

I

(EÜ asutamislepingu/Euratomis asutamislepingu kohaselt vastu võetud aktid, mille avaldamine on kohustuslik)

MÄÄRUSED

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS (EÜ) nr 1370/2007,

23. oktoober 2007,

mis käsitleb avaliku reisijateveoteenuse osutamist raudteel ja maanteel ning millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrused (EMÜ) nr 1191/69 ja (EMÜ) nr 1107/70

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut, eriti selle artikleid 71 ja 89,

võttes arvesse komisjoni ettepanekut,

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

võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust ⁽²⁾,

toimides asutamislepingu artiklis 251 sätestatud korras ⁽³⁾

ning arvestades järgmist:

(1) Asutamislepingu artikliga 16 kinnitatakse üldist majandushuvi pakkuvate teenuste kuulumist liidu ühiste väärtuste hulka.

(2) Asutamislepingu artikli 86 lõikega 2 sätestatakse, et ettevõtjad, kellele on antud üldist majandushuvi esindavate teenuste osutamine, alluvad asutamislepingu eeskirjadele, eriti konkurentsieeskirjadele niivõrd, kuivõrd nimetatud eeskirjade kohaldamine juriidiliselt ega faktiliselt ei takista nendele määratud eriülesannete täitmist.

⁽¹⁾ ELT C 195, 18.8.2006, lk 20.

⁽²⁾ ELT C 192, 16.8.2006, lk 1.

⁽³⁾ Euroopa Parlamendi 14. novembri 2001. aasta arvamus (EÜT C 140 E, 13.6.2002, lk 262), nõukogu 11. detsembri 2006. aasta ühine seisukoht (ELT C 70 E, 27.3.2007, lk 1), Euroopa Parlamendi 10. mai 2007. aasta seisukoht ja nõukogu 18. septembri 2007. aasta otsus.

(3) Asutamislepingu artikkel 73 on erisäte artikli 86 lõike 2 suhtes. Sellega kehtestatakse riigisisises transpordis avaliku teenindamise kohustuste hüvitamisele kohaldatavad eeskirjad.

(4) Komisjoni 12. septembri 2001. aasta valge raamatu „Euroopa transpordipoliitika aastani 2010: aeg otsustada” peamiseks eesmärgideks on tagada turvaline, tõhus ja kvaliteetne reisijateveoteenus reguleeritud konkurentsi abil, mis tagab samas ka avaliku reisijateveoteenuse läbipaistvuse ja tõhususe nii sotsiaalsest, keskkonnakaitselisest kui piirkondliku arengu aspektist lähtudes ning võimaldab pakkuda teatavatele reisijatekategoriatele, näiteks pensionäridele, teatavaid kindlaid sõidutariifide määrasid ning kaotada erinevused eri liikmesriikide transpordiettevõtjate vahel, mis võiksid konkurentsi oluliselt moonutada.

(5) Käesoleval ajal ei paku mitmete üldise huvi seisukohalt vajalike riigisiseste reisijateveoteenuste osutamine majanduslikku huvi. Liikmesriikide pädevad asutused peavad suutma tagada selliste teenuste osutamise. Avalike reisijateveoteenuste osutamise tagamiseks saavad nad kasutada järgmisi mehhanisme: avaliku teenuse osutajatele ainuõiguste andmine ja kõikidele teenusepakkujatele kohaldatavate üldeeskirjade määratlemine avaliku transporditeenuse osutamise kohta. Kui liikmesriigid otsustavad vastavalt käesolevale määrusele jätta teatavad üldeeskirjad määruse reguleerimisalast välja, tuleks kohaldada riigiabi andmise üldist korda.

- (6) Mitmetes liikmesriikides on vastu võetud õigusaktid, millega sätestatakse läbipaistvate ja ausal konkrentsil põhinevate menetluste teel ainuõiguste andmine ja avaliku teenindamise lepingute sõlmimine vähemalt osa nende ühistranspordi turu ulatuses. Selle tulemusena on teenuste vahetus liikmesriikide vahel märkimisväärselt arenenud ning mitmed avaliku teenuse osutajad osutavad nüüd avalikku reisijateveoteenust rohkem kui ühes liikmesriigis. Siiski on liikmesriikide õigusaktide areng toonud kaasa väga erisuguste menetluste rakendamise ning loonud teatava õigusliku ebakindluse avaliku teenuse osutajate õiguste ja pädevate asutuste kohustuste suhtes. Nõukogu 26. juuni 1969. aasta määrus (EMÜ) nr 1191/69 (liikmesriikide tegevuse kohta seoses avalike teenuste hulka kuuluvate kohustustega raudtee-, maantee- ja siseveetranspordis) ⁽¹⁾ ei käsitle avaliku teenindamise lepingute sõlmimise korda ühenduses ning eelkõige tingimusi, mille korral nende sõlmimine peaks toimuma võistleva pakkumismenetluse alusel. Seega tuleb ühenduse õigusraamistikku ajakohastada.
- (7) Uuringud, mis on läbi viidud liikmesriikides, kus juba aastaid on ühistranspordi sektoris võimaldatud konkurentsi, ning nendes liikmesriikides saadud kogemused näitavad, et asjakohaste kaitsemeetmete olemasolul muudab teenusepakkujate vahelise reguleeritud konkurentsi lubamine teenused atraktiivsemaks, uuenduslikumaks ja odavamaks ning ei takista avaliku teenuse osutajatel täita neile määratud eesmärgendeid. Sellist lähenemist toetas Euroopa Ülemkogu 28. märtsil 2000 nn Lissaboni protsessi raames, kutsudes komisjoni, nõukogu ja liikmesriike üles oma vastava pädevuse piires „kiirendama selliste valdkondade, nagu [...] transport, liberaliseerimist”.
- (8) Piirangutest vabastatud reisijateveoturgudel, mille suhtes ei ole ainuõigusi antud, peaks võimaldama asutamislepingu nõuetega vastavas ulatuses säilitada oma eripära ja toimimisviisi.
- (9) Oma avalike reisijateveo teenuste üldsuse vajaduste suhtes kõige kohasemal viisil korraldamiseks peavad kõik pädevad asutused saama oma avaliku teenuse osutajad käesoleva määrusega sätestatud tingimustel vabalt valida, võttes arvesse väikeste ja keskmise suurusega ettevõtjate huve. Läbipaistvuse, konkureerivate ettevõtjate võrdse kohtlemise ja proportsionaalsuse põhimõtte kohaldamise tagamiseks on hüvitiste määramisel või ainuõiguste andmisel oluline määratleda pädeva asutuse ja valitud avaliku teenuse osutaja vahelises avaliku teenindamise lepingus avaliku teenindamise kohustuste laad ja makstav tasu. Lepingu vorm või nimetus võivad erineda vastavalt liikmesriikide õigussüsteemidele.
- (10) Vastupidiselt määrusele (EMÜ) nr 1191/69, mille reguleerimisala laienes ka avalikule reisijateveoteenusele siseveeteedel, ei peetud käesoleva määruse puhul soovitatavaks reguleerida avaliku teenindamise lepingute sõlmimist selles konkreetsetes sektoris. Avalikku reisijateveoteenust siseveeteedel ja riikide territoriaalvetes niivõrd, kui seda ei hõlma konkreetset ühenduse õigusaktid, korraldatakse seega asutamislepingu üldpõhimõtete kohaselt, kui liikmesriigid ei otsusta käesolevat määrust kõnealustes sektorites kohaldada. Käesoleva määruse sätted ei takista siseveeteedel ja riikide territoriaalvetes osutatavate teenuste kaasamist laiemasse linnasisesesse, linnalähisesse või piirkondlikku ühistranspordivõrku.
- (11) Vastupidiselt määrusele (EMÜ) nr 1191/69, mille kohaldamisala laieneb ka kaubaveoteenustele, ei peetud käesoleva määruse puhul soovitatavaks reguleerida avaliku teenindamise lepingute sõlmimist selles konkreetsetes sektoris. Kolm aastat pärast käesoleva määruse jõustumist korraldatakse kaubaveoteenuseid seega asutamislepingu üldpõhimõtete kohaselt.
- (12) Ühenduse õiguse seisukohalt ei ole oluline, kas neid avalikke reisijateveoteenuseid osutavad riiklikud või eraettevõtjad. Käesolev määrus põhineb asutamislepingu artiklis 295 osutatud omandivormiga seotud neutraalsuspõhimõttel, asutamislepingu artiklis 16 osutatud liikmesriikide vabadusel määratleda üldist majandushuvi pakkuvad teenused ning asutamislepingu artiklis 5 osutatud subsidiaarsuse ja proportsionaalsuse põhimõtetel.
- (13) Mõnda teenust, mis sageli on seotud konkreetse infrastruktuuriga, osutatakse peamiselt nende ajaloolise huviväärsuse või turismiväärtuse tõttu. Kuna sellise tegevuse eesmärk erineb selgelt avaliku reisijateveoteenuse osutamisest, ei peaks nendele laienema avalikule teenindamisele kohaldatavad eeskirjad ja menetlused.
- (14) Kui pädevad asutused vastutavad ühistranspordivõrgu korraldamise eest, võib see lisaks transporditeenuse tegelikule osutamisele hõlmata ka mitmeid teisi tegevusi ja ülesandeid, mida pädevad asutused võivad täita ise või teha need täielikult või osaliselt kolmanda osapoole ülesandeks.

⁽¹⁾ EÜT L 156, 28.6.1969, lk 1. Määrust on viimati muudetud määrusega (EMÜ) nr 1893/91 (EÜT L 169, 29.6.1991, lk 1).

- (15) Pikaajaliste lepingute sõlmimine võib põhjustada turu sulgemist tarbetult pikaks ajavahemikuks, vähendades seega konkurentsivõimet tulenevat kasu. Konkurentsivõime minimeerimiseks teenuste kvaliteeti säilitades peaksid avaliku teenindamise lepingud olema piiratud kestusega. Kõnealuste lepingute pikendamine tuleks seada sõltuvusse kasutajate positiivsest tagasisidest. Selles kontekstis on vaja ette näha ka võimalus avaliku teenindamise lepingute pikendamiseks maksimaalselt poole võrra nende esialgsest kestusest, kui avaliku teenuse osutaja peab investeerima varadesse, mille amortisatsiooniaeg on ebatavaliselt pikk, samuti ka äärepoolseimate piirkondade puhul, tingituna nende eripärast ja piirangutest, nagu on osutatud asutamislepingu artiklis 299. Lisaks juhul, kui avaliku teenuse osutaja teeb infrastruktuuri või veeremise ja sõidukitesse investeringuid, mis on selles mõttes erandlikud, et seonduvad suurte summadega, ning juhul, kui leping on sõlmitud ausa võistleva pakkumismenetluse teel, peaks olema võimalik lepinguid veelgi rohkem pikendada.
- (16) Kui avaliku teenindamise lepingu sõlmimisega võib kaasneda avaliku teenuse osutaja vahetus, peaks pädevatel asutustel olema võimalik nõuda valitud avaliku teenuse osutajalt nõukogu 12. märtsi 2001. aasta direktiivi 2001/23/EÜ (ettevõtjate, ettevõtete või nende osade üleminekul töötajate õigusi kaitsvate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta) ⁽¹⁾ sätete rakendamist. See direktiiv ei takista liikmesriike tagamast töötajate muude õiguste kui nende, mis on hõlmatud direktiiviga 2001/23/EÜ, üleviimise tingimusi, võttes seejuures vajadusel arvesse siseriiklike õigusaktide, eeskirjade, haldussätete, kollektiivlepingute või tööturu osapoolte vahel sõlmitud kokkulepetega kehtestatud sotsiaalseid standardeid.
- (17) Kooskõlas subsidiaarsuse põhimõttega võivad pädevad asutused kehtestada sotsiaalsed ja kvaliteedikriteeriumid, et säilitada ja tõsta avaliku teenindamise kohustuste kvaliteedistandardeid, näiteks seoses minimaalsete töötingimuste, reisijate õiguste, liikumispuudega isikute vajaduste, keskkonnakaitse, reisijate ja töötajate ohutuse ning kollektiivlepingust tulenevate kohustuste ja teenuse osutamise kohas töökohti ja sotsiaalkaitset käsitlevate muude eeskirjade ja kokkulepetega. Selleks, et tagada teenusepakkujate vahel läbipaistvad ja võrreldavad konkurentsitingimused ning vältida sotsiaalse dumpingu ohtu, võivad pädevad asutused kehtestada spetsiaalsed sotsiaalsed ja teenuse kvaliteedinõuded.
- (18) Järgides siseriiklike õigusaktide asjaomaseid sätteid, võib iga kohalik pädev asutus või selle puudumisel iga riiklik asutus valida, kas osutada oma halduspiirkonnas avalikku reisijateveoteenust ise või teha see ilma pakkumismenetluse ülesandeks sõltuvalt teenusepakkujale. Ausa konkurentsi tagamiseks tuleb sellist transporditeenuse omapoolse osutamise võimalust rangelt kontrollida. Integreeritud ühistransporditeenuseid osutav pädev asutus või pädevate asutuste rühm kollektiivselt või oma liikmete kaudu peaks teostama nõutavat kontrolli. Lisaks peaks ise oma veoteenuseid osutaval pädeval asutusel või sõltuvalt teenusepakkujal olema keelatud osaleda väljaspool selle pädeva asutuse haldusterritooriumi korraldatavates pakkumismenetlustes. Sõltuvat teenusepakkujat kontrollival asutusel peaks samuti olema lubatud keelata sellel teenusepakkujal osaleda tema haldusterritooriumil korraldatavatel võistlevates pakkumismenetlustes. Sõltuva teenusepakkuja tegevusega seotud piirangud ei takista võimalust sõlmida avaliku teenindamise otselepinguid raudteetransporti kohta, välja arvatud siis, kui teenust osutatakse muudel rööbasteedel, nagu metroo või trammid. Lisaks ei mõjuta otselepingute sõlmimine teenuste osutamiseks raudteel pädevate asutuste võimalust sõlmida sõltuva teenusepakkujaga avaliku teenindamise lepinguid reisijateveoteenuste osutamise kohta muudel rööbasteedel, nagu metroo ja trammid.
- (19) Allhange võib muuta avalikku reisijatevedu tõhusamaks ning võimaldab ka teiste ettevõtjate osalemist peale avaliku teenuse osutaja, kellega oli avaliku teenindamise leping sõlmitud. Siiski peaksid pädevad asutused riiklike vahendite parima kasutamise eesmärgil olema võimelised kindlaks määrama oma avalike reisijateveoteenuste allhanke tingimused, eelkõige juhul, kui teenuseid osutab sõltuv teenusepakkuja. Lisaks ei tohiks alltöövõtjat takistada osalemast mis tahes pädeva asutuse haldusterritooriumil korraldatavas võistlevates pakkumismenetlustes. Pädev asutus või tema sõltuv teenusepakkuja peavad valima alltöövõtja kooskõlas ühenduse õigusega.
- (20) Kui pädev asutus otsustab teha üldhuviteenuse osutamise ülesandeks kolmandale osapooltele, peab ta valima avaliku teenuse osutaja vastavalt riigihankelpepinguid ja kontsessioone käsitlevale ühenduse õigusele, nagu on sätestatud asutamislepingu artiklitega 43–49, ning läbipaistvuse ja võrdse kohtlemise põhimõtetele. Eelkõige ei piira käesoleva määruse sätteid ametiasutuste riigihankelpepingute sõlmimist käsitlevatest direktiividest tulenevaid kohustusi, kui avaliku teenindamise lepingud kuuluvad nimetatud direktiivide reguleerimisalasse.

(¹) EÜT L 82, 22.3.2001, lk 16.

- (21) Lisaks lepingutele, mis sõlmitakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 31. märtsi 2004. aasta direktiivi 2004/17/EÜ (millega kooskõlastatakse vee-, energeetika-, transpordi- ja postiteenuste sektoris tegutsevate ostjate hankemenetlused) ⁽¹⁾ ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 31. märtsi 2004. aasta direktiivi 2004/18/EÜ (ehitustööde riigihankelepingute, asjade riigihankelepingute ja teenuste riigihankelepingute sõlmimise korra kooskõlastamise kohta) ⁽²⁾ alusel, tuleks tulemuslik õiguskaitse tagada ka teistele käesoleva määruse alusel sõlmitavatele lepingutele. Vajatakse tulemuslikku läbivaatamismenetlust, mis peaks olema võrreldav nõukogu 21. detsembri 1989. aasta direktiiviga 89/665/EMÜ (riiklike tarne- ja ehitustöölepingute sõlmimise läbivaatamise korra kohaldamisega seotud õigus- ja haldusnormide kooskõlastamise kohta) ⁽³⁾ ja nõukogu 25. veebruari 1992. aasta direktiiviga 92/13/EMÜ (veevarustus-, energeetika-, transpordi- ja telekommunikatsioonisektoris tegutsevate üksuste hankemenetlusi käsitlevate ühenduse eeskirjade kohaldamisega seotud õigusnormide kooskõlastamise kohta) ⁽⁴⁾ kehtestatud asjaomaste menetlustega.
- (22) Mõned pakkumiskutsed nõuavad pädevatelt asutustelt kee- ruliste süsteemide määratlemist ja kirjeldamist. Seega peaks neil asutustel pärast pakkumiste laekumist olema õigus pida- da selliste lepingute sõlmimisel üksikasjade üle läbirää- kimisi kõigi võimalike avaliku teenuse osutajatega või mõnega nendest.
- (23) Pakkumiskutsed avaliku teenindamise lepingute sõlmimi- seks ei peaks olema kohustuslikud, kui lepinguga hõlma- tavad summad või vahemaad on mõõdukad. Sellega seoses peaks pädevatel asutustel suuremate summade või vahe- maade korral olema võimalus võtta arvesse väikeste ja keskmise suurusega ettevõtjate erihuvisid. Pädevatel asu- tustel ei tohiks olla lubatud pakkumise vältimiseks lepin- guid või transpordivõrke osadeks jagada.
- (24) Teenuse osutamise katkemise ohu puhul peaks pädevatel asutustel olema õigus rakendada lühiajalisi erakorralisi meetmeid kuni uue avaliku teenindamise lepingu sõlmimi- seni, mis on kooskõlas kõigi käesoleva määruse lepingute sõlmimist puudutavate tingimustega.
- (25) Avalik reisijatevedu raudteel tõstatab investeringute suu- ruse ja infrastruktuuri maksumusega seotud eriküsimused. Komisjon esitas 2004. aasta märtsis ettepaneku nõukogu 29. juuli 1991. aasta direktiivi 91/440/EMÜ ühenduse raudteede arendamise kohta ⁽⁵⁾ muutmiseks, et tagada ühenduse kõikidele raudtee-ettevõtjatele kõikide liikmesrii- kide infrastruktuuride kasutusõigus rahvusvaheliste reisija- tevee-teenuste osutamiseks. Käesoleva määruse eesmärk on kehtestada õiguslik raamistik avaliku teenindamise lepin- gute hüvitamiseks ja/või ainuõiguste andmiseks, mitte aga raudteeteenuste turu edasine avamine.
- (26) Avaliku teenuse puhul lubatakse käesoleva määrusega igal pädeval asutusel avaliku teenindamise lepingu raames va- lida oma avaliku reisijatevee-teenuse osutaja. Võttes arves- se liikmesriikide territoriaalse korralduse erinevusi kõnealuses valdkonnas, võib pädevatel asutustel olla õigus- tatult lubatud sõlmida avaliku teenindamise otselepinguid raudteevõrkudeks.
- (27) Pädevate asutuste eraldatud hüvitis avaliku teenindamise kohustuse täitmisega seotud kulude katmiseks tuleks arvu- tada selliselt, et vältida ülekompenseerimist. Kui pädev asu- tus kavatseb sõlmida avaliku teenindamise lepingu ilma võistleva pakkumismenetlusega, peaks ta kinni pidama ka üksikasjalikest eeskirjadest, millega tagatakse hüvitissum- made asjakohasus ning mille eesmärgiks on teenuste tõhu- sus ja kvaliteet.
- (28) Kaaludes asjakohaselt avaliku teenindamise kohustuste avaliku reisijatevee-teenuste nõudlusega vastavusseviimise igakülgset mõju lisas esitatud arvestusskeemi abil, saavad pädev asutus ja avaliku teenuse osutaja tõestada ülekompenseerimise vältimist.
- (29) Avaliku teenindamise lepingute sõlmimiseks (välja arvatud erakorraliste meetmete ja lühikesi vahemaid puudutavate lepingute puhul) peaksid pädevad asutused võtma vajalik- ke meetmeid, et teatada sellest vähemalt üks aasta ette, et anda võimalikele avaliku teenuse osutajatele võimalus reageerida.
- (30) Avaliku teenindamise otselepingutele tuleks kohaldada suuremat läbipaistvust.

⁽¹⁾ ELT L 134, 30.4.2004, lk 1. Direktiivi on viimati muudetud nõukogu direktiiviga 2006/97/EÜ (ELT L 363, 20.12.2006, lk 107).

⁽²⁾ ELT L 134, 30.4.2004, lk 114. Direktiivi on viimati muudetud nõu- kogu direktiiviga 2006/97/EÜ.

⁽³⁾ EÜT L 395, 30.12.1989, lk 33. Direktiivi on muudetud direktiiviga 92/50/EMÜ (EÜT L 209, 24.7.1992, lk 1).

⁽⁴⁾ EÜT L 76, 23.3.1992, lk 14. Direktiivi on viimati muudetud direktii- viga 2006/97/EÜ.

⁽⁵⁾ EÜT L 237, 24.8.1991, lk 25. Direktiivi on viimati muudetud direk- tiiviga 2006/103/EÜ (ELT L 363, 20.12.2006, lk 344).

- (31) Kuna pädevad asutused ja avaliku teenuse osutajad vajavad aega käesoleva määruse sätetega kohandamiseks, tuleks sätestada üleminekukord. Pidades silmas avaliku teenindamise lepingute järkjärgulist sõlmimist vastavalt käesoleva määruse sätetele, peaksid liikmesriigid esitama komisjonile eduaruande kuue kuu jooksul pärast üleminekuperioodi esimese poole lõppu. Komisjon võib nimetatud aruannete alusel soovitada kohaseid meetmeid.
- (32) Üleminekuperioodi ajal kohaldavad pädevad asutused käesoleva määruse sätteid tõenäoliselt eri aegadel. Seega on võimalik, et üleminekuperioodi ajal osalevad reguleeritud konkurentsile kiiremini avanenud turgude avaliku teenuse pakkumismenetlustes avaliku teenuse osutajad turgudelt, mida käesoleva määruse sätteid veel ei mõjuta. Selleks, et proportsionaalse tegevuse kaudu vältida ühistranspordituru avamise tasakaalu häirimist, peaks pädevatel asutustel olema üleminekuperioodi teisel poolel õigus tagasi lükata nende ettevõtjate pakkumised, kelle osutatavate ühistransporditeenuste maksumusest on rohkem kui pool kaetud lepingutega, mis ei ole sõlmitud kooskõlas käesoleva määrusega, tingimusel, et seda nõuet kohaldatakse mittediskrimineerivalt ja see otsustatakse enne pakkumismenetluse väljakuulutamist.
- (33) Euroopa Ühenduste Kohus osutas Altmark Trans GmbH 24. juuli 2003. aasta otsuses kohtuasjas C-280/00, ⁽¹⁾ punktid 87–95, et avaliku teenindamise hüvitis ei ole eelise asutamislepingu artikli 87 tähenduses, tingimusel, et täidetud on neli kumulatiivset tingimust. Kui nimetatud tingimused ei ole täidetud, kuid täidetud on EÜ asutamislepingu artikli 87 lõikega 1 sätestatud üldised kohaldatavuse tingimused, on avaliku teenindamise hüvitis riigiabi, mille suhtes kehtivad asutamislepingu artiklid 73, 86, 87 ja 88.
- (34) Avaliku teenindamise hüvitis võib osutada vajalikuks riigisisese reisijateveo sektoris, et teenust osutavad ettevõtjad toimeksid nende ülesannete täitmist võimaldavate põhimõtete alusel ja tingimuste kohaselt. Selline hüvitis võib teatud tingimustel olla vastavuses asutamislepingu artikliga 73. Esiteks tuleb kõnealust hüvitist anda selliste teenuste osutamise tagamiseks, mis on üldhuviteenused asutamislepingu tähenduses. Teiseks ei tohi see hüvitis põhjendamatute konkurentsimoontuste vältimiseks ületada avaliku teenindamise kohustuse täitmise netokulusid, võttes arvesse sellest tulenevaid tulusid ja mõistlikku kasumit.
- (35) Vastavalt käesoleva määruse sätetele pädevate asutuste poolt eraldatavad hüvitised võivad seega olla vabastatud asutamislepingu artikli 88 lõikega 3 sätestatud eelneva teatamise kohustusest.
- (36) Käesolev määrus asendab määruse (EMÜ) nr 1191/69, mis tuleks seetõttu tunnistada kehtetuks. Kaubavedude avalike teenuste puhul aitab kolmeaastane üleminekuperiood järkjärgult kaotada hüvitise, mida komisjon asutamislepingu artiklite 73, 86, 87 ja 88 alusel ei luba. Iga avalike reisijateveoteenuste osutamisega seoses antud hüvitis, mis ei ole hõlmatud käesoleva uue määrusega ning mida võiks käsitleda riigiabina EÜ asutamislepingu artikli 87 lõike 1 tähenduses, peaks olema vastavuses asutamislepingu artiklite 73, 86, 87 ja 88 sätetega, sealhulgas kõik Euroopa Ühenduste Kohtu asjaomased tõlgendused ning eelkõige otsus kohtuasjas C-280/00 Altmark Trans GmbH. Selliseid juhtumeid läbi vaadates peaks komisjon seega kohaldama põhimõtteid, mis on sarnased käesoleva määrusega sätestatud põhimõtetele või vajadusel üldist majandushuvi pakkuvate teenuste valdkonda käsitlevate muude õigusaktidega.
- (37) Käesolev määrus hõlmab nõukogu 4. juuni 1970. aasta määruse (EMÜ) nr 1107/70 raudtee-, maantee- ja siseveetranspordile antava abi kohta ⁽²⁾ reguleerimisala. Varasemat määrust peetakse vananenuks, kuna sellega piiratakse asutamislepingu artikli 73 kohaldamist, andmata asjakohast õiguslikku alust käibelolevate investeerimiskavade lubamiseks, eelkõige seoses transpordi infrastruktuuri investeerimisega avaliku ja erasektori partnerluse raames. Seega tuleks nimetatud määrus kuulutada kehtetuks, et kõnealuse sektori pideva arengu huvides saaks kohasel viisil rakendada asutamislepingu artiklit 73, ilma et see piiraks käesoleva määruse või nõukogu 26. juuni 1969. aasta määruse (EMÜ) nr 1192/69 raudtee-ettevõtjate finantskohustuste ja soodustuste tasandamise ühisreeglite kohta ⁽³⁾ kohaldamist. Asjakohaste ühenduse eeskirjade kohaldamise hõlbustamise eesmärgil esitab komisjon 2007. aasta jooksul ettepaneku riigiabi suuniste kohta seoses raudteelinvesteeringute, sealhulgas infrastruktuuri tehtavate investeeringutega.
- (38) Komisjon peaks esitama aruande, et hinnata käesoleva määruse rakendamist ja avalike reisijateveoteenuste osutamises ühenduses toimuvaid arenguid, eelkõige avalike reisijateveoteenuste kvaliteeti ja avaliku teenindamise otselepingute sõlmimise mõju. Vajadusel võib nimetatud aruandega koos esitada asjakohased ettepanekud käesoleva määruse muumiseks,

⁽²⁾ EÜT L 130, 15.6.1970, lk 1. Määrust on viimati muudetud määrusega (EÜ) nr 543/97 (EÜT L 84, 26.3.1997, lk 6).

⁽³⁾ EÜT L 156, 28.6.1969, lk 8. Määrust on viimati muudetud määrusega (EÜ) nr 1791/2006 (ELT L 363, 20.12.2006, lk 1).

⁽¹⁾ [2003] EKL I-7747.

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Eesmärk ja reguleerimisala

1. Käesoleva määruse eesmärgiks on määratleda, kuidas pädevad asutused võivad kooskõlas ühenduse õiguse eeskirjadega sekunda avaliku reisijateveo valdkonda, et tagada üldhuviteenuste osutamine, mis oleksid muuhulgas mitmekesisemad, turvalisemad, parema kvaliteediga või odavamad kui üksnes turuseaduste poolt reguleeritud teenused.

Selleks sätestatakse käesoleva määrusega tingimused, mille kohaselt pädevad asutused hüvitavad transpordiettevõtjale, kellele nad avaliku teenindamise kohustuseks teevad või kellega lepingu sõlmivad, sellega kaasnevad kulud ja/või annavad neile avaliku teenindamise kohustuse eest ainuõigused.

2. Käesolevat määrust kohaldatakse riigisisestele ja rahvusvahelistele avalikele reisijateveoteenustele raudteel ja muudel rööbasteedel ning maanteel, välja arvatud teenuste puhul, mida osutatakse peamiselt nende ajaloolise huviväärsuse või turismiväärtuse tõttu. Liikmesriigid võivad käesolevat määrust kohaldada avalikule reisijateveole siseveeteedel ja riikide territoriaalvetes, ilma et see piiraks nõukogu 7. detsembri 1992. aasta määruse (EMÜ) nr 3577/92 (teenuste osutamise vabaduse põhimõtte kohaldamise kohta merevedudel liikmesriikides (merekabotaaž))⁽¹⁾ kohaldamist.

3. Käesolevat määrust ei kohaldata riiklike ehitustööde kontsessioonidele direktiivi 2004/17/EÜ artikli 1 lõike 3 punkti a tähenduses ega direktiivi 2004/18/EÜ artikli 1 lõike 3 tähenduses.

Artikkel 2

Mõisted

Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:

- a) „avalik reisijatevedu” – üldist majandushuvi pakkuvad reisijateveoteenused, mida osutatakse avalikkusele mittediskrimineerivalt ja pidevalt;
- b) „pädev asutus” – liikmesriigi või liikmesriikide mis tahes ametiasutus või ametiasutuste rühm, kelle pädevuses on sekkuda avaliku reisijateveo korraldamisse antud geograafilises piirkonnas, või mis tahes selleks volitatud asutus;

- c) „kohalik pädev asutus” – mis tahes pädev asutus, kelle territoriaalne pädevusala ei hõlma kogu riiki;
- d) „avaliku teenuse pakkuja” – mis tahes riiklik või eraõiguslik ettevõtja või ettevõtjate rühm, kes osutab avalikku reisijateveoteenust või mis tahes riiklik organ, kes osutab avalikku reisijateveoteenust;
- e) „avaliku teenindamise kohustus” – pädeva asutuse määratud või kindlaksmääratud nõue üldist huvi pakkuva avaliku reisijateveoteenuse osutamise tagamiseks, mida teenusepakkuja oma majanduslikest huvidest lähtuvalt ilma hüvitusega ei osutaks, või ei osutaks samas mahus või samadel tingimustel;
- f) „ainuõigus” – õigus, millega antakse ühele avaliku teenuse osutajale õigus teatud avalike reisijateveoteenuste osutamiseks teataval liinil, teatavas võrgus või teatavas piirkonnas, välistades sealjuures mis tahes teise võimaliku teenusepakkuja;
- g) „avaliku teenindamise hüvitis” – mistahes eelis, eelkõige rahaline, mida pädev asutus riiklikest vahenditest otseselt või kaudselt eraldab avaliku teenindamise kohustuse täitmise perioodi jooksul või selle perioodiga seoses;
- h) „otselepingu sõlmimine” – avaliku teenuse lepingu sõlmimine konkreetse avaliku teenuse pakkujaga ilma eelneva võistleva pakkumismenetlusega;
- i) „avaliku teenindamise leping” – üks või mitu õiguslikult siduvat õigusakti, mis kinnitavad kokkulepet pädeva asutuse ja avaliku teenuse osutaja vahel, mille kohaselt avaliku teenuse osutajale tehakse ülesandeks avaliku teenindamise kohustusest tulenevate avaliku reisijateveoteenuste haldamine ja osutamine; liikmesriigi õigussüsteemist olenevalt võib lepinguks olla ka pädeva asutuse poolt vastuvõetud otsus:
 - eraldiseisva õigusakti või eeskirja kujul, või
 - nii, et see otsus sisaldab tingimusi, mille korral pädev asutus võib osutada teenuseid ise või teha see ülesandeks sõltuvale teenusepakkujale;
- j) „sõltuv teenusepakkuja” – õiguslikult eraldiseisev üksus, kelle üle kohalik pädev asutus, või pädevate asutuste rühma korral vähemalt üks kohalik pädev asutus, teostab kontrolli, mis on sarnane tema enda osakondade üle teostatava kontrolliga;

⁽¹⁾ EÜT L 364, 12.12.1992, lk 7.

- k) „maksumus” – avaliku reisijateveoteenuse, liini, lepingu või hüvitiskorra maksumus, mis vastab avaliku teenuse osutaja või osutajate kogutasule ilma käibemaksuta, sealhulgas ametiasutuste poolt makstavad mis tahes liiki hüvitised ning sõidupiletite müügist saadav tulu, mida ei maksta välja kõnealusele pädevale asutusele;
- l) „üldeeskiri” – meede, mida kohaldatakse diskrimineerimata kõikidele samalaadsetele reisijateveoteenustele pädeva asutuse vastutusalasse kuuluvas konkreetses territoriaalses piirkonnas;
- m) „avalik integreeritud reisijateveoteenus” – ühendatud transporditeenus kindlaksmääratud geograafilises piirkonnas ühtse infoteenuse, piletisüsteemi ja sõiduplaaniga.

Artikkel 3

Avaliku teenindamise lepingud ja üldeeskirjad

1. Kui pädev asutus otsustab valitud teenusepakkujaile anda avaliku teenindamise kohustuste täitmise eest ainuõiguse ja/või määrata ükskõik millise hüvitise, peab ta seda tegema avaliku teenindamise lepingu raames.

2. Erandina lõikest 1 võib avaliku teenindamise kohustusi, mille eesmärgiks on maksimumtariifide kehtestamine kõikidele reisijatele või teatavatele reisijatekategoriatele, määratleda ka üldeeskirjadega. Vastavalt artiklitele 4 ja 6 ning lisa sätetatud põhimõtetele hüvitab pädev asutus avaliku teenuse osutajatele üldeeskirjadega kehtestatud tariifikohustuste täitmisest tulenevate kulude ja tulude positiivse või negatiivse finantsmõju sellisel viisil, mis väldib ülekompenseerimist. See ei piira pädevate asutuste õigust kaasata maksimumtariife kehtestavaid avaliku teenindamise kohustusi avaliku teenindamise lepingutesse.

3. Ilma et see piiraks asutamislepingu artiklite 73, 86, 87 ja 88 sätete kohaldamist, võivad liikmesriigid käesoleva määruse reguleerimisalast välja jätta avaliku teenindamise kohustuste täitmise rahalisi hüvitisi käsitlevad üldeeskirjad, millega kehtestatakse maksimumtariifid õpilastele, üliõpilastele, praktikantidele ja liikumispuudega isikutele. Nendest üldeeskirjadest tuleb teatada vastavalt asutamislepingu artiklile 88. Selline teatamine peab sisaldama täielikku teavet meetme ja eelkõige arutamismeetodi üksikasjade kohta.

Artikkel 4

Avaliku teenindamise lepingute ja üldeeskirjade kohustuslik sisu

1. Avaliku teenindamise lepingud ja üldeeskirjad:

- a) määratlevad selgesõnaliselt avaliku teenindamise kohustused, mida avaliku teenuse osutaja peab täitma ning asjaomased territoriaalsed piirkonnad;

b) kehtestavad eelnevalt objektiivsel ja läbipaistval viisil

- i) näitajad, mille põhjal hüvitis (kui seda makstakse) tuleb arvutada, ja

- ii) ainuõiguste korral nende laadi ja ulatuse,

selliselt, et välditakse ülekompenseerimist. Kooskõlas artikli 5 lõigetega 2, 4, 5, ja 6 sõlmitud avaliku teenindamise lepingute puhul määratakse need näitajad kindlaks sellisel viisil, et ükski hüvitis ei või ületada avaliku teenindamise kohustuse täitmisest tulenevate netokulude ja -tulude finantsmõju katmiseks nõutavat summat, võttes arvesse avaliku teenuse osutaja sellega saadavat tulu ning mõistlikku kasumit;

- c) määratletakse teenuse osutamisega seotud kulude jaotuskord. Need kulud võivad sisaldada eelkõige personalikulusid, energiakulusid, infrastruktuuriga seotud kulusid, ühistranspordisõidukite, veeremite ja reisijateveoteenuste osutamiseks vajalike rajatiste hooldus- ja remondikulusid ning püsikulusid ja asjakohast kapitalitulu.

2. Avaliku teenindamise lepingute ja üldeeskirjadega määratletakse piletimüügist saadava tulu jaotuskord; see tulu võib jääda avaliku teenuse osutajale, kuuluda väljamaksmisele pädevale asutusele või nende vahel jagamisele.

3. Avaliku teenindamise lepingute kestus on piiratud ja ei ületa kümnet aastat bussiteenuste ja 15 aastat reisijateveoteenuste puhul raudteel või muudel rööbasteedel. Mitme erineva transpordiliigiga seotud teenuste puhul on lepingute kestus piiratud 15 aastaga, kui transpordi osa raudteel või muudel rööbasteedel ületab 50 % kõnealuste teenuste maksumusest.

4. Arvestades varade amortiseerumist, võib vajadusel pikendada avaliku teenindamise lepingu kestust maksimaalselt 50 % võrra, kui avaliku teenuse osutaja poolt antavad vahendid on avaliku teenindamise lepinguga hõlmatud reisijateveoteenuste osutamiseks vajalike põhivahenditega võrreldes olulised ning need on seotud valdavalt selle lepinguga hõlmatud reisijateveoteenustega.

Kui seda õigustavad eripärasest geograafilisest asendist tulenevad kulud, võib lõikes 3 määratletud avaliku teenindamise lepingute kestust pikendada äärepoolseimates piirkondades maksimaalselt 50 %.

Kui seda õigustab varade amortiseerumine seoses erakorraliste investeringutega infrastruktuuri, veeremisse või sõidukitesse ning kui avaliku teenindamise leping on sõlmitud ausa võistleva pakkumismenetluse teel, võib avaliku teenindamise leping olla pikema kestusega. Kõnealusel juhul läbipaistvuse tagamiseks esitab pädev asutus komisjonile ühe aasta jooksul pärast lepingu sõlmimist avaliku teenindamise lepingu ja selle pikemat kestust õigus-tavad elemendid.

5. Ilma et see piiraks liikmesriikide ja ühenduse õigust, sealhulgas tööturu osapoolte vahel sõlmitud kollektiivlepinguid, võivad pädevad asutused nõuda valitud avaliku teenuse osutajalt, et see annaks eelnevalt töölevõetud töötajatele õigused, mis neil oleks juhul, kui nad oleks üle viidud direktiivi 2001/23/EÜ kohaselt. Kui pädevad asutused nõuavad avaliku teenuse osutajatelt teatud sotsiaalsete standardite järgimist, peavad pakkumisdokumentid ja avaliku teenindamise lepingud sisaldama asjaomase personali loetelu, personali lepingujärgsete õiguste läbipaistvaid üksikasju ning tingimusi, milliste alusel on töötajad teenustega seotud.

6. Kui pädevad asutused nõuavad vastavalt siseriiklikule õigusele avaliku teenuse osutajatelt teatud sotsiaalsete standardite järgimist, peavad need standardid sisalduma pakkumisdokumentides ja avaliku teenindamise lepingutes.

7. Pakkumisdokumentid ja avaliku teenindamise lepingud peavad olema läbipaistvad allhanke tegemise võimalikkuse ja ulatuse osas. Allhanke kasutamise korral on teenusepakkuja, kellele käesoleva määruse kohaselt tehakse ülesandeks avalike reisijateveoteenuste haldamine ja osutamine, kohustatud osutama olulise osa avalikest reisijateveoteenustest ise. Avaliku teenindamise lepinguga, mis hõlmab üheaegselt nii avalike reisijateveoteenuste projekteerimist, rajamist kui ka osutamist, võidakse lubada osutada neid teenuseid tervikuna allhanke korras. Avaliku teenindamise leping määrab kooskõlas liikmesriigi ja ühenduse õigusega kindlaks allhankele kohaldatavad tingimused.

Artikkel 5

Avaliku teenindamise lepingute sõlmimine

1. Avaliku teenindamise lepingud reisijateveo kohta sõlmitakse vastavalt käesoleva määrusega sätestatud eeskirjadele. Teenuselepingud või teenuste riigihankelepingud nagu defineeritud direktiivides 2004/17/EÜ või 2004/18/EÜ avaliku reisijateveoteenuse osutamise osas bussi või trammiga sõlmitakse kooskõlas nimetatud direktiivides sätestatud menetlustega, kui selliseid lepinguid ei sõlmita nimetatud direktiivides määratletud kontsessioonilepingute kujul. Kui lepingud sõlmitakse kooskõlas direktiividega 2004/17/EÜ või 2004/18/EÜ, ei kohaldata käesoleva artikli lõikeid 2–6.

2. Kui see ei ole siseriikliku õigusega keelatud, võib iga kohalik pädev asutus, olenemata sellest, kas tegemist on avalikku integreeritud reisijateveoteenust osutava üksiku asutuse või asutuste rühmaga, otsustada, kas osutada avalikku reisijateveoteenust ise või sõlmida avaliku teenindamise otselepingud õiguslikult eraldi- seisva üksusega, kelle üle kohalik pädev asutus, või pädevate asutuste rühma korral vähemalt üks kohalik pädev asutus, teostab kontrolli, mis on sarnane tema enda osakondade üle teostatava kontrolliga. Juhul kui kohalik pädev asutus teeb sellise otsuse, kohaldatakse järgmist:

a) selleks, et määratleda, kas kohalik pädev asutus teostab sellist kontrolli, tuleb arvesse võtta selliseid tegureid nagu pädeva asutuse esindatuse tase teenusepakkuja haldus-, juht- või järelevalveorganites, teenusepakkuja põhikirjas esinevad sellekohased andmed, omandisuhe, pädeva asutuse tegelik mõju ja kontroll teenusepakkuja strateegiliste ja üksikute juhtimisosuste üle. Kooskõlas ühenduse õigusega ei ole käesoleva lõike tähenduses kontrolli tuvastamiseks kohustuslik nõue, et pädeval riiklikul asutusel (eelkõige avaliku ja erasektori partnerluse korral) oleks 100 % omandiõigus, tingimusel, et valdav avaliku sektori mõju on olemas ja et kontrolli võib tuvastada muude kriteeriumite põhjal;

b) käesoleva lõike kohaldamise tingimuseks on, et sõltuva teenusepakkuja ja iga üksuse, kelle üle sellel teenusepakkujal on kasvõi minimaalne mõju, avaliku reisijateveoga seotud tegevus toimub kohaliku pädeva asutuse haldusterritooriumil, olenemata väljuvatest liinidest või selle tegevuse muudest kõrvalelementidest, mis sisenevad naabruses asuva kohaliku pädeva asutuse territooriumile, ning et nad ei osale väljaspool kohaliku pädeva asutuse haldusterritooriumi korraldatavates pakkumismenetlustes avaliku reisijateveoteenuse osutamise kohta;

c) hoolimata punktist b võib sõltuv teenusepakkuja osaleda ausas võistlevas pakkumismenetlustes kaks aastat enne temaga sõlmitud avaliku teenindamise otselepingu lõppemist, kui on vastu võetud lõplik otsus algatada sõltuva teenusepakkuja lepinguga hõlmatud avalike reisijateveoteenuste suhtes aus võistlev pakkumismenetlus ning sõltuv teenusepakkuja ei ole sõlminud ühtegi teist avaliku teenindamise otselepingut;

d) kohaliku pädeva asutuse puudumisel kohaldatakse punkte a, b ja c riiklikule asutusele mitteüleriigilise territoriaalse piirkonna kasuks, kui sõltuv teenusepakkuja ei osale võistlevas pakkumismenetluses seoses avaliku reisijateveoteenuse osutamise väljaspool piirkonda, mille kohta avaliku teenindamise leping oli sõlmitud;

e) kui kaalutakse artikli 4 lõike 7 kohase allhankelepingu sõlmimist, on sõltuv teenusepakkuja kohustatud osutama suurema osa avalikest reisirajateveeteenustest ise.

3. Iga pädev asutus, kes pöördub kolmanda osapoole poole, kes ei ole sõltuv teenusepakkuja, peab avaliku teenindamise lepingud sõlmima võistleva pakkumismenetluse alusel, välja arvatud lõigete 4, 5 ja 6 sätestatud juhtudel. Võistleva pakkumismenetluse jaoks vastuvõetud menetlus on avatud võrdsetel tingimustel kõikidele ettevõtjatele ning selles järgitakse läbipaistvuse ja mitte-diskrimineerimise põhimõtteid. Pärast pakkumiste esitamist ja võimalikku eelvalikut võib menetlus sisaldada läbirääkimisi vastavalt nimetatud põhimõtetele, et määrata kindlaks, kuidas kõige paremini spetsiifilistele või keerukatele nõuetele vastata.

4. Kui see ei ole siseriikliku õigusega keelatud, võivad pädevad asutused otsustada sõlmida avaliku teenindamise otselepingud kas siis, kui nende lepingute hinnanguline keskmine aastane maksimum on väiksem kui üks miljon eurot, või kui need käsitlevad avaliku reisirajateveeteenuse osutamist aastas vähem kui 300 000 kilomeetri ulatuses.

Juhul, kui avaliku teenindamise otseleping sõlmitakse väikese või keskmise suurusega ettevõtjaga, kellele kuulub mitte rohkem kui 23 sõidukit, võib neid piirmäärasid suurendada kas hinnangulise keskmise aastase maksumuseni vähem kui 2 miljonit eurot või aastas osutatud avalike reisirajateveeteenuste osas vähem kui 600 000 kilomeetrit.

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

6. Kui see ei ole siseriikliku õigusega keelatud, võivad pädevad asutused otsustada sõlmida avaliku teenindamise otselepingud raudteetranspordi kohta, kuid mitte rööbastranspordiliikide, nagu metroo või trammid kohta. Erandina artikli 4 lõikest 3 ei ületa selliste lepingute kestus 10 aastat, välja arvatud juhul, kui kohaldatakse artikli 4 lõiget 4.

7. Liikmesriigid võtavad meetmeid, et tagada lõigete 2 kuni 6 kohaselt vastu võetud otsuste kiire ja tulemuslik läbivaatamine, kui seda taotleb isik, kes on või kes varem oli huvitatud mõne lepingu saamisest ning keda väidetav rikkumine kahjustas või võib kahjustada, põhjendusega, et selliste otsustega rikuti ühenduse õigusakte või nende siseriiklikke rakendusakte.

Kui läbivaatamismenetluste eest vastutavad asutused ei ole kohuasutused, põhjendatakse nende otsuseid alati kirjalikult. Lisaks tuleb niisugusel juhul sätestada, et läbivaatamise eest vastutava asutuse igasuguse väidetava ebaseadusliku meetme või igasuguse väidetava vea korral võib rakendada kohtulikku läbivaatamist või läbivaatamist teise asutuse poolt, mis on kohus asutamislepingu artikli 234 mõistes ning on sõltumatu nii tellijast kui ka läbivaatamise eest vastutavast asutusest.

Artikkel 6

Avalike teenuste hüvitamine

1. Sõltumata lepingu sõlmimise viisist peavad kõik üldeeskirjaga või avaliku teenindamise lepinguga seotud hüvitised olema kooskõlas artikli 4 sätetega. Kõik hüvitised, mis on seotud vastavalt artikli 5 lõigetele 2, 4, 5 või 6 sõlmitud avaliku teenindamise otselepinguga, või üldeeskirjaga, peavad sõltumata oma laadist vastama ka lisa esitatud sätetele.

2. Komisjoni kirjalikul nõudmisel esitavad liikmesriigid kolme kuu jooksul või nimetatud nõudmises kindlaksmääratud pikema ajavahemiku jooksul kogu teabe, mida komisjon peab vajalikuks, et otsustada, kas eraldatud hüvitis on vastavuses käesoleva määrusega.

Artikkel 7

Avaldamine

1. Iga pädev asutus avalikustab kord aastas koondaruande tema pädevusse kuuluvate avaliku teenindamise kohustuste, väljalititud avaliku teenuse osutajate, neile avaliku teenuse osutajatele makstavate hüvitiste ja hüvitisena antud ainuõiguste kohta. See aruanne eristab bussitransporti ja raudteetransporti, võimaldab kontrollida ja hinnata ühistranspordivõrgu toimivust, kvaliteeti ja rahastamist ning vajaduse korral annab teavet omistatud ainuõiguste laadi ja ulatuse kohta.

2. Iga pädev asutus võtab vajalikud meetmed, et hiljemalt üks aasta enne pakkumiskutse väljakuulutamist või otselepingu sõlmimist oleks Euroopa Liidu Teatajas avaldatud vähemalt järgmine teave:

a) pädeva asutuse nimi ja aadress;

b) kavandatav lepingu sõlmimise laad;

c) lepingu sõlmimisega potentsiaalselt seotud teenused ja territooriumid.

Pädevad asutused võivad otsustada seda teavet mitte avaldada juhul, kui avaliku teenindamise lepingud käsitlevad avalike reisirajateveeteenuste osutamist aastas vähem kui 50 000 kilomeetri ulatuses.

Juhul, kui nimetatud teave pärast avaldamist muutub, avaldab pädev asutus võimalikult kiiresti paranduse. See parandus ei piira otselepingu või pakkumiskutse alguskuupäeva.

Käesolevat lõiget ei kohaldata artikli 5 lõikele 5.

3. Raudteetransporti käsitlevate avaliku teenindamise otselepingute sõlmimise korral artikli 5 lõike 6 kohaselt avalikustab pädev asutus järgmise teabe ühe aasta jooksul pärast lepingu sõlmimist:

- a) lepingu sõlminud üksus, selle omandiline kuuluvus ja vajaduse korral juriidilist kontrolli teostava(te) osapool(t)e nimi või nimed;
- b) avaliku teenindamise lepingu kestus;
- c) osutatavate reisijateveoteenuste kirjeldus;
- d) rahalise hüvitise näitajate kirjeldus;
- e) kvaliteediga seotud eesmärgid nagu näiteks täpsus ja usaldusväärsus ning kohaldatavad preemiad ja trahvid;
- f) põhivaradega seotud tingimused.

4. Pädev asutus edastab huvitatud isiku palvel avaliku teenindamise otselepingu sõlmimise otsuse põhjenduse.

Artikkel 8

Üleminekusätted

1. Avaliku teenindamise lepingud reisijateveo kohta sõlmitakse vastavalt käesoleva määrusega sätestatud eeskirjadele. Teenuselepingud või teenuste riigihankelepingud nagu defineeritud direktiivis 2004/17/EÜ või direktiivis 2004/18/EÜ avaliku reisijateveoteenuse osutamise osas bussi või trammiga sõlmitakse kooskõlas nimetatud direktiivides sätestatud menetlustega, kui selliseid lepinguid ei sõlmita nimetatud direktiivides määratletud kontsessioonilepingute kujul. Kui lepingud sõlmitakse kooskõlas direktiividega 2004/17/EÜ või 2004/18/EÜ, ei kohaldata käesoleva artikli lõikeid 2–4.

2. Ilma et see piiraks lõike 3 kohaldamist, peab avaliku teenindamise lepingute sõlmimine transpordi kohta raudteel ja maanteel olema käesoleva määruse artikliga 5 vastavuses alates 3. detsembrist 2019. Selle üleminekuperioodi jooksul võtavad liikmesriigid meetmeid vastavuse järkjärguliseks saavutamiseks artikliga 5, et vältida tõsisemaid struktuurilisi probleeme eelkõige veojõudlusega seoses.

Kuue kuu jooksul pärast üleminekuperioodi esimest poolt esitavad liikmesriigid komisjonile eduaruande, milles toovad esile artikli 5 kohase avaliku teenindamise lepingute sõlmimise järkjärgulise rakendamise. Liikmesriikide eduaruannete alusel võib komisjon teha liikmesriikidele ettepaneku asjakohaste meetmete võtmiseks.

3. Lõike 2 kohaldamisel ei võeta arvesse avaliku teenindamise lepinguid, mis on kooskõlas ühenduse ja liikmesriigi õigusega sõlmitud:

- a) ausa võistleva pakkumismenetluse alusel enne 2000. aasta 26. juulit;
- b) muu menetluse kui võistleva pakkumismenetluse alusel enne 2000. aasta 26. juulit;
- c) võistleva pakkumismenetluse alusel alates 2000. aasta 26. juulist ja enne 3. detsembrist 2009;
- d) muu menetluse kui võistleva pakkumismenetluse alusel alates 2000. aasta 26. juulist ja enne 3. detsembrist 2009.

Punktis a osutatud lepingud võivad jääda kehtima oma tähtaja lõpuni. Punktides b ja c osutatud lepingud võivad jääda kehtima oma tähtaja lõpuni, kuid mitte kauemaks kui 30 aastat. Punktis d osutatud lepingud võivad jääda kehtima oma tähtaja lõpuni, kui nad on piiratud kestusega, mis on võrreldav artiklis 4 osutatud kestustega.

Avaliku teenindamise lepingud võivad jääda kehtima oma tähtaja lõpuni, kui nende lõpetamine põhjustaks soovimatuid õiguslikke või majanduslikke tagajärgi ning juhul, kui komisjon on andnud oma heakskiidu.

4. Ilma et see piiraks lõike 3 kohaldamist, võivad pädevad asutused lõikes 2 osutatud üleminekuperioodi teisel poolel pakkumiskutse teel sõlmitavate lepingute puhul välistada nende teenusepakkujate osalemise, kes ei suuda tõendada, et käesoleva määruse kohaselt sõlmitud avaliku teenindamise lepingu alusel nende poolt osutatud avaliku transpordi teenuste maksumus moodustab vähemalt poole kõikide avaliku transpordi teenuste maksumusest, mille eest neile makstakse hüvitist või millele neil on ainuõigus. Sellist välistamist ei kohaldata nende teenusepakkujate suhtes, kes osutavad teenuseid, mille pakkumine korraldatakse. Selle kriteeriumi rakendamisel ei võeta arvesse artikli 5 lõikes 5 osutatud erandkorras sõlmitud avaliku teenindamise lepinguid.

Kui pädevad asutused esimeses lõigus osutatud võimalust kasutavad, teevad nad seda diskrimineerimata, välistavad kõik sellele kriteeriumile vastavad võimalikud teenusepakkujad ning teavitavad võimalikke teenusepakkujaid oma otsusest avaliku teenindamise lepingute sõlmimise menetluse alguses.

Asjaomased pädevad asutused teavitavad komisjoni oma kavatsusest seda sätet rakendada hiljemalt kaks kuud enne pakkumiskutse avaldamist.

Artikkel 9

Vastavus asutamislepinguga

1. Ühisturuga on kokkusobivad üksnes need avaliku teenindamise hüvitised, mida käesoleva määruse kohaselt makstakse avaliku reisijateveoteenuse osutamiseks või üldeeskirjadega kehtestatud tariifikohustuste täitmiseks. Need hüvitised on vabastatud asutamislepingu artikli 88 lõikega 3 sätestatud eelneva teatamise kohustusest.

2. Ilma et see piiraks asutamislepingu artiklite 73, 86, 87 ja 88 kohaldamist, võivad liikmesriigid asutamislepingu artikli 73 alusel transpordisektorile jätkuvalt eraldada toetusi, kui need vastavad transpordi koordineerimise vajadusele või kujutavad endast avalike teenuste hulka kuuluvate teatud kohustuste täitmise kulude katmist, välja arvatud käesoleva määrusega hõlmatud teenused, ning eelkõige:

- a) kuni infrastruktuurikulutuste jagamist reguleerivate ühiste eeskirjade jõustumiseni juhul, kui toetusi antakse ettevõtjatele, kes peavad kandma nende poolt kasutatava infrastruktuuriga seotud kulutusi, mida teistel ettevõtjatel ei ole. Sel viisil antavate toetuste suuruse määramisel võetakse arvesse neid infrastruktuurikulutusi, mis konkureerivatel transpordiliikidel puuduvad;
- b) juhul kui toetuste eesmärgiks on edendada kogu ühendusele soodsamate transpordisüsteemide ja -tehnoloogiate uurimist või arendamist.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Strasbourg, 23. oktoober 2007

Euroopa Parlamendi nimel
president
H.-G. PÖTTERING

Kõnesolevaid toetusi antakse ainult uurimiseks ja arendamise ajaks ning need ei või hõlmata transpordisüsteemide ja -tehnoloogiate ärieesmärgil kasutamist.

Artikkel 10

Kehtetuks tunnistamine

1. Määrus (EMÜ) nr 1191/69 tunnistatakse kehtetuks. Siiski jätkatakse kolme aasta jooksul pärast käesoleva määruse jõustumist selle sätete kohaldamist kaubaveoteenuste suhtes.

2. Määrus (EMÜ) nr 1107/70 tunnistatakse kehtetuks.

Artikkel 11

Aruanded

Pärast artikli 8 lõikega 2 sätestatud üleminekuperioodi lõppu esitab komisjon aruande käesoleva määruse rakendamise ja avaliku reisijateveoteenuse osutamise arengute kohta ühenduses, hinnates eelkõige avalike reisijateveoteenuste kvaliteedi muutust ja otselepingute mõju, millega vajadusel kaasnevad asjakohased ettepanekud käesoleva määruse muutmiseks.

Artikkel 12

Jõustumine

Käesolev määrus jõustub 3. detsembril 2009.

Nõukogu nimel
eesistuja
M. LOBO ANTUNES

LISA

Hüvitamisele kohaldatavad eeskirjad artikli 6 lõikes 1 osutatud juhtudel

1. Vastavalt artikli 5 lõigetele 2, 4, 5 või 6 sõlmitud otselepingutega või üldeeskirjaga seotud hüvitisi peab arvutatama käesolevas lisas sätestatud eeskirjade kohaselt.
2. Hüvitis ei või ületada summat, mis vastab avaliku teenindamise kohustuse täitmisest tulenevalt avaliku teenuse osutaja kulude ja tulude suhtes avalduvale kogu positiivse või negatiivse finantsmõjuga võrdsele finantsmõjule. Nimetatud mõju hindamiseks võrreldakse avaliku teenindamise kohustuse täitmise olukorda selle olukorraga, mis oleks olnud juhul, kui seda kohustust ei täidetak. Netofinantsmõju arvutamisel juhindub pädev asutus alljärgnevast skeemist.

Kulud, mis on tehtud tulenevalt pädeva asutuse/pädevate asutuste poolt määratud ja avaliku teenindamise lepingus ja/või üldeeskirjas sisalduva avaliku teenindamise kohustusest või mitme avaliku teenindamise kohustusest;

miinus mis tahes positiivne finantsmõju, mis on saadud kõnealus(t)e avaliku teenindamise kohustus(t)ega seonduvas võrgus;

miinus tariifidelt saadud sissetulek või kõnealus(t)e avaliku teenindamise kohustus(t)e täitmisel saadud mis tahes muu tulu;

pluss mõistlik kasum;

võrdub netofinantsmõjuga.

3. Avaliku teenindamise kohustuse täitmisel võib olla mõju teenusepakkuja võimalikule transpordialasele tegevusele väljaspool kõnealust avaliku teenindamise kohustust/kohustusi. Ülekompenseerimise või puuduliku kompenseerimise vältimiseks tuleb netofinantsmõju arvestamisel võtta arvesse mõõdetavaid finantsmõjusid teenusepakkuja asjaomasele võrgule.
4. Kulude ja tulude arvestust peab pidama vastavalt kehtivatele raamatupidamis- ja maksustamis põhimõtetele.
5. Kui avaliku teenuse osutaja osutab avaliku teenindamise kohustusele allutatud hüvitatavat transporditeenust ning on seotud ka muu tegevusega, peavad nimetatud avalike teenuste raamatupidamisarvestused olema läbipaistvuse suurendamiseks ja ristsubsideerimise vältimiseks eraldatud nii, et täidetud oleksid vähemalt järgmised tingimused:
 - kõikide kõnealuste tegevusvaldkondadega seotud raamatupidamisarvestused on eraldatud ning vastavad varad ja püsikulud on jaotatud vastavalt kehtivatele raamatupidamis- ja maksustamiseskirjadele;
 - kõiki muutuvkulusid, põhjendatud osa püsikuludest ning mõistlikku kasumit, mis on seotud avaliku teenuse osutaja mis tahes muu tegevusega, ei saa ühelgi tingimusel seostada kõnealuse avaliku teenindamisega;
 - avaliku teenindamise kulud peab tasakaalustama tegevuse tulude ja ametivõimude poolt makstavate summadega, ilma tulude võimaliku ülekandmiseta avaliku teenuse osutaja teise tegevusvaldkonda.
6. Mõistliku kasumina peab käsitlema selle sektori tavapäraselt kapitali tootlust antud liikmesriigis, mis võtab arvesse ametivõimude sekkumise läbi avaliku teenuse osutajale põhjustatavaid riske või riskide puudumist.

-
7. Hüvitamise meetod peab olema suunatud sellele, et säilitada või arendada:
- avaliku teenuse osutaja tõhusat haldustegevust, mida oleks võimalik objektiivselt hinnata, ja
 - piisavalt kõrge kvaliteeditasemega reisijateveoteenuste osutamist.
-