äriühingute vahelise raharingluse lahusust. Ettepanekus on ühtlasi sätestatud infrastruktuuriettevõtja haldusstruktuuri eeskirjad.

3.6. Nõuetele vastavuse kontrollimine (artikkel 7c)

Sättega kehtestatakse liikmesriigile võimalus piirata nende raudteeveo-ettevõtjate juurdepääsuõigusi, kes on osa vertikaalselt integreeritud ettevõtjatest, juhul kui komisjonil ei ole võimalik kindlaks teha, et infrastruktuuriettevõtjate sõltumatuse tagamise kaitsemeetmed on tõhusalt rakendatud.

3.7. Koordineerimiskomitee (artikkel 7d)

Selle sättega soovitakse tagada, et infrastruktuuriettevõtja ja tema otsustest mõjutatud võrgustikukasutajate (sealhulgas taotlejad, reisijate esindajad ja kaubaveoteenuste kasutajad

ning piirkondlikud ja kohalikud ametiasutused) vaheline tegevus on hästi kooskõlastatud. Loetletud on teemad, mille puhul peaks infrastruktuuriettevõtja võtma arvesse kasutajate nõuannet nende vajaduste kohta seoses infrastruktuuri arengu, tulemuslikkuse eesmärkide, läbilaskevõime jaotamise ja maksustamisega.

3.8. Euroopa infrastruktuuriettevõtjate võrgustik (artikkel 7e)

Ettepanekus luuakse infrastruktuuriettevõtjate piiriülese koostöö aruteluforum, mille sihiks on arendada välja Euroopa raudteevõrgustik. See hõlmab koostööd põhivõrgu koridoride ja raudteekaubaveo koridoride loomisel ning Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteemi arenduskava rakendamisel. Ettepanek hõlmab seda osa, mis peaks võrgustikul olema infrastruktuuriettevõtjate tegevuse kontrollimisel eesmärgiga parandada infrastruktuuriettevõtjate pakutavate teenuste kvaliteeti.

3.9. Raudteeinfrastruktuurile juurdepääsu tingimused (artikkel 10)

Muudetakse artikli 10 lõiget 2, et anda Euroopa raudteeveo-ettevõtjatele juurdepääsuõigus riigisiseste reisijateveoteenuste pakkumisele. Kuna praeguste õigusaktide kohane rahvusvaheliste ja riigisiseste teenuste omavaheline eristamine on välja jäetud, tuleb tühistada artikli 10 lõige 3 ja artikli 10 lõige 4, millega määratleti teenuse rahvusvahelist või riigisisest iseloomu.

3.10. Juurdepääsuõiguse piiramine (artikkel 11)

Sättega antakse liikmesriikidele võimalus piirata juurdepääsuõigusi riigisiseste või rahvusvaheliste teenuste pakkumiseks, kui selle õiguse kasutamine ohustaks avaliku teenindamise lepingu majanduslikku tasakaalu. Nii nagu see on praegu rahvusvaheliste teenuste puhul, sätestatakse, et selle, kas uued riigisisest teenused ohustavad avaliku teenindamise lepingu majanduslikku tasakaalu, peavad määrama ühiste menetluste ja kriteeriumide alusel kindlaks reguleerivad asutused.

3.11. Ühised teavitus- ja integreeritud piletimüügisüsteemid (artikkel 13a)

Selleks et reisijate jaoks oleks tagatud võrgustiku kasuteguri säilimine, antakse kõnealuse sättega liikmesriikidele võimalus luua teavitus- ja integreeritud piletimüügisüsteeme, mis on ühised kõigile raudteeveo-ettevõtjatele, kes pakuvad riigisiseseid reisijateveoteenuseid viisil, mis ei moonuta konkurentsi. Lisaks sellele nähakse sellega ette, et raudteeveo-ettevõtjad võtavad vastu hädaolukorra lahendamise kooskõlastatud plaanid, mille alusel ulatusliku liikluskatkestuse korral reisijatele abi anda.

3.12 Läbilaskevõimega seotud õigused (artikli 38 lõige 4)

Käesolevat sätet muudetakse, et tagada kõikidele turuosalistele nende tegevuse arendamiseks vajalik õiguskindlus. Kehtestatakse ajavahemik, mille jooksul peab reguleeriv asutus hindama, kas avaliku teenindamise lepingu majanduslik tasakaal võiks olla ohustatud. See toimub kooskõlas infrastruktuuri läbilaskevõime jaotamise protsessiga.

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV,

millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. novembri 2012. aasta direktiivi 2012/34/EL (millega luuakse ühtne Euroopa raudteepiirkond) riigisiseste reisijateveoteenuste turu avamise ja raudteeinfrastruktuuri juhtimise osas

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,
võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artiklit 91,
võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,
olles edastanud seadusandliku akti eelnõu liikmesriikide parlamentidele,
võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust,⁴
võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust,⁵
toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt
ning arvestades järgmist:

- (1) Viimase kümne aasta jooksul on reisijateveo osakaalu tõus raudteel olnud ebapiisav selleks, et suurendada selle veo turuosa võrreldes auto- ja õhuvadudega. 6 % suurune reisijateveo osakaal Euroopa Liidu siseses raudteeveos on jäänud üsna stabiilseks. Raudtee-reisijateveoteenused ei vasta kasvavatele vajadustele pakkumise või kvaliteedi osas.
- (2) Liidu raudteekaubaveo turg avati konkurentsile direktiiviga 2004/51/EÜ⁶ alates 2007. aastast ja rahvusvaheline reisijateveo turg direktiiviga 2007/58/EÜ⁷ alates 2010. aastast. Lisaks on mõned liikmesriigid avanud oma riigisiseseid reisijateveoteenused konkurentsile, kas siis avatud juurdepääsuõiguste kohaldamise kaudu või võistleva pakkumismenetluse kaudu avaliku teenindamise lepingute sõlmimiseks või mõlemal viisil.
- (3) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. novembri 2012. aasta direktiiviga 2012/34/EL, millega luuakse ühtne Euroopa raudteepiirkond,⁸ luuakse ühtne Euroopa raudteepiirkond, kus on ühised eeskirjad raudteeveo-ettevõtjate ja infrastruktuuri-ettevõtjate juhtimise, infrastruktuuri rahastamise ja kasutustasude,

⁴ ELT C [...], lk [...].

⁵ ELT C [...], lk [...].

⁶ ELT L 164, 30.4.2004, lk 164.

⁷ ELT L 315, 3.12.2007, lk 44.

⁸ ELT L 343, 14.12.2012, lk 32.

raudteefrastruktuurile ja teenustele juurdepääsu tingimuste ning raudteeturu regulatiivse järelevalve kohta. Sellest lähtuvalt on nüüd võimalik viia liidu raudteeturu avamine lõpule ja reformida infrastruktuuriettevõtjate juhtimist, et tagada infrastruktuurile võrdne juurdepääs.

- (4) Vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivile 2012/34/EL peab komisjon tegema vajaduse korral ettepanekuid seadusandlike meetmete kohta seoses riigisiseste reisijateveoteenuste turu avamisega ja töötama välja sobivad tingimused, et tagada mittediskrimineeriv juurdepääs infrastruktuurile, võttes aluseks olemasolevad nõuded infrastruktuuri majandamise ja veoteenuste lahususe kohta.
- (5) Infrastruktuuri tõhusamaks majandamiseks ja kasutamiseks tuleks luua koordineerimiskomitee, mis aitaks infrastruktuuriettevõtjate ja raudteeveo-ettevõtjate tegevust paremini kooskõlastada.
- (6) Ühtlasi peaksid liikmesriigid tagama, et kõiki raudteefrastruktuuri jätkusuutlikuks toimimiseks, hoolduseks ja arenguks vajalikke ülesandeid täidab kooskõlastatud viisil infrastruktuuriettevõtja ise.
- (7) Piiriülesed probleemid tuleks tõhusalt lahendada eri liikmesriikide infrastruktuuriettevõtjate vahel, luues selleks Euroopa infrastruktuuriettevõtjate võrgustiku.
- (8) Selleks et tagada võrdne juurdepääs infrastruktuurile, tuleks kõrvaldada huvide konfliktid, mis tulenevad infrastruktuuri majandamist ja vedusid hõlmavatest integreeritud struktuuridest. Ainuke viis, kuidas tagada raudteefrastruktuurile võrdne juurdepääs, on kaotada põhjus konkurentide diskrimineerida. See on ka eeldus riigisiseste raudtee-reisijateveoteenuste turu edukaks avamiseks. Ühtlasi õnnestuks nii kõrvaldada integreeritud struktuuri puhul esinev ja turumoonutusi tekitav ristsubsideerimise võimalus.
- (9) Praegused nõudmised infrastruktuuriettevõtjate ja raudteeveo-ettevõtjate lahususe kohta on sätestatud direktiivis 2012/34/EL ning need hõlmavad üksnes infrastruktuuriettevõtjate peamisi ülesandeid, milleks on otsuste tegemine rongiliinide jaotamise kohta ning otsuste tegemine infrastruktuuri kasutustasu kohta. Siiski oleks vaja, et kõiki ülesandeid täidetak sõltumatult, kuna teatavaid ülesandeid saab kasutada ka diskrimineerivalt konkurentide vastu. See puudutab eelkõige investeerimis- või hooldusotsuseid, mida saab teha neid võrgustiku osi eelistades, mida integreeritud ettevõtjate veoettevõtjad peamiselt kasutavad. Hooldustööde kavandamise otsused võivad mõjutada rongiliinide kättesaadavust konkurentide jaoks .
- (10) Direktiivi 2012/34/EL praegused nõudmised hõlmavad üksnes sõltumatust õiguslikul, organisatsioonilisel ja otsuste vastuvõtmise tasandil. See ei välista täielikult võimalust säilitada integreeritud ettevõtjat, kui kõik kolm sõltumatuskategoriat on tagatud. Otsuste vastuvõtmise puhul peab olema tagatud, et kohaste kaitsemeetmetega välistatakse integreeritud ettevõtja kontroll infrastruktuuriettevõtja otsuste vastuvõtmise üle. Kuid isegi selliste kaitsemeetmete täielik rakendamine ei välista kõiki diskrimineeriva käitumise võimalusi konkurentide suhtes, mida vertikaalselt integreeritud ettevõtja olemasolul ette tuleb. Integreeritud struktuuride puhul on ristsubsideerimise võimalus endiselt olemas või siis on reguleerivatel asutustel väga raske sellise ristsubsideerimise vältimiseks kehtestatud kaitsemeetmeid kontrollida ja jõustada. Infrastruktuuriettevõtja institutsiooni lahutamine vedude institutsioonist oleks kõnealuste probleemide lahendamiseks kõige tõhusam võimalus.

- (11) Seepärast tuleks kohustada liikmesriike tagama, et samal juriidilisel või füüsilisel isikul või samadel juriidilistel või füüsilistel isikutel ei oleks õigust kontrollida infrastruktuuriettevõtjat ja omada samaaegselt kontrolli- või mis tahes muud õigust raudteeveo-ettevõtja üle. Vastupidi, kontroll raudteeveo-ettevõtja üle peaks välistama võimaluse omada kontrolli- või mis tahes muud õigust infrastruktuuriettevõtja üle.
- (12) Kui liikmesriigid siiski säilitavad infrastruktuuriettevõtja vertikaalselt integreeritud ettevõtja osana, peaksid nad vähemalt kehtestama ranged kaitsemeetmed, millega tagada, et infrastruktuuriettevõtja tervikuna oleks integreeritud ettevõtjast tegelikult sõltumatu. Kõnealused kaitsemeetmed ei peaks hõlmama mitte üksnes infrastruktuuriettevõtja kooskõlastatud tegevust seoses integreeritud ettevõtjaga, vaid ka infrastruktuuriettevõtja majandamise struktuuri ja kui võimalik, siis vältida integreeritud struktuuri sees finantsülekandeid infrastruktuuriettevõtja ja integreeritud ettevõtja mõne muu juriidilise isiku vahel. Infrastruktuuriettevõtja majandamise sõltumatuse tähenduses ei ole need kaitsemeetmed üksnes vastavuses sellega, mis on vajalik olemasolevate nõudmiste täitmiseks seoses otsuste tegemise sõltumatusega peamistes direktiiviga 2012/34/EL ettenähtud ülesannetes, vaid need lähevad nimetatud nõuetest kaugemale ning nendesse on lisatud sätted, et välistada võimalus kasutada infrastruktuuriettevõtja tulu vertikaalselt integreeritud ettevõtja muude juriidiliste üksuste rahastamiseks. Seda tuleks kohaldada liikmesriikide maksustamisseadustest sõltumata ja ilma et see piiraks ELi riigiabieeskirjade kohaldamist.
- (13) Hoolimata sõltumatust tagavate kaitsemeetmete rakendamisest võivad vertikaalselt integreeritud ettevõtjad kasutada ära oma struktuuri ja pakkuda sellistesse ettevõtetesse kuuluvatele raudteesektori ettevõtjatele teenimatuid konkurentsieeliseid. Sel põhjusel ja ilma, et see mõjutaks Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklit 258, peaks komisjon liikmesriigi taotlusel või omal algatusel kontrollima, et kõnealuseid kaitsemeetmeid rakendatakse tegelikult ning et veel esinev konkurentsi moonutamine kaotatakse. Juhul kui komisjon ei suuda seda kindlaks teha, peaks kõigil liikmesriikidel olema võimalus asjaomaste integreeritud ettevõtjate juurdepääsuõigusi piirata või tagasi võtta.
- (14) Asjaolu, et liidu raudteeveo-ettevõtjatele antakse riigisiseste reisijateveoteenuste osutamiseks juurdepääsuõigus kõigi liikmesriikide raudteeinfrastruktuurile, võib mõjutada avaliku teenindamise lepingu alusel osutatavate raudtee reisijateveoteenuste korraldamist ja rahastamist. Liikmesriikidel peaks olema võimalus piirata kõnealust juurdepääsuõigust juhul, kui nimetatud õigus ohustaks nende avaliku teenindamise lepingute majanduslikku tasakaalu ja kui asjaomane reguleeriv asutus on selle heaks kiitnud.
- (15) Reguleerivad asutused peaksid huvitatud isikute taotlusel ja objektiivse majandusanalüüsi alusel hindama, millist võimalikku mõju avaldavad riigisisised reisijateveoteenused, mida osutatakse avatud juurdepääsu alusel kehtivate avaliku teenindamise lepingute raames.
- (16) Hindamise puhul tuleks arvesse võtta vajadust tagada kõikidele turuosalistele nende tegevuse arendamiseks vajalik õiguskindlus. Menetlus peaks olema nii lihtne, tõhus ja läbipaistev kui võimalik ning infrastruktuuri läbilaskevõime jaotamise protsessiga ühtlustatud.
- (17) Hinnangu andmisel, kas avaliku teenindamise lepingu majanduslik tasakaal võiks olla ohustatud, tuleks võtta arvesse eelnevalt kindlaksmääratud kriteeriume. Kriteeriumid ja üksikasjad, mida tuleb menetluse käigus järgida, võivad aja jooksul muutuda, seda

eelkõige reguleerivate asutuste, pädevate ametiasutuste ja raudteeveo-ettevõtjate kogemuste valguses ning arvestades riigisiseste reisijateveoteenuste iseärasusi.

- (18) Hindamisel, kas avaliku teenindamise lepingu majanduslik tasakaal võiks olla ohustatud, peaksid reguleerivad asutused võtma arvesse kehtivatel avaliku teenindamise lepingutel põhinevate uute teenuste majanduslikku mõju, arvestades mõju avaliku teenindamise lepinguga hõlmatud teenuste tasuvusele ja mõju netokuludele lepingu sõlminud pädeva riigiasutuse jaoks. Hindamiseks tuleks uurida selliseid näitajaid nagu reisijatepoolne nõudlus, piletihindade kindlaksmääramine, piletimüügi korraldus, peatuste asukohad ja arv ning kavandatud uue teenuse ajakava ja sagedus.
- (19) Raudtee reisijateveoteenuse atraktiivsuse suurendamiseks peaks liikmesriikidel olema õigus nõuda, et riigisiseseid reisijateveoteenuseid osutavad raudteeveo-ettevõtjad osaleksid ühises teavitus- ja integreeritud piletisüsteemis, millega hallatakse pileteid, otsepileteid ning broneeringuid. Kui selline süsteem on loodud, tuleks tagada, et see ei tekita konkurentsimoonusi või diskrimineerimist raudteeveo-ettevõtjate vahel.
- (20) Kooskõlas liikmesriikide ja komisjoni 28. septembri 2011. aasta ühise poliitilise deklaratsiooniga selgitavate dokumentide kohta⁹ kohustuvad liikmesriigid lisama ülevõtmismeetmeid käsitlevale teatele ühe või mitu dokumenti, milles selgitatakse seost direktiivi komponentide ja ülevõetavate siseriiklike õigusaktide vastavate osade vahel. Käesoleva direktiivi puhul leiab seadusandja, et selliste dokumentide edastamine on põhjendatud,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

Artikkel 1

Direktiivi 2012/34/EL muudetakse järgmiselt.

1. Artiklit 3 muudetakse järgmiselt.

(a) Punkt 2 asendatakse järgmisega:

„(2) „infrastruktuuri-ettevõtja” – asutus või ettevõtja, kes tagab võrgustikus oleva raudteeinfrastruktuuri arendamise, käitamise ja hooldamise; arendamine hõlmab võrgustiku kavandamist, finants- ja investeeringutealast kavandamist ning infrastruktuuride ülesehitamist ja ajakohastamist; infrastruktuuri käitamine hõlmab kõiki üksikasju nii rongiliinide jaotamise (sealhulgas rongiliinide määratlemine, nende kättesaadavuse hindamine ja jaotamine) kui ka infrastruktuuri kasutustasu kohta (sealhulgas tasude kindlaksmääramine ja kogumine); hooldamine hõlmab infrastruktuuri uuendamist ja muid varahaldustegevusi.”

(b) Punkt 5 jäetakse välja.

(c) Lisatakse järgmine uus punkt 31:

„(31) „vertikaalselt integreeritud ettevõtja” on ettevõtja, mille puhul – ühe või mitme raudteeveo-ettevõtja omanik või osaline omanik on infrastruktuuri-ettevõtjana (valdusettevõtja) üks ja sama ettevõtja või

⁹ ELT C 369, 17.12.2011, lk 14.

- infrastruktuuriettevõtja omanik või osaline omanik on üks või mitu raudteeveo-ettevõtjat või
- ühe või mitme raudteeveo-ettevõtja omanik või osaline omanik on infrastruktuuriettevõtja.”

2. Artikli 6 lõige 2 jäetakse välja.
3. Artikkel 7 asendatakse järgmisega.

„Artikkel 7

Infrastruktuuriettevõtja institutsiooniline lahutamine

1. Liikmesriigid tagavad, et infrastruktuuriettevõtja täidab kõiki artikli 3 punktis 2 osutatud ülesandeid ja on mis tahes raudteeveo-ettevõtjast sõltumatu.

Infrastruktuuriettevõtja sõltumatuse tagamiseks peavad liikmesriigid seisma hea, et infrastruktuuriettevõtjad on koondunud asutusse, mis on mis tahes raudteeveo-ettevõtjast õiguslikult lahutatud.

2. Liikmesriigid peavad ühtlasi tagama, et samal juriidilisel või füüsilisel isikul või samadel juriidilistel või füüsilistel isikutel ei oleks õigust:
 - a) omada raudteeveo-ettevõtja ja infrastruktuuriettevõtja üle samaaegset otsest või kaudset kontrolli nõukogu määruse (EÜ) nr 139/2004¹⁰ tähenduses, omada nendega seotud finantshuvisid või rakendada nende suhtes mis tahes õigust;
 - b) nimetada ametisse järelevalvenõukogu ja haldusnõukogu liikmeid või infrastruktuuriettevõtjat seaduslikult esindavaid asutusi ning omada raudteeveo-ettevõtja üle samaaegset otsest või kaudset kontrolli, nendega seotud finantshuvisid või rakendada nende suhtes mis tahes õigust;
 - c) olla järelevalvenõukogu ja haldusnõukogu liige või asutus, mis esindab seaduslikult nii raudteeveo-ettevõtjat kui ka infrastruktuuriettevõtjat;
 - d) majandada raudteeinfrastruktuuri või osaleda infrastruktuuriettevõtja majandamises ning omada raudteeveo-ettevõtja üle samaaegset otsest või kaudset kontrolli, nendega seotud finantshuvisid või rakendada nende suhtes mis tahes õigust või majandada raudteeveo-ettevõtet või osaleda selle majandamises ja omada infrastruktuuriettevõtja üle samaaegset otsest või kaudset kontrolli, temaga seotud mis tahes huvisid või rakendada tema suhtes mis tahes õigust.
3. Käesoleva artikli rakendamisel juhul, kui lõikes 2 osutatud isik on liikmesriik või mõni muu avaliku sektori asutus, ei tohi kaks õiguslikult eraldiseisvat ja teineteisest lahusolevat riigiasutust, kes teostavad kontrolli või rakendavad muid lõikes 2 osutatud õigusi infrastruktuuriettevõtja ja raudteeveo-ettevõtja üle, olla sama isik või samad isikud.
4. Tingimusel, et ei teki huvide konflikti ja tundliku äriteabe konfidentsiaalsus on tagatud, võib infrastruktuuriettevõtja sõlmida raudteeveo-ettevõtjate või infrastruktuuriettevõtja järelevalve all tegutseva muu asutusega arendamise,

¹⁰

ELT L 24, 29.1.2004, lk 1.

uuendamise ja hooldustööde alltöövõtulepingu, mille üle ta säilitab otsustusõiguse.

5. Kui käesoleva direktiivi jõustumiskuupäeval kuulub infrastruktuuriettevõtja vertikaalselt integreeritud ettevõtjale, võib liikmesriik otsustada käesoleva artikli lõikeid 2–4 mitte kohaldada. Sellisel juhul peab asjaomane liikmesriik tagama, et infrastruktuuriettevõtja täidab kõiki artikli 3 lõikes 2 osutatud ülesandeid ja tal on kooskõlas artiklites 7a–7c sätestatud nõuetega raudteeveoettevõtjast tegelik sõltumatus organisatsioonilisel ja otsuste vastuvõtmise tasandil.

4. Lisatakse artiklid 7a–7e.

„Artikkel 7a

Infrastruktuuriettevõtja tegelik sõltumatus vertikaalselt integreeritud ettevõttes

1. Liikmesriigid tagavad, et infrastruktuuriettevõtja on asutatud õiguslikult eraldiseisvana mis tahes raudteeveo-ettevõtjast või selliseid ettevõtjaid kontrollivast valdusettevõtjast või vertikaalselt integreeritud ettevõtja mis tahes muudest juriidilistest üksustest.
2. Vertikaalselt integreeritud ettevõtjate alla kuuluvatel juriidilistel isikutel, kes tegutsevad raudteeveoteenuste turgudel, ei tohi olla otseseid ega kaudseid osalusi infrastruktuuriettevõttes. Infrastruktuuriettevõtjal ei tohi olla ka ühtki otsest ega kaudset osalust raudteeveoteenuste turul tegutseva vertikaalselt integreeritud ettevõtja mis tahes juriidilises isikus.
3. Infrastruktuuriettevõtja tulu ei tohi kasutada vertikaalselt integreeritud ettevõtja muude juriidiliste isikute rahastamiseks, sissetulekut võib kasutada üksnes infrastruktuuriettevõtja tegevuse rahastamiseks ja vertikaalselt integreeritud ettevõtja viimasele omanikule dividendide maksmiseks. Infrastruktuuriettevõtja ei tohi anda laenu vertikaalselt integreeritud ettevõtja mis tahes juriidilisele isikule ning vertikaalselt integreeritud ettevõtja mis tahes juriidiline isik ei tohi anda laenu infrastruktuuriettevõtjale. Muude juriidiliste isikute poolt infrastruktuuriettevõtjale pakutud mis tahes teenused põhinevad lepingutel ja nende eest tasutakse turuhindades. Infrastruktuuriettevõtja tasumisele kuuluv võlg peab olema selgelt eraldatud vertikaalselt integreeritud ettevõtja muude juriidiliste isikute poolt tasumisele kuuluvast võlast ning neid võlgu tuleb teenindada üksteisest lahus. Infrastruktuuriettevõtja ja vertikaalselt integreeritud ettevõtja muude juriidiliste isikute raamatupidamisarvestust peetakse viisil, mis tagab kõnealuste sätete täitmise ning infrastruktuuriettevõtjate ja vertikaalselt integreeritud ettevõtja muude juriidiliste isikute lahusoleva raharingluse.
4. Ilma et see piiraks artikli 8 lõike 4 kohaldamist, leiab infrastruktuuriettevõtja kapitaliturult vahendeid ise ja mitte vertikaalselt integreeritud ettevõtja muude juriidiliste isikute kaudu. Vertikaalselt integreeritud ettevõtja muud juriidilised isikud ei otsi vahendeid infrastruktuuriettevõtja kaudu.
5. Infrastruktuuriettevõtja peab üksikasjalikku arvestust mis tahes äri- ja finantssuhete kohta vertikaalselt integreeritud ettevõtja muude juriidiliste isikutega ja teeb need vastavalt artikli 56 lõikele 12 reguleerivale asutusele viimase taotlusel kättesaadavaks.

Artikkel 7b

Infrastruktuuriettevõtja töötajate ja juhatuse tegelik sõltumatus vertikaalselt integreeritud ettevõttes

1. Ilma et see piiraks reguleeriva asutuse poolt artikli 56 kohaselt tehtud otsuseid, on infrastruktuuriettevõtjal kõigi artikli 3 punktis 2 osutatud ülesannete puhul tõhusad otsustamisvolitused, mis on sõltumatud vertikaalselt integreeritud ettevõtja muudest juriidilistest isikutest. Infrastruktuuriettevõtja üldise majandamisstruktuuri ja korporatiivse põhikirjaga tagatakse, et mitte ühelgi vertikaalselt integreeritud ettevõtja muudest juriidilistest isikutest ei oleks õigust määrata otseselt või kaudselt kindlaks infrastruktuuriettevõtja käitumist seoses asjaomaste ülesannetega.

2. Infrastruktuuriettevõtja haldusnõukogu liikmed ning kõrgemad ametnikud ei kuulu vertikaalselt integreeritud ettevõtja muude juriidiliste isikute järelevalve- või haldusnõukogusse ega ole vertikaalselt integreeritud ettevõtja muude juriidiliste isikute kõrgemad ametnikud.

Vertikaalselt integreeritud ettevõtja muude juriidiliste isikute järelevalve- või haldusnõukogu liikmed ja kõrgemad ametnikud ei ole infrastruktuuriettevõtja haldusnõukogu liikmed ega kõrgemad ametnikud.

3. Infrastruktuuriettevõtjal on järelevalvenõukogu, mis koosneb vertikaalselt integreeritud ettevõtja tegelike omanike esindajatest.

Järelevalvenõukogu võib artiklis 7d osutatud koordineerimiskomiteega viimase pädevuses olevatel teemadel konsulteerida.

Otsused, mis käsitlevad infrastruktuuriettevõtja haldusnõukogu liikmete ametisse nimetamist ja töösuhte pikendamist, töötingimusi, sealhulgas töötasu, ja töösuhte lõpetamist, võtab vastu järelevalvenõukogu. Infrastruktuuriettevõtja haldusnõukogu liikmete ametisse nimetamise ja selle pikendamise eest vastutava järelevalvenõukogu poolt ametisse nimetatud isikute nimed ja nende ametiajal kehtivad tingimused, ametiaja kestus ja töösuhte lõpetamine ning iga sellise kavandatava ametist vabastamise põhjused teatatakse artiklis 55 osutatud reguleerivale asutusele. Käesolevas lõikes osutatud tingimused ja otsused on siduvad ainult siis, kui reguleeriv asutus on need sõnaselgelt heaks kiitnud. Reguleeriv asutus võib selliste otsuste suhtes esitada vastuväited, kui haldusnõukogusse nimetatud isikute ametialane sõltumatus tekitab kahtlusi või kui infrastruktuuriettevõtja haldusnõukogu liikmega lõpetakse töösuhe ennetähtaegselt.

Haldusnõukogu liikmetele tagatakse nende töösuhte ennetähtaegse lõpetamisega seotud kaebuste korral tulemuslik kaebuse esitamise õigus reguleerivale asutusele.

4. Kolme aasta jooksul pärast infrastruktuuriettevõtja juurest lahkumist ei tohi infrastruktuuriettevõtja järelevalvenõukogu või haldusnõukogu liikmed ning kõrgemad ametnikud töötada vertikaalselt integreeritud ettevõtja muude juriidiliste isikute juures mis tahes kõrgel ametikohal. Kolme aasta jooksul pärast vertikaalselt integreeritud ettevõtja muude juriidiliste isikute juurest lahkumist ei tohi nende järelevalvenõukogu või haldusnõukogu liikmed ning kõrgemad ametnikud töötada infrastruktuuriettevõtja juures mis tahes kõrgel ametikohal.

5. Infrastruktuuriettevõtjal on oma töötajad, kelle töökoht asub vertikaalselt integreeritud ettevõtja muudest juriidilistest isikutest eraldi. Selleks et tagada

infrastruktuuriettevõtjate sõltumatus, peab juurdepääs teabesüsteemidele olema kaitstud. Sisekorraeeskirjades või töölepingutes tuleb suhted vertikaalselt integreeritud ettevõtja muude juriidiliste isikutega selgelt piirata sellise ametliku teabevahetusega infrastruktuuriettevõtja ülesannete teostamisel, mida teostatakse ka seoses teiste raudteeveo-ettevõtjatega väljaspool vertikaalselt integreeritud ettevõtjat. Muid kui punktis c osutatud töötajaid tohib infrastruktuuriettevõtja ja vertikaalselt integreeritud ettevõtja muude juriidiliste isikute vahel üle kanda üksnes juhul, kui tundlik teave ei levi nende kaudu edasi.

6. Infrastruktuuriettevõtjal peab olema vajalik organisatoorne võimekus, et täita oma ülesandeid vertikaalselt integreeritud ettevõtja muudest juriidilistest isikutest sõltumata ning ta ei tohi delegeerida nende ülesannete täitmist või sellekohast tegevust kõnealustele juriidilistele isikutele.
7. Infrastruktuuriettevõtja järelevalve- ja haldusnõukogu liikmed ja kõrgemad ametnikud ei tohi omada mingit huvi otseselt või kaudselt seoses vertikaalselt integreeritud ettevõtja muu juriidilise isikuga või saada neist rahalist kasu. Töötulemustel põhinevad üksikasjad nende tasustamisel ei tohi sõltuda vertikaalselt integreeritud ettevõtja muu juriidilise isiku või tema kontrolli all oleva muu juriidilise isiku, vaid üksnes infrastruktuuriettevõtja majandustegevuse tulemustest.

Artikkel 7c

Nõuetele vastavuse kontrollimise menetlus

1. Komisjon otsustab liikmesriigi taotlusel või omal initsiatiivil, kas vertikaalselt integreeritud ettevõtja osaks olevad infrastruktuuriettevõtjad vastavad artikli 7a ja 7b nõuetele ja kas kõnealuste nõuete rakendamine on piisav, et tagada kõikidele raudteeveo-ettevõtjatele võrdsed võimalused, samuti seda, et asjaomasel turul ei esineks konkurentsi moonutamist.
2. Komisjonil on õigus nõuda liikmesriigilt, kus vertikaalselt integreeritud ettevõtja on asutatud, mõistliku aja jooksul vajalikku teavet. Komisjon konsulteerib reguleeriva asutuse või reguleerivate asutustega ja vajaduse korral artiklis 57 osutatud reguleerivate asutuste võrgustikuga.
3. Liikmesriik võib piirata artikliga 10 ette nähtud juurdepääsuõigusi nende raudteeveo ettevõtjate puhul, kes kuuluvad vertikaalselt integreeritud ettevõtja alla, kellele asjaomane infrastruktuuriettevõtja kuulub, kui komisjon teavitab liikmesriike sellest, et ühtegi lõike 1 kohast taotlust ei ole esitatud, või seni kuni komisjon on taotluse läbi vaadanud või kui komisjon otsustab vastavalt artikli 62 lõikes 2 osutatud menetlusele, et:
 - a) komisjoni lõike 2 kohasele teabetaotlusele ei esitatud ühtegi asjakohast vastust või
 - b) asjaomane infrastruktuuriettevõtja ei vasta artiklites 7a ja 7b esitatud nõuetele või
 - c) artiklites 7a ja 7b esitatud nõuete rakendamisest ei piisa, et tagada kõikidele raudteeveo-ettevõtjatele võrdsed võimalused ning et välistada liikmesriigis, kus infrastruktuuriettevõtja asub, konkurentsi moonutamine.

Komisjon teeb otsuse mõistliku ajavahemiku jooksul.

4. Asjaomane liikmesriik võib taotleda, et komisjon võtaks oma lõikes 3 osutatud otsuse tagasi vastavalt artikli 62 lõikes 2 osutatud menetlusele, kui liikmesriik tõendab komisjonile, et otsuse tegemise aluseks olnud põhjust enam ei eksisteeri. Komisjon teeb otsuse mõistliku ajavahemiku jooksul.
5. Ilma et see piiraks lõikeid 1–4, kontrollib artiklites 7a ja 7b sätestatud nõuete vastavust artiklis 55 osutatud reguleeriv asutus. Igal taotlejal on õigus esitada reguleerivale asutusele kaebus, kui ta leiab, et need nõuded ei ole täidetud. Sellise kaebuse korral teeb reguleeriv asutus artikli 56 lõikes 9 märgitud ajavahemikus otsuse olukorra parandamiseks võetavate meetmete kohta.

Artikkel 7d

Koordineerimiskomitee

1. Liikmesriigid tagavad, et infrastruktuuriettevõtjad asutavad iga võrgustiku kohta koordineerimiskomitee ja korraldavad selle tegevust. Kõnealuse komitee liikmeks võivad olla vähemalt infrastruktuuriettevõtja, teadaolevad taotlejad artikli 8 lõike 3 tähenduses ning soovi korral võimalikud taotlejad, neid esindavad organisatsioonid, kauba- ja reisijateveoteenuste kasutajate esindajad ning vajaduse korral piirkondlike ja kohalike asutuste esindajad. Liikmesriikide esindajad ja asjaomane reguleeriv asutus kutsutakse koordineerimiskomitee koosolekutele vaatlejatena.
2. Koordineerimiskomitee teeb ettepanekuid, milles käsitletakse või nõustatakse infrastruktuuriettevõtjat ja vajaduse korral liikmesriiki järgmistes küsimustes:
 - a) taotlejate vajadused seoses infrastruktuuri võimekuse hooldamise ja arendamisega;
 - b) artiklis 30 osutatud lepingutes sisalduva kliendile suunatud tegevuse eesmärkide sisu, artikli 30 lõikes 1 osutatud stiimulite sisu ja nende rakendamine;
 - c) artiklis 27 osutatud võrgustiku teadaande sisu ja rakendamine;
 - d) riigi kehtestatud tasude määramise raamistik ja eeskirjad ning infrastruktuuriettevõtja poolt vastavalt artiklile 29 sätestatud tasude määramise skeem ja tase ning infrastruktuuri kasutustasude struktuur;
 - e) infrastruktuuri läbilaskevõime jaotamise protsess, sealhulgas eelistuste eeskirjad võimsuse jaotamiseks infrastruktuuri kasutaja eri kategooriate vahel;
 - f) ühendvedudega seotud küsimused;
 - g) mis tahes muud küsimused, mis on seotud infrastruktuurile juurdepääsu ja selle kasutamise tingimustega ning infrastruktuuriettevõtja teenuste kvaliteediga.

Koordineerimiskomiteel on kõnealuste ülesannete täitmiseks õigus nõuda infrastruktuuriettevõtjalt vajalikku teavet punktide a–g kohta.

3. Koordineerimiskomitee koostab kodukorra, mis hõlmavad eelkõige koosolekutel osalemist ja koosolekute toimumise sagedust (vähemalt kord kvartalis). Koordineerimiskomitee arutelude aruanne koos komitee liikmete vastavate seisukohtadega esitatakse kord aastas infrastruktuuriettevõtjale, liikmesriigile, asjaomasele reguleerivale asutusele ja komisjonile.

Artikkel 7e

Euroopa infrastruktuuriettevõtjate võrgustik

1. Liikmesriigid tagavad, et infrastruktuuriettevõtjad osalevad ja teevad koostööd võrgustikus, et arendada välja Euroopa raudteevõrgustiku infrastruktuur ja hakata eelkõige õigeaegselt ja tõhusalt rakendama üleeuroopalist transpordivõrku, mis hõlmab määruse (EL) nr 913/2010¹¹ kohaseid põhivõrgu koridore ja raudteekaubaveokoridore ning otsusega 2012/88/EL¹² kehtestatud ERTMSi arenduskava.

Komisjon on võrgustiku liige. Ta koordineerib ja toetab võrgustiku tööd ning annab soovitusi, kui see on asjakohane. Ta tagab aktiivse koostöö asjaomaste infrastruktuuriettevõtjate vahel.

2. Võrgustik osaleb artiklis 15 osutatud turujärelevalvetegevuses ning võrdleb infrastruktuuriettevõtjate tõhusust ühiste näitajate ja kvaliteedi kriteeriumite alusel, nagu näiteks nende võrkude usaldusväärsus, tootmisvõimsus, kättesaadavus, täpsus ja ohutus, varade kvaliteet ja kasutamine, hooldus, uuendamine, suurendamine, investeringud ja rahaline tõhusus.
3. Komisjon võib vastu võtta meetmed, millega kehtestatakse võrgustiku ühised põhimõtted ja tavad, et tagada eelkõige järjepidevus võrdlusuuringutes, ning menetlused, mida tuleb võrgustikus toimuva koostöö puhul järgida. Kõnealused meetmed võetakse vastu kooskõlas artikli 62 lõikes 3 osutatud menetlusega.”

5. Artiklit 10 muudetakse järgmiselt.

- (a) Lõige 2 asendatakse järgmisega:

„2. Raudteeveo-ettevõtjatele tuleb tagada õiglastel, mittediskrimineerivatel ja läbipaistvatel tingimustel juurdepääsuõigus raudteeinfrastruktuurile kõigis liikmesriikides igat liiki reisijateveoteenuste osutamiseks. Raudteeveo-ettevõtjatel on õigus reisijaid peale võtta ühes jaamas ja lasta neil maha minna teises jaamas. Kõnealune õigus hõlmab ka juurdepääsu infrastruktuuriga seotud teenindusrajatistele, millele on osutatud II lisa punktis 2.”

- (b) Lõiked 3 ja 4 jäetakse välja.

6. Artiklit 11 muudetakse järgmiselt.

- (a) Lõige 1 asendatakse järgmisega:

„1. Liikmesriigid võivad piirata artikli 10 lõikes 2 osutatud juurdepääsuõigust reisijateveoteenustele kindla lähte- ja sihtkoha vahel, kui üks või mitu avaliku teenindamise lepingut hõlmab sama marsruuti või alternatiivset teed ja kui selle õiguse kasutamine ohustab avaliku teenindamise lepingu majanduslikku tasakaalu.”

- (b) Lõike 2 esimene lõik asendatakse järgmisega:

¹¹ ELT L 276, 20.10.2010, lk 22.

¹² ELT L 51, 23.2.2012, lk 51.

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

- a) avaliku teenindamise lepingu sõlminud pädev asutus või pädevad asutused;
 - b) muu asjaomane pädev asutus, kellel on õigus käesoleva artikli alusel juurdepääsu piirata;
 - c) infrastruktuuriettevõtja;
 - d) avaliku teenindamise lepingu alusel tegutsev raudteeveo-ettevõtja.”
- (c) Lõige 3 asendatakse järgmisega:

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

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

Kui reguleeriv asutus otsustab, et artikli 38 lõikes 4 osutatud reisijateveoteenus ohustab avaliku teenindamise lepingu majanduslikku tasakaalu, pakub ta sellele tegevusele võimalikud alternatiivid, mis tagaksid, et artikli 10 lõikega 2 ette nähtud juurdepääsuõiguste tagamise tingimused oleksid täidetud.”

- (d) Lõige 5 jäetakse välja.

7. Lisatakse järgmine artikkel 13a:

„Artikkel 13a

Ühised teavitus- ja integreeritud piletimüügisüsteemid

1. Ilma et see piiraks määrust (EÜ) nr 1371/2007¹³ ja direktiivi 2010/40/EL,¹⁴ võivad liikmesriigid nõuda, et riigisiseseid reisijateveoteenuseid pakkuvad raudteeveo-ettevõtjad osaleksid ühises teavitus- ja integreeritud piletimüügisüsteemis, et pakkuda pileteid, otsepileteid ja broneeringuid või anda pädevatele asutustele õigus sellise süsteemi loomiseks. Kui selline süsteem on loodud, tagab liikmesriik, et see ei tekita turumoonutusi või diskrimineerimist raudteeveo-ettevõtjate vahel ning et seda haldab avalik-õiguslik või eraõiguslik juriidiline isik või kõigi reisijateveoteenust osutavate raudteeveo-ettevõtjate ühendus.

¹³ ELT L 315, 3.12.2007, lk 14.

¹⁴ ELT L 207, 6.8.2010, lk 1.

2. Liikmesriigid nõuavad, et reisijateveoteenust osutavad raudteeveo-ettevõtjad koostavad ja kooskõlastavad hädaolukorra lahendamise plaanid, et anda reisijatele määruse (EÜ) nr 1371/2007 artikli 18 kohast abi teenuste olulise katkemise korral.”

8. Artiklis 38 asendatakse lõige 4 järgmisega:

„4. Kui taotleja kavatseb taotleda infrastruktuuri läbilaskevõimet reisijateveo teenuse pakkumiseks, teavitab ta infrastruktuuriettevõtjaid ja asjaomaseid reguleerivaid asutusi mitte vähem kui 18 kuud enne selle liiklusgraafiku jõustumist, mille kohta läbilaskevõimet taotletakse. Selleks et asjaomased reguleerivad asutused saaksid hinnata, milline on võimalik majanduslik mõju olemasolevatele avaliku teenindamise lepingutele, peavad reguleerivad asutused tagama, et kõiki pädevaid asutusi, kes on sõlminud avaliku teenindamise lepingus määratletud marsruudil raudtee-reisijateveoteenuse lepingu, ja kõiki teisi asjaomaseid pädevaid asutusi, kellel on artikli 11 alusel õigus piirata kasutusõigust, ja avaliku teenindamise lepingu alusel kõnealusel rahvusvahelisel reisijateveoteenuse marsruudil tegutsevaid raudteeveo-ettevõtjaid, teavitatakse viivitamata ja hiljemalt viie päeva jooksul.”

9. Artiklis 63 asendatakse lõige 1 järgmisega:

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

Samaks kuupäevaks annab komisjon hinnangu, kas seoses vertikaalselt integreeritud ettevõtja osaks olevate infrastruktuuriettevõtjatega esineb endiselt diskrimineerivat tegevust või konkurentsi moonutamist. Komisjon teeb vajaduse korral ettepanekud uute seadusandlike meetmete kohta.”

Artikkel 2

1. Liikmesriigid võtavad vastu käesoleva direktiivi täitmiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid ja avaldavad need hiljemalt [18 kuud pärast jõustumist]. Liikmesriigid edastavad viivitamata komisjonile kõnealuste sätete teksti.

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

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

Artikkel 3

1. Käesolev direktiiv jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.
2. Artikli 1 lõikeid 5–8 kohaldatakse alates 1. jaanuarist 2018 [ajastatuna lähtuvalt 14. detsembril 2019 algavast liiklusgraafikuperioodist].

Artikkel 4

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Brüssel,

*Euroopa Parlamendi nimel
president*

*Nõukogu nimel
eesistuja*