



EUROOPA
KOMISJON

Brüssel, 30.1.2013
COM(2013) 28 final

2013/0028 (COD)

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS,

**millega muudetakse määrust (EÜ) nr 1370/2007, mis käsitleb raudtee-
reisijateveoteenuste siseturu avamist**

(EMPs kohaldatav tekst)

{SWD(2013) 10 final}

{SWD(2013) 11 final}

SELETUSKIRI

1. ETTEPANEKU TAUST

Komisjon esitas 2011. aasta transpordipoliitikaalases valges raamatus, mis võeti vastu 28. märtsil 2011,¹ oma ettekujutuse Euroopa ühtsest raudteepiirkonnast ja raudtee siseturust, kus Euroopa raudteeveo-ettevõtjad saavad osutada teenuseid ilma tarbetute tehniliste ja haldustõketeta.

Mitmes eri poliitikaalgatuses on tunnistatud raudteetaristu potentsiaali olla siseturu alustala ja jätkusuutliku majanduskasvu soodustaja. Euroopa Ülemkogu 2012. aasta jaanuari järelduses rõhutati täielikult integreeritud ühtse turu kasvupotentsiaali ärakasutamise, sh võrgutööstusharudes võetavate meetmete olulisust. Komisjoni teatises, milles käsitletakse stabiilsus-, majanduskasvu- ja tööhõivemeetmeid ning mis võeti vastu 30. mail 2012, rõhutati, kui oluline on veelgi vähendada raudteesektoris sisenemisega seotud regulatiivset koormust ja takistavaid asjaolusid. Transpordisektori olulisust rõhutati ka komisjonis 6. juunil 2012 vastu võetud teatises ühtse turu parema juhtimise kohta².

Viimase kümnendi jooksul võeti vastu kolm õiguslikku raudteepaketti, mille eesmärk on avada liikmesriikide turud ning muuta raudteesektor kogu ELis konkurents- ja koostalitlusvõimelisemaks. Detsembris 2007 avaldatud määruses (EÜ) nr 1370/2007, mis käsitleb avaliku reisijateveoteenuse osutamist raudteel ja maanteel, on sätestatud avaliku teenindamise lepingute sõlmimist ja avaliku teenindamise kohustuste hüvitamist reguleeriv raamistik, ent sätestamata on ühine lähenemisviis seoses raudtee-reisijatevedu käsitlevate lepingute sõlmimisega. Hoolimata uutest ELi õigusaktidest on raudteeliikluse osatähtsus ELi-siseses transpordis jäänud tagasihoidlikuks.

1.2 Käsitletavad teemad

Sidusrühmad leiavad, et praegu kehtiva õigusraamistiku alusel osutatavate raudtee-reisijateveoteenuste kvaliteet ja tõhusus jätavad soovida. Eurobaromeetri 2012. aasta uuringule vastanutest 54 % olid rahul oma riigi või piirkonna raudteesüsteemiga. 2011. aasta tarbijate tulemustabeli³ kohaselt oli 10st rongireisijast teenusega üldiselt rahul 6,7 – see näitaja on enamiku tarbekaupade ja teenustega seotud näitajast oluliselt väiksem. Tarbijate arvates on raudteeveoteenused kehvemad kui muud transpordiliigid (eelkõige peetakse paremaks linna- ja lennutransporti) ning asuvad 30 teenuseturu seas 27. kohal. Kõige paremini ja kõige halvemini toimivate raudteesüsteemide vaheline erinevus on märkimisväärselt suur. See annab tunnistust varade, näiteks veeremi ja taristu erinevast kasutamisest ja tööjõu erinevast tootlikkusest. Kuna paljud raudteeveo-ettevõtjad tegutsevad kahjumiga, on selliste tõhususega seotud erinevuste tulemuseks märkimisväärne vajadus riikliku rahastamise järele võrreldes muude majandussektoritega (kui taristu rahastamine kõrvale jätta).

Raudteeveo-ettevõtjate osutatavate teenuste kvaliteedi tõstmist ja nende tegevuse tõhustamist takistavad mitmed asjaolud. Ennekõike on need seotud siseriiklike reisijateveoteenuste turule pääsemisega ja konkurentsiturve puudumisega. Nii mõneski liikmesriigis on see turg konkurentsile suletud, mis üksnes ei piira majanduskasvu, vaid tekitab ka erinevusi nende liikmesriikide vahel, kes on oma turu avanud ja kes seda teinud ei ole. Liikmesriikide erinev

¹ Valge raamat: Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava – Konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi suunas; KOM(2011) 144.

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

³ http://ec.europa.eu/consumers/consumer_research/cms_en.htm;

suhtumine raudtee-reisijateveoteenuste siseturu avamisse takistab raudtee-reisijateveoteenuste tõeliselt toimiva siseturu tekkimist.

Samas ei osutata valdavat osa siseriiklikest reisijateveoteenustest ärikaalutlustel ja seepärast tehakse seda avaliku teenindamise lepingute alusel. Arvestades asjaolu, et selliste lepingute sõlmimisel ei kohaldata ELi ühiseeskirju, on mõni liikmesriik võtnud selliste lepingute sõlmimisel kasutusele võistupakkumise, samal ajal kui teised sõlmivad neid otse. Selline ELi eri reguleerivate süsteemide rohkus raskendab raudteeveo-ettevõtjatel kasutada ära kõiki siseturul tegutsemise võimalusi. Seepärast hõlmab õiguspakett ka avaliku teenindamise lepingutega seotud konkurentsi küsimust, konkurentsi takistavaid asjaolusid, nt sobiva veeremi kättesaadavus selliste lepingutega seotud võimalike pakkujate jaoks, ning mittediskrimineerivat juurdepääsu teabesüsteemidele ja integreeritud piletimüügisüsteemidele, kui neist saab kasu reisija.

1.3 Üldeesmärgid

Euroopa Liidu transpordipoliitika põhieesmärk on luua transpordi siseturg, mis aitab kaasa kõrgetasemelisele konkurentsile ning majandustegevuse harmoonilisele, tasakaalustatud ja jätkusuutlikule arendamisele. 2011. aasta transpordialases valges raamatud märgiti, et 2050. aastaks tuleks enamik keskpika vahemaa reisijateveo teenustest osutada raudteed pidi. Tänu sellisele vedude ümbersuunamisele saavutatakse kasvuhoonegaaside heite vähenemine 20 %, nagu on ette nähtud aruka, jätkusuutliku ja kaasava majanduskasvu strateegias „Euroopa 2020”⁴. 2011. aasta valges raamatus jõuti järeldusele, et ükski oluline transpordialane muudatus ei oleks võimalik, ilma et toetataks nõuetekohast raudteetaristut ja kasutataks seda arukamalt.

Käesolev ettepanek on üks osa neljandast raudteepaketist ja selle üldeesmärk on parandada raudtee-reisijateveoteenuste kvaliteeti ja tõhustada tegevust ning seeläbi suurendada raudtee konkurentsivõimet ja atraktiivsust võrreldes teiste transpordiliikidega ning arendada edasi Euroopa ühtset raudteepiirkonda.

1.4 Erieesmärgid

Käesolevas ettepanekus on esitatud raudtee-reisijatevedu käsitlevate avaliku teenindamise lepingute sõlmimise ühiseeskirjad ja kaasnevad meetmed, et muuta võistupakkumine edukamaks.

Avaliku teenindamise lepingutega seotud kohustusliku võistupakkumise eesmärk on suurendada konkurentsivõimet siseriiklikel raudteeveoturgudel, et suurendada reisijateveo mahtu ja parandada selle kvaliteeti. Raudteeveolepingute võistupakkumisega on ka võimalik tagada sama raha eest ka paremad ühistransporditeenused. Tänu lepingute sõlmimise ühiseeskirjadele luuakse ühtsemad ettevõtlustingimused raudteeveo-ettevõtjatele. Kõnealuste ettepanekute puhul tuleks silmas pidada muudatusi, mida kavandatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. novembri 2012. aasta direktiivi 2012/34/EL, millega luuakse ühtne Euroopa raudteepiirkond (uuesti sõnastamine),⁵ et kehtestada täiendavad juurdepääsuõigused raudteeveo-ettevõtjatele ja karmistada sätteid, mis käsitlevad mittediskrimineerivat juurdepääsu raudteetaristule.

⁴ Komisjoni teatis: Euroopa 2020.aastal – Aruka, jätkusuutliku ja kaasava majanduskasvu strateegia, KOM(2010) 2020.

⁵ ELT L 343, 14.12.2012, lk 32.

2. HUVITATUD ISIKUTEGA KONSULTEERIMISE JA MÕJU HINDAMISE TULEMUSED

Selleks et toetada komisjoni mõjuhindangu koostamisel, paluti väliskonsultandil ette valmistada toetav uuring ja viia läbi sihtotstarbelisi konsultatsioone. Uuringuga tehti algust detsembris 2011 ja lõpparuanne esitati septembris 2012.

Sidusrühmade seisukohtade kogumiseks eelistati avatud konsultatsiooni asemel rakendada mitmeid erinevaid sihtotstarbelisi konsulteerimismeetodeid. Ajavahemikus 2012. aasta 1. märtsist kuni 16. aprillini saadeti spetsiaalselt kohandatud küsimustik raudteevaldkonnaga seotud 427 sidusrühmale (raudteeveo-ettevõtjad, taristuettevõtjad, ühistransporti haldavad ministeeriumid, ohutusasutused, ministeeriumid, esindusasutused, töötajate organisatsioonid jne). Reisijate arvamused koguti kokku Eurobaromeetri uuringuga, mis hõlmas 25 000 vastajat ühtlaselt kõigist 25 liikmesriigist, kus on raudtee. Kohalike ja piirkondlike asutusteni jõuti Regioonide Komitee kaudu.

Lisaks konsultatsioonidele toimus 29. mail 2012 sidusrühmade ärakuulamine (umbes 85 osalejaga) ja 24. septembril 2012 konverents (umbes 420 osalejaga) ning kogu 2012. aasta vältel intervjuueriti konkreetseid sidusrühmi. Komisjoni töötajad kohtusid Euroopa Raudteede Ühenduse (esindab raudtee-ettevõtjaid), Euroopa Reisijateveo Ettevõtjate Liidu, Euroopa Transporditöötajate Föderatsiooni, Euroopa Reisijate Föderatsiooni, Euroopa Raudteetaristu-Ettevõtjate ja UITP (rahvusvaheline ühistranspordi liit) esindajatega. Samateemalised kohtumised sidusrühmadega peeti ka Prantsusmaal, Saksamaal, Madalmaades, Poolas, Rootsis ja Ühendkuningriigis.

Enamik vastajatest (60 %) nõustus sellega, et uued täiendavad juurdepääsuõigused või kohustuslik võistupakkumine või mõlema kahe võimaluse kombineerimine võiksid soodustada turu integreerimist. Võimalus tagada siseriikliku raudtee-reisijateveo jaoks avatud juurdepääs sõltuvalt majanduse tasakaalustatuse katsest, mille käigus hinnatakse turu avamise võimalikku mõju avaliku teenindamise lepingute tasuvusele, suhtuti kõige positiivsemalt (55 % vastajatest). Praegu kehtivasse korda suhtuti väga negatiivselt (seda toetas üksnes 20 % vastanutest). Töötajate esindajate arvates on siseriikliku raudtee-reisijateveo teenuste turu avamise tagajärjeks töötingimuste halvenemine ja streikide arvu suurenemine.

45 % vastanutest toetas kohustusliku võistupakkumise paindlikke variante, mis on sarnased läbiraakimistega riigihankemenetlusega, ja üleminekuperioode, mille jooksul rakendatakse kõikide avaliku teenindamise lepingute suhtes järk-järgult pakkumismenetlust (80 % vastajatest).

Enamik vastanutest (60 %) nõustus sellega, et veeremiga tegelevate liisinguettevõtjate loomine aitaks muuta veeremi kättesaadavamaks ja suur osa neist (75 %) nõudis täieliku juurdepääsu taristuettevõtja esitatavale tehnilisele teabele. Integreeritud piletimüügi puhul eelistati ELi või liikmesriigi tasandi kohustuslike meetmete asemel pigem mittesiduvaid sätteid või vabatahtlikke kokkuleppeid lubavaid klausleid.

26. märtsil ja 19. juunil konsulteeriti raudteesektori sotsiaalse dialoogi komiteega eelkõige seoses valikuvariantide ja nende sotsiaalse mõju hindamise küsimuses.

Eespool nimetatud välisuuringu ja konsulteerimise käigus tehtud järelduste alusel hindas komisjon praegu kehtiva reguleeriva raamistiku ajakohastamise eri võimaluste kvalitatiivset ja kvantitatiivset mõju.

Mõjuhindangust selgus, et majandusliku, keskkonnavalase ja sotsiaalse mõju poolest parim lahendus, millega ajavahemikus 2019. aastast kuni 2035. aastani loodaks nüüdispuhasväärtust 21–29 miljardi euro ulatuses, oleks järgmiste võimaluste kombinatsioon:

- avaliku teenindamise lepinguid hõlmava majanduse tasakaalustatuse katsega üldjoontes kindlaks määratud avatud juurdepääsuõigused;
- konkurentsipõhiselt sõlmitud avaliku teenindamise lepingud;
- vabatahtlikud riiklikud integreeritud piletimüügisüsteemid ning
- liikmesriikide kohustus tagada riigihankemenetluses osaleda soovivatele raudteeveo-ettevõtjatele mittediskrimineeriv juurdepääs sobivale veeremile.

3. ETTEPANEKU ÕIGUSLIK KÜLG

3.1 Kohaliku pädeva asutuse määratlus (artikli 2 punkt c)

Selle muudatusega suurendatakse õiguskindlust, kuna täpsustatakse, et kohalik pädev asutus tegeleb linnastute ja maapiirkondadega, mitte oma riigi territooriumi suuremate aladega.

3.2 Täpsustus selle kohta, kuidas pädevad asutused määravad kindlaks avaliku teenindamise kohustused ja avaliku teenindamise lepingute geograafilise kohaldamisala (artikli 2 punkt e ja uus artikkel 2a)

Kõnealuses artiklis täpsustatakse paindlikku, ent ametlikku ja läbipaistvat menetlust, mille kohaselt määratakse kindlaks avaliku teenindamise kohustused ja avaliku teenindamise lepingute geograafiline kohaldamisala, kui pädevate asutuste arvates on riigi sekkumine vajalik selleks, et tagada poliitiliselt soovitatav liikuvustase nende vastutusalasse kuuluval territooriumil. Selle kohaselt peavad pädevad asutused koostama ühistranspordikavad, milles määratakse kindlaks avaliku reisijateveo poliitika eesmärgid ning avaliku reisijateveoteenuse osutamise ja kõnealuse veo toimimise tingimused. Samuti peavad pädevad asutused põhjendama, missuguseid avaliku teenindamise kohustusi nad kavatsevad seada ühistranspordiettevõtjatele ja millises mahus, et saavutada ühistranspordikavades kindlaks määratud eesmärgid. Nad peavad kohaldama selliseid aluslepingu üldpõhimõtetele tuginevaid kriteeriume nagu asjakohasus, vajadus ja proportsionaalsus ning majanduskriteeriume, nt tasuvus ja rahanduse jätkusuutlikkus. Kõnealuse artikli kohaselt peavad pädevad asutused ka tagama asjakohase konsulteerimise huvitatud isikutega, nt reisijaid ja tööandjaid esindavate organisatsioonide ning veoettevõtjatega. Raudteetranspordi puhul peavad kõnealuse menetluse juriidilise kontrolli tagama sõltumatud raudteevaldkonda reguleerivad asutused. Lisaks kehtestatakse selles avaliku teenindamise iga lepingu alusel toimuva raudtee-reisijateveo maksimummahu künnisväärtus, et tagada tõhus konkurents ja samal ajal võtta arvesse iga liikmesriigi reisijateveoturu suurust ja haldusstruktuuri.

3.3 Käitamisalase, tehnilise ja finantsteabe esitamine pakkumisele esitatavate avaliku teenindamise lepingutega hõlmatud reisijateveo kohta artikli 4 lõige 6 ja artikli 4 uus lõige 8)

Artikli 4 lõike 8 uue sättega kohustatakse pädevaid asutusi esitama teatavaid käitamisalaseid, tehnilisi ja finantsandmeid avaliku teenindamise lepinguga seotud võimalikele pakkujatele, et neil oleks võimalik teha põhjalik pakkumine, ja ühtlasi soodustatakse sellega konkurentsi. Artikli 4 lõike 6 muudatuses täpsustatakse, et pädevad asutused peavad pakkumisdokumentidesse selgelt märkima, kas avaliku teenuse osutajad peavad vastama sotsiaalnormidele või -kriteeriumidele.

3.4 Väikesemahuliste ja väikesi või keskmise suurusega ettevõtjaid hõlmavate otselepingute maksimummahud (artikli 5 lõige 4)

Selle sättega kehtestatakse väikesemahuliste raudteeveo otselepingute konkreetsed ülemmäärad. Praegu kehtivad piirmäärad bussivedude ja raudteetranspordist erinevate rööbastranspordiliikide suhtes. Raudteetranspordi puhul kavandatud piirmäära kehtestamisel

on järgitud võimalust lubada sõlmida otselepinguid juhul, kui hankemenetluse korraldamise kulud on liiga suured võrreldes eeldatava kasuga. Rongkilomeetrites väljendatud vastav piirmäär peegeldab raudteetransporditeenuse osutamise keskmist ühikukulu.

3.5 Raudteeveolepingute kohustuslik konkurentsipõhine sõlmimine (artikli 5 lõige 6 ja artikkel 4)

Tänu artikli 5 lõike 6 väljajätmisele kõrvaldatakse pädevate asutuste võimalus otsustada, kas sõlmida raudteevedu käsitlev avaliku teenindamise leping otse või võistupakkumise kaudu. Võistupakkumise üldpõhimõtet kohaldatakse ka raudteetranspordisektoris.

3.6 Piirangud lepingute sõlmimisel (artikli 5 uus lõige 6)

Selle sätte eesmärk on soodustada konkurentsi raudteeveolepinguid käsitleva võistupakkumise kehtestamisega ja see annab pädevatele asutustele õiguse otsustada sõlmida avaliku teenindamise lepingud ühe ja sama võrgu või liinikogumi osi hõlmava raudtee-reisijateveo kohta mitme eri raudteeveo-ettevõtjaga. Selleks võivad pädevad asutused otsustada piirata võistupakkumismenetluse tulemusel ühe raudteeveo-ettevõtjaga sõlmitavate lepingute arvu.

3.7 Juurdepääs raudteeveeremile (uued artiklid 5a ja 9a)

Tänu sellele, et liikmesriigid peavad tagama avalikke raudtee-reisijateveoteenuseid osutada soovivatele ettevõtjatele tõhusa ja mittediskrimineeriva juurdepääsu sobivale raudteeveeremile, kõrvaldatakse avaliku teenindamise lepingutega seotud tõhusat konkurentsi põhiliselt takistavad asjaolud. Liikmesriikides, kus puudub tõhusalt toimiv raudteeveeremi liisingu turg, peavad pädevad asutused turu avamiseks võtma meetmeid veeremile juurdepääsu tagamiseks. Kuna liikmesriikide olukord ja vajadused võivad olla erinevad, jäetakse selle uue sättega pädevatele asutustele siiski laialdaselt võimalusi valida eesmärkide saavutamiseks kõige asjakohasemad viisid ja samas esitatakse kõige sagedamini kasutatavad meetmed. Raudteeveeremile juurdepääsu tagamise menetluse ja meetmete üksikasjad määratakse kindlaks rakendusaktides, mis koostatakse kõnealuse määruse artiklis 9a osutatud kontrollimenetluse alusel.

3.8 Avaliku teenindamise lepinguid käsitleva teatava teabe avaldamine (artikli 7 lõiked 1 ja 2)

Selle sätte kohaselt peavad pädevad asutused lisama teabe avaliku teenindamise lepingute alguskuupäeva ja kehtivusaja kohta oma iga-aastasesse avaliku teenindamise kohustusi käsitlevasse aruandesse ja kavandatud hankemenetlusi käsitlevasse eelteatesse. Tänu sellele lisateabele ja liikmesriikide kohustusele muuta pädevate asutuste avaldatud aastaaruanded kättesaadavamaks muutuvad juba sõlmitud avaliku teenindamise lepingud ja selliste uute võimalike lepingute sõlmimine läbipaistvamaks ning tänu sellele on veoettevõtjatel lihtsam valmistuda tulevasteks hankemenetlusteks.

3.9 Võistupakkumise suhtes kohaldatav üleminekuperiood (artikli 8 lõige 2)

Selles sättes selgitatakse, et kümne aasta pikkust üleminekuperioodi, mis kestab 2. detsembrini 2019, kohaldatakse üksnes artikli 5 lõike 3 suhtes seoses pädevate asutuste kohustusega korraldada lepingute sõlmimiseks võistupakkumine. Kõiki muid artikli 5 sätteid (nt erakorralise meetmena kohaldatav võimalus sõlmida väikesemahulisi otselepinguid sõltuva teenusepakujaga või lepingu sõlmimise otsuse juriidiline kontroll) kohaldatakse viitamata.

3.10 Kehtivate raudteeveo otselepingute suhtes kohaldatav üleminekuperiood (artikli 8 uus lõige 2a)

Selle sättega kehtestatakse täiendav üleminekuperiood ajavahemikus 1. jaanuarist 2013 kuni 2. detsembrini 2019 sõlmitavate avalike raudteeveoteenuste otselepingute suhtes. Need lepingud võivad jääda jõusse kuni oma kehtivusaja lõpuni, kuid ainult hiljemalt kuni 31. detsembrini 2022. Sellega antakse raudteeveo-ettevõtjatele, kes on sõlminud avaliku teenindamise otselepingu, piisavalt aega võistupakkumismenetlusega kohaneda ja selleks ette valmistada.

3.11 Muudatused määruse (EÜ) nr 1370/2007 sätetes seoses riigiabist teatamise kohustusest vabastamisega ja aluslepingust tulenevate riigiabi saamise tingimustega

Koos määruse (EÜ) nr 994/98 (võimaldamismäärus)⁶ kavandatud muudatustega tegi komisjon ka ettepaneku muuta määrust (EÜ) nr 1370/2007 ning aluslepingu artikli 108 lõikega 4 ja artikliga 109 ettenähtud korras viia abi, mida antakse transpordi koordineerimiseks või aluslepingu artiklis 93 osutatud avalike teenuste hulka kuuluvate teatavate kohustuste täitmise kulude hüvitamiseks, võimaldamismääruse reguleerimisalasse. Komisjon eeldab praegu, et selline tulevane grupierand on oma sisult analoogne praegu kehtiva erandiga, v.a niivõrd, kui võrd määrust (EÜ) nr 1370/2007 muudetakse raudteesektorit käsitleva käesoleva seadusandliku ettepanekuga.

⁶ Ettepanek: NÕUKOGU MÄÄRUS, millega muudetakse nõukogu 7. mai 1998. aasta määrust (EÜ) nr 994/98, milles käsitletakse Euroopa Ühenduse asutamislepingu artiklite 92 ja 93 kohaldamist teatavate horisontaalse riigiabi liikide suhtes ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. oktoobri 2007. aasta määrust (EÜ) nr 1370/2007, mis käsitleb avaliku reisijateveoteenuse osutamist raudteel ja maanteel, COM(2012) 730 (final), 5.12.2012.

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS,

millega muudetakse määrust (EÜ) nr 1370/2007, mis käsitleb raudtee-reisijateveoteenuste siseturu avamist

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,
võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artiklit 91,
võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,
pärast õigusakti eelnõu esitamist riikide parlamentidele,
võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust⁷,
võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust⁸,
toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt
ning arvestades järgmist:

- (1) Viimase kümnendi jooksul ei ole raudtee-reisijateveo maht suurenenud sel määral, et suureneks selle transpordiliigi osakaal võrreldes maanteevedude ja lennundusega. ELis on raudteeveoturu osa olnud üsna stabiilselt 6 %. Raudtee-reisijateveoteenuste kättesaadavus ja kvaliteet ei ole suutnud muutunud vajadustega kaasas käia.
- (2) Rahvusvaheliste raudtee-reisijateveoteenuste turg on olnud liidus konkurentsile avatud alates 2010. aastast. Peale selle on mõni liikmesriik avanud konkurentsile ka oma siseriiklikud reisijateveoteenused, kehtestades avatud juurdepääsuõigused või korraldades hankeid avaliku teenindamise lepingute sõlmimiseks või kasutades mõlemat nimetatud võimalust.
- (3) Komisjon teatas 28. märtsil 2011 vastuvõetud transpordipoliitikaalases valges raamatus⁹ kavatsusest viia lõpule raudtee-siseturu väljaarendamine ja võimaldada liidu raudteeveo-ettevõtjatel osutada igasuguseid raudteetransporditeenuseid ilma tarbetute tehniliste ja haldustõketeta.
- (4) Avalike reisijateveoteenuste korraldamisel peavad pädevad asutused tagama asjakohased, vajalikud ja proportsionaalsed avaliku teenindamise kohustused ja avaliku teenindamise lepingute geograafilise kohaldamisala, et saavutada avaliku reisijateveo poliitika eesmärgid oma territooriumil. Selline poliitika tuleks esitada ühistranspordikavades, jättes ruumi turupõhiste transpordilahendustele. Ühistranspordikavade ja avaliku teenindamise kohustuste kindlaksmääramise protsess

⁷ ELT C [...], lk [...].

⁸ ELT C [...], lk [...].

⁹ Valge raamat: Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava – Konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi suunas; KOM(2011)144.

tuleks muuta asjaomaste sidusrühmade, sh potentsiaalsete turule tulijate jaoks läbipaistvaks.

- (5) Selleks et tagada ühistranspordikavade eesmärkide saavutamiseks vajalik kindel rahastamine, peavad pädevad asutused kavandama avaliku teenindamise kohustused, et kulutõhusalt saavutada ühistranspordi eesmärgid, võttes arvesse kõnealuste kohustuste netofinantsmõju hüvitamist ja oma vajadust tagada avaliku teenindamise lepingute alusel osutatavate ühistransporditeenuste pikaajalike rahaline jätkusuutlikkus.
- (6) Eelkõige on oluline see, et pädevad asutused vastavad kõnealustele avaliku teenindamise kohustuste kriteeriumidele ja avaliku teenindamise lepingute kohaldamisalale, kui soovitakse avaliku raudtee-reisijateveo turu tõrgeteta toimimist, kuna avatud juurdepääsuga transporti tuleb korralikult koordineerida avaliku teenindamise lepingute alusel osutatavate transporditeenustega. Seepärast peaks sõltumatu raudteevaldkonda reguleeriv asutus tagama kõnealuse menetluse nõuetekohase kohaldamise ja läbipaistvuse.
- (7) Raudtee-reisijatevedu käsitleva avaliku teenindamise lepingu aastane maksimummaht on vaja kindlaks määrata, et soodustada konkurentsi kõnealuste lepingute puhul ja samal ajal võimaldada pädevatele asutustele mõningast paindlikkust veomahu optimeerimisel majandus- ja tegevuskaalutlustest lähtuvalt.
- (8) Selleks et lihtsustada pakkumuste ettevalmistamist ja sellest tulenevalt soodustada konkurentsi, peavad pädevad asutused tagama, et kõik pakkumuse esitamisest huvitatud avaliku teenuse osutajad saavad konkreetset teavet avaliku teenindamise lepinguga hõlmatud veoteenuste ja taristu kohta.
- (9) Raudteetranspordi hõlmavate avaliku teenindamise otselepingute teatavaid maksimummahтусid on vaja kohandada kõnealuses sektoris korraldatavate hankemenetluste suhtes valitsevatele konkreetsetele majandustingimustele.
- (10) Raudtee-reisijateveo siseturu loomiseks on vaja kõnealust sektorit hõlmavate avaliku teenindamise lepingute sõlmimist käsitleva võistupakkumise ühiseeskirju, mida tuleb kohaldada ühtmoodi kõikides liikmesriikides.
- (11) Selleks et luua raamtingimused, milles ühiskond saaks igakülgset kasu raudtee-reisijateveo siseturu tegelikust avamisest, on oluline, et liikmesriigid tagaksid nõuetekohase sotsiaalse kaitse avaliku teenuse osutajate personalile.
- (12) Pädevad asutused peavad nõuetekohaste ja tõhusate meetmetega lihtsustama avaliku teenuse osutajate juurdepääsu raudteeveeremile, kui see ei ole turul tagatud sobivate majanduslike ja mittediskrimineerivate tingimustega.
- (13) Avaliku teenindamise lepingute sõlmimiseks tulevikus korraldatavate hankemenetluste teatavate põhijoonte läbipaistvust tuleb suurendada, et turg oleks võimeline hankemenetlustele paremini reageerima.
- (14) Vastavalt määruse (EÜ) nr 1370/2007 sisemisele loogikale tuleks täpselt märkida, et kuni 2. detsembrini 2019 kestev üleminekuperiood on seotud üksnes kohustusega korraldada võistupakkumisi seoses avaliku teenindamise lepingutega.
- (15) Selleks et raudteeveo-ettevõtjad saaksid valmistuda avaliku teenindamise lepingute sõlmimisega seotud kohustuslikuks võistupakkumiseks, vajavad ettevõtjad, kes varem on sõlminud sellised otselepingud, lisa aega äriühingu töö tõhusaks ja kestlikuks sisemiseks ümberkorraldamiseks. Seepärast on otselepingute sõlmimise jaoks vaja üleminekumeetmeid alates käesoleva määruse jõustumisest kuni 3. detsembrini 2019.

- (16) Kuna pärast siseriiklike raudtee-reisijateveoteenuste turu avamist võib pädevatel asutustel olla vaja võtta üleminekumeetmeid, et tagada kõrge konkurentsitase, piirates ühe raudteeveo-ettevõtjaga sõlmitavate lepingute arvu, tuleks ette näha sellekohased sätted.
- (17) Selleks et tagada käesoleva määruse artikli 5a rakendamise ühtsed tingimused, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused. Kõnealuseid volitusi tuleks kasutada kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. veebruari 2011. aasta määrusega (EL) nr 182/2011, millega kehtestatakse eeskirjad ja üldpõhimõtted, mis käsitlevad liikmesriikide läbiviidava kontrolli mehhanisme, mida kohaldatakse komisjoni rakendamisvolituste teostamise suhtes¹⁰.
- (18) Seoses määruse (EÜ) nr 994/98 (võimaldamismäärus)¹¹ muudatustega tegi komisjon ettepaneku muuta ka määrust (EÜ) nr 1370/2007 (COM(2012) 730/3). Selleks et ühtlustada riigiabivaldkonda käsitlevate grupierandieskirjadega seotud lähenemisviisi, tuleks aluslepingu artikli 108 lõikega 4 ja artikliga 109 ettenähtud korras viia abi, mida antakse transpordi koordineerimiseks või aluslepingu artiklis 93 osutatud avalike teenuste hulka kuuluvate teatavate kohustuste täitmise kulude hüvitamiseks, võimaldamismääruse reguleerimisalasse.
- (19) Määrust (EÜ) nr 1370/2007 tuleks seepärast vastavalt muuta,
- ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Määrust (EÜ) nr 1370/2007 muudetakse järgmiselt.

1. a) Artikli 2 punkt c asendatakse järgmisega:
„c) kohalik pädev asutus” – mis tahes pädev asutus, kelle geograafiline pädevusala ei ole üleriigiline ja kes katab linnastu või maapiirkonna transpordivajadusi;”
b) artikli 2 punkti e lisatakse järgmine tekst:
„Avaliku teenindamise kohustused ei hõlma ühtki ühistransporditeenust, mille mõju on kohaliku, piirkondliku või riigisisese võrgu toimimise mõjust suurem.”
2. Lisatakse artikkel 2a:
„Artikkel 2a
Ühistranspordikavad ja avaliku teenindamise kohustused
1. Pädevad asutused koostavad avaliku reisijateveo kavad, mis hõlmavad kõiki asjakohaseid transpordiliike nende vastutuse alla kuuluval territooriumil, ja ajakohastavad korrapäraselt neid kavu. Ühistranspordikavades määratakse kindlaks ühistranspordipoliitika eesmärgid ja nende saavutamise vahendid, hõlmates kõiki nende vastutuse alla kuuluval territooriumil asjakohaseid transpordiliike. Need hõlmavad vähemalt järgmist:
(a) võrgu või liinide struktuur;

¹⁰ ELT L 55, 28.2.2011, lk 13.

¹¹ Ettepanek: NÕUKOGU MÄÄRUS, millega muudetakse nõukogu 7. mai 1998. aasta määrust (EÜ) nr 994/98, milles käsitletakse Euroopa Ühenduse asutamislepingu artiklite 92 ja 93 kohaldamist teatavate horisontaalse riigiabi liikide suhtes ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. oktoobri 2007. aasta määrust (EÜ) nr 1370/2007, mis käsitleb avaliku reisijateveoteenuse osutamist raudteel ja maanteel, COM(2012) 730 (final), 5.12.2012.

- (b) põhinõuded, millele ühistransport peab vastama, nt juurdepääs, territoriaalne ühendatus, turvalisus, ühe või mitme transpordiliigi ühendamine suurtes transpordisõlmedes, teenuse pakkumise iseloomustus, nt sõiduajad, sagedus ja läbilaskevõime minimaalne kasutus;
- (c) kvaliteedistandardid, mis on seotud selliste aspektidega nagu peatuste ja veeremi puhul kasutatavate seadmete omadused, punktuaalsus ja usaldusväärsus, puhtus, klienditeenindus ja teavitamine, kaebuste menetlemine ja hüvitamine, teenuse kvaliteedi kontrollimine;
- (d) tariifipoliitika põhimõtted;
- (e) tegevusnõuded, nt jalgrataste vedu, liikluskorraldus, tõrgete korral kohaldatav hädaolukorra lahendamiskava.

Ühistranspordikavade koostamisel võtavad pädevad asutused eelkõige arvesse kohaldatavaid reisijate õiguste, sotsiaalküsimuste, tööhõive ja keskkonnakaitse alaseid eeskirju.

Pädevad asutused võtavad vastu ühistranspordikavad pärast asjakohaste sidusrühmadega konsulteerimist ja avaldavad need. Käesoleva määruse kohaldamisel käsitatakse asjakohaste sidusrühmadena vähemalt veoettevõtjaid, vajaduse korral taristuettevõtjaid ning reisijate ja tööandjate esindusorganisatsioone.

2. Avaliku teenindamise kohustused määratakse kindlaks ja avaliku teenindamise lepingud sõlmitakse kooskõlas kohaldatavate ühistranspordikavadega.
3. Avaliku reisijateveo suhtes kehtivate avaliku teenindamise kohustuste tehniliste kirjelduste ja kohaldamisala kindlaksmääramisel peetakse silmas järgmist:
 - (a) need määratakse kindlaks kooskõlas artikli 2 punktiga e;
 - (b) need sobivad ühistranspordikava eesmärkide saavutamiseks;
 - (c) need ei lähe kaugemale sellest, mis on vajalik ja proportsionaalne ühistranspordikava eesmärkide saavutamiseks.

Punktis b osutatud asjakohasuse hindamisel võetakse arvesse seda, kas riigi sekkumine reisijateveoteenuse osutamisel on sobiv vahend ühistranspordikava eesmärkide saavutamiseks.

Avaliku raudtee-reisijateveo puhul võetakse punktis c osutatud vajaduse ja proportsionaalsuse hindamisel arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. novembri 2012. aasta direktiivi 2012/34/EL (millega luuakse ühtne Euroopa raudteepiirkond (uuesti sõnastatud))¹² artikli 10 lõike 2 kohaselt osutatavaid transporditeenuseid ning kogu teavet, mis esitatakse taristuettevõtjatele ja reguleerivatele asutustele vastavalt kõnealuse direktiivi artikli 38 lõike 4 esimesele lausele.

4. Avaliku teenindamise kohustuste tehniliste kirjeldustega ja avaliku teenindamise kohustuste netofinantsmõju hüvitamisega:
 - (a) saavutatakse ühistranspordikava eesmärgid kõige tasuvamalt;
 - (b) toetatakse ühistranspordikavas kindlaks määratud nõuete kohase avaliku reisijateveoteenuse osutamist rahaliselt pikema aja jooksul.

¹²

ELT L 343, 14.12.2012, lk 32.

5. Tehniliste kirjelduste ettevalmistamisel koostab pädev asutus kavandi, mis hõlmab avaliku teenindamise kohustuste tehnilisi kirjeldusi ja kohaldamisala, põhisamme selle hindamiseks, kas need kirjeldused vastavad lõigetes 2, 3 ja 4 sätestatud nõuetele, ning hindamistulemusi.

Pädev asutus konsulteerib nõuetekohaselt asjakohaste sidusrühmadega, näiteks vähemalt veoettevõtjatega, vajaduse korral taristуетtevõtjatega ning reisijate ja tööandjate esindusorganisatsioonidega kõnealuste tehniliste kirjelduste küsimuses ning võtab arvesse nende seisukohti.

6. Avaliku raudtee-reisijateveo puhul:

- (a) tagab hindamise ning käesolevas artiklis sätestatud menetluse vastavuse direktiivi 2012/34/EL artiklis 55 kindlaks määratud reguleeriv asutus omal algatusel;
- (b) on avaliku teenindamise lepingu aastane maksimummaht rongkilomeetrites kas kümme miljonit rongkilomeetrit või üks kolmandik riigis avaliku teenindamise lepingu alusel osutatavast avalikust reisijateveoteenusest, sõltuvalt sellest, kumb näitaja on suurem.”

3. Artiklit 4 muudetakse järgmiselt:

- (a) lõike 1 punkt a asendatakse järgmisega:

„a) määravad täpselt kindlaks artikli 2 punktis e ja artiklis 2a sätestatud avaliku teenindamise kohustused, mida avaliku teenuse osutajad peavad täitma, ning asjaomased geograafilised piirkonnad;”

- (b) lõike 1 punkti b viimane lause asendatakse järgmisega:

„Artikli 5 lõike 3 kohaste avaliku teenindamise lepingute puhul määratakse kõnealused näitajad kindlaks nii, et ükski hüvitismakse ei tohi olla suurem, kui on vajalik avaliku teenindamise kohustuste täitmisega kaasnevatele kuludele ja saadud tulule avalduva netofinantsmõju katmiseks, võttes arvesse avaliku teenuse osutaja saadud tulu ja mõistlikku kasumit;”

- (c) lõige 6 asendatakse järgmisega:

„Kui pädevad asutused nõuavad siseriiklikust õigusest lähtuvalt, et avaliku teenuse osutajad peavad vastama teatavatele kriteeriumidele ja sotsiaalsetele normidele või peavad kehtestama sotsiaalsed ja kvalitatiivsed kriteeriumid, lisatakse need normid ja kriteeriumid pakkumisdokumentidesse ja avaliku teenindamise lepingutesse.”;

- (d) lisatakse lõige 8:

„8. Pädevad asutused teevad asjakohase teabe kättesaadavaks kõikidele huvitatud isikutele, et need saaksid ette valmistada pakkumuse võistupakkumise jaoks. See hõlmab teavet, mis käsitleb reisijatepoolset nõudlust, tasusid, pakkumusega hõlmatud avaliku reisijateveoteenusega seotud kulusid ja tulusid ning nõutavate veeremiüksuste või veeremi käitamise seisukohast asjakohaseid taristu tehniliste kirjelduste üksikasju, et võimaldada neil ette valmistada põhjalikud ärikavad. Raudteetaristu-ettevõtjad toetavad pädevaid asutusi ja esitavad neile kõik asjakohased taristu tehnilised kirjeldused. Eespool nimetatud sätete eiramise juhud vaadatakse läbi vastavalt artikli 5 lõikele 7.”

4. Artiklit 5 muudetakse järgmiselt:

- (a) lõige 4 asendatakse järgmisega:

„4. Kui liikmesriigi õigusega ei ole keelatud, võib pädev asutus otsustada sõlmida avaliku teenindamise otselepingu juhul, kui:

- (a) avaliku teenindamise lepingu keskmine aastane väärtus on hinnanguliselt: väiksem kui 1 000 000 eurot või väiksem kui 5 000 000 eurot, kui leping hõlmab ka avalikke raudteeveoteenuseid, või
- (b) avaliku teenindamise lepingu puhul on tegemist avalike reisijateveoteenuste osutamisega aastas vähem kui 300 000 kilomeetrit või vähem kui 150 000 kilomeetrit, kui leping hõlmab ka avalikke raudteeveoteenuseid.

Kui avaliku teenindamise otseleping sõlmitakse väikese või keskmise suurusega ettevõtjaga, kellele kuulub mitte rohkem kui 23 maanteeõidukit, võib neid piirmäärasid suurendada kas hinnangulise keskmise aastase maksumuseni vähem kui 2 000 000 miljonit eurot või aastas osutatavate avalike reisijateveoteenuste osas vähem kui 600 000 kilomeetrit.”;

(b) lõige 6 asendatakse järgmisega:

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

5. Lisatakse artikkel 5a:

Artikkel 5a

Veerem

1. Kooskõlas riigiabieeskirjadega võtavad liikmesriigid vajalikud meetmed, et tagada ettevõtjatele, kes soovivad osutada raudtee-reisijateveoteenuseid avaliku teenindamise lepingu alusel, tõhus ja mittediskrimineeriv juurdepääs nimetatud teenusteks sobivale veeremile.
2. Kui asjaomasel turul puuduvad veeremiga tegelevad liisinguettevõtjad, kes liisivad lõikes 1 osutatud veeremit mittediskrimineerivatel ja majanduslikult tasuvatel tingimustel kõikidele asjaomastele avaliku raudtee-reisijateveo ettevõtjatele, tagavad liikmesriigid, et veeremi jääkväärtuse riski katab pädev asutus kooskõlas riigiabieeskirjadega, kui seda taotlevad avaliku teenindamise lepingute sõlmimiseks korraldatud hankemenetluses osaleda soovivad ja suutvad ettevõtjad, et olla võimelised sellises hankemenetluses osalema.

Pädev asutus võib esimeses lõigus sätestatud nõude täita ühel järgmistest viisidest:

- (a) soetades ise avaliku teenindamise lepingu raames kasutatud veeremi, et teha see kättesaadavaks avaliku teenuse osutajale turuhinnaga või avaliku teenindamise lepingu ühe osana kooskõlas artikli 4 lõike 1 punktiga b, artikliga 6 ja vajaduse korral lisaga;
- (b) tagades veeremi rahastamise turuhinnaga pärast avaliku teenindamise lepingu kehtivuse lõppemist või osana avaliku teenindamise lepingust kooskõlas artikli 4 lõike 1 punktiga b, artikliga 6 ja vajaduse korral lisaga. Selline tagatis võib katta jääkväärtuse riski ja samal ajal järgida asjakohaseid kohaldatavaid riigiabieeskirju,

- (c) seades avaliku teenindamise lepingus kohustuse võtta veerem pärast lepingu kehtivuse lõppemist üle turuhinnaga.

Punktides b ja c osutatud juhtudel on pädeval asutusel õigus nõuda, et avaliku teenuse osutaja annaks veeremi pärast avaliku teenindamise lepingu kehtivuse lõppu üle uuele ettevõtjale, kellega leping sõlmitakse. Pädev asutus võib kohustada uut avaliku teenuse osutajat veeremit üle võtma. Veerem antakse üle turuhinnaga.

3. Kui veerem antakse üle uuele avaliku veeteenuse osutajale, teeb pädev asutus pakkumisdokumentides kättesaadavaks üksikasjaliku teabe veeremi hoolduskulude ja füüsilise seisukorra kohta.
4. Komisjon võtab [kuupäev 18 kuud pärast käesoleva määruse jõustumist] vastu meetmed, millega määratakse üksikasjalikult kindlaks käesoleva artikli lõigete 2 ja 3 kohaldamise kord. Kõnealused rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 9a lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.”

6. Artikli 6 lõige 1 asendatakse järgmisega:

„1. Sõltumata lepingu sõlmimise viisist, peavad kõik üldeeskirjaga või avaliku teenindamise lepinguga seotud hüvitised olema kooskõlas artikliga 4. Mis tahes laadi hüvitised, mis on seotud avaliku teenindamise lepinguga, mida ei ole sõlmitud vastavalt artikli 5 lõikele 3, või mis on seotud üldeeskirjaga, on samuti kooskõlas lisa sätetega. ”

7. Artiklit 7 muudetakse järgmiselt:

(a) lõige 1 asendatakse järgmisega:

„1. Kõik pädevad asutused avaldavad üks kord aastas koondaruande, mis käsitleb nende vastutusalasse kuuluvaid avaliku teenindamise kohustusi, avaliku teenindamise lepingute alguskuupäeva ja kestust, avaliku teenuse osutajaid, kelle nad on välja valinud, ning hüvitismakseid ja kõnealustele avaliku teenuse osutajatele hüvitisena antud ainuõigusi. Aruandes eristatakse bussi- ja raudteetransporti, võimaldatakse kontrollida ja hinnata ühistranspordivõrgu toimivust, kvaliteeti ja rahastamist ning vajaduse korral antakse teavet omistatud ainuõiguste laadi ja ulatuse kohta. Liikmesriigid hõlbustavad kesket juurdepääsu kõnealustele aruannetele, näiteks ühise veebiportaali kaudu.”;

(b) lõikele 2 lisatakse järgmine punkt:

„d) avaliku teenindamise lepingu kavandatud alguskuupäev ja kestus.”

8. Artiklit 8 muudetakse järgmiselt:

(a) lõike 2 esimene lõik asendatakse järgmisega:

„2. Ilma et see piiraks lõike 3 kohaldamist, sõlmitakse raudteevedu käsitlevad avaliku teenindamise lepingud, v.a muid rööbastranspordiliike, nt metroo- või trammiliiklust, käsitlevad lepingud, kooskõlas artikli 5 lõikega 3 alates 3. detsembrist 2019. Kõik muid rööbastranspordiliike ja maanteetransporti käsitlevad avaliku teenindamise lepingud peavad olema sõlmitud kooskõlas artikli 5 lõikega 3 hiljemalt 3. detsembriks 2019. 3. detsembrini 2019 kestva üleminekuperioodi jooksul võtavad liikmesriigid meetmeid, et järk-järgult saavutada vastavus artikli 5 lõikega 3, et vältida tõsisid struktuuriprobleeme eelkõige seoses transpordijõudlusega.”;

(b) lisatakse lõige 2a:

„2a. Avalikku raudtee-reisijatevedu käsitlevad avaliku teenindamise otselepingud, mis on sõlmitud ajavahemikus 1. jaanuarist 2013 kuni 2. detsembrini 2019, võivad jääda jõusse kuni kehtivusaja lõpuni. Mingil juhul ei või need kehtida pärast 31. detsembrit 2022.”;

(c) lõike 3 teise lõigu viimane lause asendatakse järgmisega:

„Punktis d osutatud lepingud võivad jääda jõusse kehtivusaja lõpuni, kui need on piiratud kehtivusajaga, mis on analoogne artiklis 4 osutatud kestustega.”

9. Lisatakse artikkel 9a:

„Artikkel 9a

Komiteemenetlus

1. Komisjoni abistab Euroopa ühtse raudteepiirkonna komitee, mis on loodud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. novembri 2012. aasta direktiivi 2012/34/EL (millega luuakse ühtne Euroopa raudteepiirkond (uuesti sõnastatud))¹³ artikliga 62. Nimetatud komitee on komitee määruse (EL) nr 182/2011 tähenduses.
2. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artiklit 5.”

Artikkel 2

Määrus jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel,

Euroopa Parlamendi nimel
president

Nõukogu nimel
eesistuja

¹³ ELT L 343, 14.12.2012, lk 32.