

Brüssel, XXX
[...] (2016) XXX draft

2013/0029 (COD)

**KOMISJONI TEATIS
EUROOPA PARLAMENDILE,**

mis on esitatud Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 294 lõike 6 alusel

ning milles käsitletakse

**nõukogu seisukohta seoses järgmise õigusakti vastuvõtmisega: Euroopa Parlamendi ja
nõukogu direktiiv, millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi
2012/34/EL (millega luuakse ühtne Euroopa raudteepiirkond) riigisiseste
reisijateveoteenuste turu avamise ja raudteetaristu juhtimise osas**

(EMPs kohaldatav tekst)

**KOMISJONI TEATIS
EUROOPA PARLAMENDILE,**

mis on esitatud Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 294 lõike 6 alusel

ning milles käsitletakse

nõukogu seisukohta seoses järgmise õigusakti vastuvõtmisega: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2012/34/EL (millega luuakse ühtne Euroopa raudteepiirkond) riigisiseste reisijateveoteenuste turu avamise ja raudteetaristu juhtimise osas

(EMPs kohaldatav tekst)

1. TAUSTTEAVE

30. jaanuaril 2013 võttis komisjon Euroopa raudteeveoteenuste kvaliteedi parandamiseks ja teenuste valiku suurendamiseks vastu kuuest seadusandlikust ettepanekust koosneva ulatusliku paketi.

Selleks et muuta raudtee reisijate jaoks atraktiivsemaks transpordiviisiks ja soodustada ühelt transpordiliigilt teisele üleminekut, on vaja parandada teenuste kvaliteeti ja tõhusust. Avaliku sektori napp vahendeid on võimalik majanduslikult paremini ja jätkusuutlikumalt ära kasutada.

Kõnealuse paketiga soovitakse ka soodustada innovatsiooni ELi raudteesektoris, et täita kasutajate ootusi. Selleks kasutatakse kolme omavahel seotud eri võimalust:

- (1) riigisisese reisijateveoturu avamine konkurentsile ja pakkumismenetluse kohustuslikuks muutmine teenuste riigihankelepingute sõlmimisel;
- (2) taristuettevõtjate sõltumatuse suurendamine nii, et nad kontrolliksid kõiki raudteevõrgu põhifunktsioone ja tagaksid kõigile õiglase juurdepääsu raudteetaristule;
- (3) Euroopa Liidu Raudteeameti osatähtsuse suurendamine, muutes selle ühtseks kontaktpunktiks, mis annab ettevõtjatele välja üleeuroopalisi veeremi turule laskmise lube ja üleeuroopalisi ohutustunnistusi.

Euroopa Parlamendile ja nõukogule ettepaneku edastamise kuupäev
(dokument COM(2013) 29 final – 2013/0029 COD):

31. jaanuar 2013.

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamuse kuupäev:

11. juuli 2013.

Regioonide Komitee arvamuse kuupäev:

8. oktoober 2013.

Euroopa Parlamendi seisukoha kuupäev, esimene lugemine:

26. veebruar 2014.

Nõukogu seisukoha vastuvõtmise kuupäev:

17. oktoober 2016.

2. KOMISJONI ETTEPANeku EESMÄRK

Komisjoni ettepaneku (milles käsitletakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (millega muudetakse direktiivi 2012/34/EL (edaspidi „juhtimise direktiiv“) vastuvõtmist) üldine eesmärk on jätkata ühtse Euroopa raudteepiirkonna arendamist, avades riigisisese raudteereisijateveo turud konkurentsile ja tagades kõikidele raudteeveo-ettevõtjatele võrdsed tingimused. Arvatakse, et kasvav konkurents parandab raudteeteenuste kvaliteeti ja tõhustab tegevust ning suurendab seeläbi raudtee konkurentsivõimet ja atraktiivsust võrreldes teiste transpordiliikidega. 

Selle eesmärgi saavutamiseks tegi komisjon ettepaneku võtta vastu uued eeskirjad, et suurendada taristuettevõtjate sõltumatust, vältida taristu haldamise ja raudteeveoteenuste ristsubsideerimist ning tõhustada koostööd raudteeturu eri osalejate vahel.

Kõnealune komisjoni ettepanek on tihedalt seotud ettepanekuga muuta määrust (EÜ) nr 1370/2007, mis käsitleb riigisisese raudtee-reisijateveoteenuste turu avamist. Kavandatava määruse eesmärk on muuta riigihankelepingute sõlmimisel kohustuslikuks kasutada võistleva pakkumismenetluse põhimõtet ja parandada tõhusate pakkumuste esitamise tingimusi, hõlbustades näiteks juurdepääsu veeremile.

3. MÄRKUSED NÕUKOGU SEISUKOHA KOHTA

Nõukogu 17. oktoobril 2016 esimesel lugemisel vastu võetud seisukoht toetab komisjoni ettepaneku põhieesmärke. Eelkõige on kõnealuses seisukohas sätestatud riigisisese raudteereisijateveo turu avamine konkurentsile ja paremate juhtimiseeskirjade väljatöötamine taristu haldamiseks.

Ehkki nõukogu seisukohas ei minda paljude küsimuste puhul nii kaugele, kui komisjon oleks soovinud, on direktiiviga 2012/34/EÜ võrreldes tehtud siiski oluline samm edasi mitmel põhjusel.

- Komisjoni ettepanekuga nähti ette taristuettevõtjate ja muude vertikaalselt integreeritud ettevõtjate rangemad lahususnõuded. Nõukogu seisukohas on ette nähtud paindlikumad struktuurid ja eelkõige võimalus säilitada vertikaalselt integreeritud mudel (või selle juurde tagasi pöörduda). Ehkki komisjon on endiselt seisukohal, et vertikaalne lahusus on parim viis tagada uute turuletulijate mittediskrimineeriv kohtlemine, hindab komisjon seda, et nõukogu seisukoht sisaldab mitmesuguseid uusi kaitsemeetmeid. Nende meetmete eesmärk on tagada taristuettevõtjate erapooletus, mis hõlmab eelkõige topeltmandaatide piiramist ning huvide konflikti vältimist.
- Komisjon tegi ettepaneku võtta vastu eeskirjad, mille eesmärk on kaitsta kõiki taristuhaldusfunktsioone lubamatu mõjutamise eest. Nõukogu seisukohas on ette nähtud, et kõige rangemaid eeskirju kohaldatakse vaid põhifunktsioonide suhtes. Nende hulka kuuluvad näiteks läbilaskevõime jaotamine ning raudtee juurdepääsutasude kindlaksmääramine ja kogumine, mis on uutele turuletulijatele mittediskrimineeriva juurdepääsu tagamiseks ülimalt olulised. Komisjon väljendab kahetsust, et nõukogu jättis kasutamata võimaluse kehtestada ulatuslikumad ja rangemad kaitsemeetmed, mida kohaldataks kõikide taristuhaldusfunktsioonide ja

eelkõige vertikaalselt integreeritud ettevõtjate suhtes. Lisaks märgib komisjon, et ka raudteeliikluse korraldamise ja hooldustööde kavandamise valdkonnas on läbipaistvuse ja erapooletuse tagamiseks kehtestatud uued üldeeskirjad. Nõukogu ei ole arvesse võtnud algset kontseptsiooni täieõiguslikust taristuettevõtjast, kes haldab kõiki raudteevõrgustiku olulisemaid funktsioone. Selle asemel on nõukogu valinud paindlikuma lähenemisviisi, mille kohaselt liikmesriikidele antakse vabad käed, et selgitada välja, missugused on alltöövõtu ning avaliku ja erasektori partnerluse kasutamise võimalikud eelised taristu haldamisel. Võttes arvesse praegust piiratud eelarvet, pidasid kõik liikmesriigid sõltumata oma struktuurimudelist oluliseks seda, et nad suudaksid ära kasutada erakapitali ning luua õigusraamistik, mis võimaldab kasutusele võtta uuenduslikke taristuhaldusvorme. Komisjon võib kõnealuse paindlikuma lähenemisviisiga nõustuda, võttes arvesse sätteid, mis on kehtestatud selleks, et vältida huvide konflikte, ja seda, et taristuettevõtjad vastutavad täielikult kõikide allhanke korras täidetavate funktsioonide eest ning rakendavad asjakohaseid järelevalvevolitusi. Nõukogu tehtud muudatused on mõjutanud komisjoni esitatud raamistiku teatavaid olulisi elemente. Komisjon leiab siiski, et nõukogu seisukohale tuginedes on võimalik tagada taristu erapooletu ja tõhus haldamine, eelkõige tänu mitmele uuele sättele, mis kujutavad endast praeguse olukorraga võrreldes olulist edasiminekut.

- Nõukogu seisukohas nõustutakse rangete finantslähipaistvuse eeskirjadega. Raamatupidamisarvestuse lahusust käsitlevad sätted ning uued eeskirjad, milles käsitletakse kontsernisisesid laene ja teenuseid, taristuettevõtjate dividendikasutust ning täieliku regulatiivse järelevalve tagamist vertikaalselt integreeritud ettevõtjate sisemiste rahavoogude üle, välistavad võimaluse, et taristu kasutustasusid ja avaliku sektori vahendeid kasutatakse tegevuse ristsubsideerimiseks konkurentsiolukorras. See aitab luua võrdsed tingimused.
- On ülimalt oluline, et ka nõukogu seisukoht sisaldaks nõuet, et taristuettevõtjad on kohustatud tegema koostööd nii Euroopa tasandil kui ka taristu kasutajatega. See koostöö peaks eeldatavasti suurendama taristuettevõtjate tulemuslikkust ja kliendisõbralikkust.
- Paketi teine ülimalt oluline element hõlmab reguleerivate asutuste volituste jätkuvat tugevdamist. Uued eeskirjad võimaldavad liikmesriikide reguleerivatel asutustel ja komisjonil tagada nõuete tõhus täitmine.

4. JÄRELDUS

Ehkki nõukogu seisukoht ei vasta täielikult komisjoni 2013. aasta ettepanekule, mis hõlmas õigusraamistiku ulatuslikku ümberkorraldamist, on muudetud ettepanek ülimalt oluline edasiminekuks, mis tänu riigisisest reisijateveoteenust osutavate riiklike monopolide laialisaatmisele võimaldab ühtset Euroopa raudteepiirkonda viivitusega edasi arendada. Kavandatavate eeskirjadega täpsustatakse ja täiustatakse õigusraamistikku. Kõnealuste eeskirjade abil luuakse tingimused, mis aitavad edendada konkurentsi ja ära hoida või lahendada diskrimineerimisjuhtumeid.

Kompromissina on komisjon nõukogu vastuvõetud seisukohaga nõus ja võimaldab seega Euroopa Parlamendil võtta teisel lugemisel vastu lõplik tekst. Komisjoni arvates aitab nii turukui ka tehnikameetmete vastuvõtmine maksimaalselt parandada raudteeveosektori teenuste kvaliteeti ja tõhusust ning konkurentsivõimet.