

► B ► M2 EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV 2001/14/EÜ,
26. veebruar 2001,
raudteefrastruktuuri läbilaskevõimsuse jaotamise, raudteefrastruktuuri kasutustasude
kehtestamise ja ohutustunnistuste andmise kohta ◀
(EÜT L 75, 15.3.2001, lk 29)

▼B

▼M2

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV 2001/14/EÜ,

26. veebruar 2001,

raudteefrastrukturi läbilaskevõimsuse jaotamise, raudteefrastrukturi kasutustasude kehtestamise ja ohutustunnistuste andmise kohta

▼B

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut, eriti selle artiklit 71,

võttes arvesse komisjoni ettepanekut, ⁽¹⁾võttes arvesse majandus- ja sotsiaalkomitee arvamust ⁽²⁾võttes arvesse regioonide komitee arvamust, ⁽³⁾toimides asutamislepingu ⁽⁴⁾ artiklis 251 sätestatud korras vastavalt lepituskomitees 22. novembril 2000 heakskiidetud ühistekstile

ning arvestades järgmist:

- (1) Ühenduse raudteesektori ulatuslikum integratsioon on oluline samm siseturu väljakujundamisel ning teel püsiva liikuvuse poole.
- (2) Nõukogu 29. juuli 1991. aasta direktiiviga 91/440/EMÜ ühenduse raudteede arendamise kohta ⁽⁵⁾ on sätestatud raudtee-ettevõtjatele ja rahvusvahelistele raudtee-ettevõtjate ühendustele teatavad rahvusvahelisele raudteetranspordile juurdepääsu õigused; kõnealustest õigustest tuleneb, et raudteefrastruktuuril võib olla mitu kasutajat.
- (3) Nõukogu 19. juuni 1995. aasta direktiiviga 95/19/EÜ, mis käsitleb raudteefrastrukturi läbilaskevõimsuse jaotamist ja maksude kehtestamist raudteefrastrukturi kasutamise eest, ⁽⁶⁾ nähti ette raudteefrastrukturi läbilaskevõimsuse jaotamise üldine raamistik.
- (4) Kõnealuste direktiividega ei ole suudetud vältida märkimisväärsed erinevusi raudteefrastrukturi kasutusmaksude struktuuris ja tasemes ning läbilaskevõimsuse jaotamise protsesside vormis ja kestuses.
- (5) Tagamaks läbipaistvust ning kõikide raudtee-ettevõtjate diskrimineerimata juurdepääsu raudteefrastruktuuridele, tuleb kogu juurdepääsuõiguse teostamiseks vajalik teave avaldada võrguaruandes.
- (6) Nõuetekohane raudteefrastrukturi läbilaskevõimsuse jaotamise kord ühendatuna konkureerivate ettevõtjatega toob kaasa veoliikide parema tasakaalu.
- (7) Raudteefrastrukturi optimaalse kasutamise soodustamine toob ühiskonna jaoks kaasa veokulu vähenemise.

⁽¹⁾ EÜT C 321, 20.10.1998, lk 10 ja EÜT C 116 E, 26.4.2000, lk 40.

⁽²⁾ EÜT C 209, 22.7.1999, lk 22.

⁽³⁾ EÜT C 57, 29.2.2000, lk 40.

⁽⁴⁾ Euroopa Parlamendi 10. märtsi 1999. aasta arvamus (EÜT C 175, 21.6.1999, lk 120), kinnitatud 27. oktoobril 1999 (EÜT C 154, 5.6.2000, lk 22), nõukogu 28. märtsi 2000. aasta ühine seisukoht (EÜT C 178, 27.6.2000, lk 28) ja Euroopa Parlamendi 5. juuli 2000. aasta otsus (Euroopa Ühenduste Teatajas seni avaldamata), Euroopa Parlamendi 1. veebruari 2001. aasta otsus ja nõukogu 20. detsembri 2000. aasta otsus.

⁽⁵⁾ EÜT L 237, 24.8.1991, lk 25. Direktiivi on muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2001/12/EÜ (EÜT L 75, 15.3.2001, lk 1).

⁽⁶⁾ EÜT L 143, 27.6.1995, lk 75.

▼B

- (8) Tõhus kaubaveosektor, eelkõige piireületav veondus, vajab meetmeid turu avamiseks.
- (9) Liikmesriikidel peaks olema võimalik lubada raudteeteenuste ostjatel otse läbilaskevõimsuse jaotamise protsessis osaleda.
- (10) Euroopa raudteede taaslustamine hõlbustatud juurdepääsu kaudu kaubavedudeks üleeuroopalises raudtee-kaubaveovõrgus eeldab ausat konkurentsi raudtee- ja maanteetranspordi vahel, võttes eelkõige nõuetekohaselt arvesse erinevaid välismõjusid; nõuetekohased raudteeinfrastruktuuri maksustamisskeemid ühendatuna nõuetekohaste maksustamisskeemidega muude transpordinfrastruktuuride jaoks ning konkureerivad ettevõtjad loovad eri transpordiliikide optimaalse tasakaalu.
- (11) Maksustamise ja läbilaskevõimsuse jaotamise skeemid peaksid võimaldama kõikidele ettevõtjatele ühetaolise ja diskrimineerimata juurdepääsu ning ausalt ja diskrimineerimata vastama kõikide kasutajate ning transpordiliikide vajadustele, niipalju kui võimalik.
- (12) Liikmesriikide poolt määratud raames peaksid maksustamise ja läbilaskevõimsuse jaotamise skeemid hõlbustama raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjatel oma infrastruktuuride kasutuse optimeerimist.
- (13) Raudtee-ettevõtjad peaksid läbilaskevõimsuse jaotamise skeemide kohta, mille alusel nad teevad ratsionaalseid otsuseid, saama selgeid ja järjepidevaid andmeid.
- (14) Võtmaks arvesse raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõimsuse kasutajate või potentsiaalsete kasutajate vajadust kavandada oma majandustegevust ning klientide ja rahastajate vajadusi on oluline, et raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja tagaks infrastruktuuri läbilaskevõimsuse jaotamise viisil, mis kajastab teenuse usaldusväärsuse säilitamise ja parandamise vajadust.
- (15) On soovitatav, et raudtee-ettevõtjate ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja jaoks nähakse ette soodustused häirete minimeerimiseks ja võrgu tõhususe suurendamiseks.
- (16) Maksustamise ja läbilaskevõimsuse jaotamise skeemid peaksid võimaldama vaba konkurentsi raudteeteenuste pakkumise vallas.
- (17) Oluline on arvesse võtta nii taotlejate kui raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja ärialaseid vajadusi.
- (18) Oluline on maksimeerida raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjatele läbilaskevõimsuse jaotamisel võimaldatavat paindlikkust, ent see peab olema tasakaalus taotleja mõistlike nõudmiste rahuldamisega.
- (19) Läbilaskevõimsuse jaotamise protsess peab vältima mittevajalike piirangute kehtestamist teiste ettevõtjate soovidele, kes omavad või kavatsevad omandada õigusi kasutada infrastruktuuri oma äri edendamiseks.
- (20) Soovitatav on raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjatele võimaldada mõningast paindlikkust, et infrastruktuurivõrgustikku oleks võimalik tõhusalt kasutada.
- (21) Läbilaskevõimsuse jaotamise ja maksustamise skeemide osas võib olla tarvis arvesse võtta asjaolu, et raudteeinfrastruktuuri võrgustik võib olla kavandatud erinevaid põhikasutajaid silmas pidades.
- (22) Reisijateveo vajadused võivad sageli olla vastuolus kaubaveo vajadustega; reisijateveo vajadused võivad tingida võrgustiku, mille ehitamine ja ülalpidamine on kallim kui üksnes kaubavedudeks mõeldul; reisijateveo- ja kaubaveoveeremi kiiruste vahe suurenemine võib kaasa tuua nimetatud kahe transpordiliigi vastuolude teravnemise.

▼B

- (23) Eri kasutajad ja eri liiki kasutajad mõjutavad sageli infrastruktuuri läbilaskevõimsust erinevalt ning nõudlus eri teenuste järele peab olema nõuetekohaselt tasakaalustatud.
- (24) Teenuste osas, mida osutatakse lepingu alusel ametivõimudele, võib tarvis olla erireegleid, et tagada nende atraktiivsus kasutajate jaoks.
- (25) Maksustamise ja läbilaskevõimsuse jaotamise skeemide osas tuleb arvesse võtta infrastruktuuri läbilaskevõimsuse üha suurenevat kasutust ning lõpuks läbilaskevõimsuse ammendumist.
- (26) Eri tüüpi liikluse planeerimine nõuab erineval määral aega, mistõttu on soovitatav tagada võimalus rahuldada pärast sõiduplaanide koostamist esitatud infrastruktuuri läbilaskevõimsuse taotlusi.
- (27) Infotehnoloogia kasutamisega saab suurendada sõiduplaanide koostamise kiirust ja reageerimisvõimet, parandada taotlejate võimalusi infrastruktuuri läbilaskevõimsust taotleda ning ka hõlpsamalt kindlaks määrata rongiliine, mis läbivad enam kui ühe raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja võrgustikke.
- (28) Raudtee-ettevõtjate jaoks optimaalse tulemuse tagamiseks on soovitatav nõuda infrastruktuuri läbilaskevõimsuse kasutamise uurimist, kui kasutajate vajaduste rahuldamiseks on tarvis läbilaskevõimsuse taotlusi kooskõlastada.
- (29) Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate monopolset seisundit silmas pidades on soovitatav nõuda infrastruktuuri vaba läbilaskevõimsuse ning selle suurendamise viiside uurimist, kui läbilaskevõimsuse jaotamise protsessiga ei suudeta kasutajate vajadusi rahuldada.
- (30) Teabe puudumine teiste raudtee-ettevõtjate taotluste ning süsteemi kitsaskohtade kohta võib raskendada raudtee-ettevõtjate poolseid infrastruktuuri läbilaskevõimsuse taotluste optimeerimise püüdlusi.
- (31) Oluline on tagada jaotusskeemide parem kooskõlastamine, et kindlustada raudtee suurem atraktiivsus liikluse jaoks, mis läbib enam kui ühe raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja võrku, eelkõige rahvusvahelises liikluses.
- (32) Oluline on minimeerida konkurentsimoonutusi, mis võivad maksustamispoliitika oluliste erinevuste tõttu tekkida raudteeinfrastruktuuride või transpordiliikide vahel.
- (33) Soovitatav on määratleda infrastruktuuriteenuse need osad, mis on tingimata vajalikud, võimaldamaks ettevõtjal teenust osutada, ning mida tuleks osutada minimaalse juurdepääsutasu eest.
- (34) Investeeringud raudteeinfrastruktuuri on soovitatav ning infrastruktuuri maksustamisskeemid peaksid pakkuma raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjatele soodustusi sobilike investeeringute tegemisel, kui need on majanduslikult ligitõmbavad.
- (35) Iga maksustamisskeem saadab kasutajatele majanduslikke signaale. On oluline, et sellised raudtee-ettevõtjatele saadetavad signaalid oleksid järjepidevad ning suunaksid neid ratsionaalsetele otsustele.
- (36) Võimaldamaks kehtestada infrastruktuuri kasutusmaksude sobilikud ning õiglased määrad, peavad raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad oma vara üle arvet pidama ja selle väärtuse kindlaks määrama ning jõudma täielikule selgusele infrastruktuuri käigushoidmise kulutegurite osas.
- (37) Soovitatav on tagada, et transpordisüsteemide tegemisel võetaks arvesse väliskulusid.

▼B

- (38) On oluline kindlustada, et rahvusvahelise liikluse tasud võimaldavad raudteel täita turu vajadusi; sellest tulenevalt peaksid infrastruktuuri kasutustasud olema võrdsed rongiliikluse korraldamisega seotud otseste kuludega.
- (39) Kulude infrastruktuuri kasutustasude arvelt katmise üldine määr mõjutab vajaliku riikliku toetuse suurust; liikmesriigid võivad kulude üldist katmist tasude, sealhulgas lisatasude või turu jaoks vastuvõetava osaga tootlusest nõuda erineval määral, tasakaalustades samas kulude katmist ja raudtee-kaubaveonduse konkurentsivõimet transpordiliikide seas. Siiski on soovitatav, et mis tahes infrastruktuuri kasutustasude skeem võimaldaks raudteevõrgustikku kasutada selliseks liikluseks, mis suudab vähemalt selle poolt tekitatavad lisakulud tasa teenida.
- (40) Raudteeinfrastruktuur on loomulik monopol. Seepärast on vaja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjaid ergutada kulusid kärpima ning oma infrastruktuuri tõhusalt majandama.
- (41) Arvesse tuleks võtta asjaolu, et paljude aastate jooksul ei ole infrastruktuuri ja tehnoloogiasse tehtud investeeringute maht võimaldanud luua tingimusi raudteetranspordi tegelikuks arenguks. Seepärast on antud valguses soovitatav eelkõige üleeuroopalise raudtee-kaubaveovõrgu loomist silmas pidades läbi viia nõuetekohased parandused, kasutades muuhulgas olemasolevaid ühenduse vahendeid, ilma et see mõjutaks kehtivaid prioriteete.
- (42) Raudtee-ettevõtjatele antavad soodustused peavad olema seotud tegeliku kokkuhoiduga halduskulude arvelt; soodustusi võib kasutada ka infrastruktuuri tõhusa kasutamise edendamiseks.
- (43) On soovitatav, et raudtee-ettevõtjate ja infrastruktuuri haldaja jaoks nähakse ette soodustused raudteevõrgu häirete minimeerimiseks.
- (44) Läbilaskevõimsuse jaotamine on seotud raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja kuludega, mille tasumist tuleks nõuda.
- (45) Vaja on meetmeid tagamaks, et liikmesriigi territooriumil tegutsemise eeldusena nõutakse ühenduse õigusaktide alusel litsentseeritud raudtee-ettevõtjalt nõuetekohast ohutustunnistust; ohutustunnistusi tuleb välja anda ühenduse õiguse alusel.
- (46) Raudteeinfrastruktuuri tõhusaks haldamiseks ning ausaks ja diskrimineerimata kasutamiseks on vaja luua reguleeriv organ, kes jälgib kõnealuste ühenduse eeskirjade rakendamist ning tegutseb apellatsioonioranina, ilma et see mõjutaks võimalust pöörduda kohtusse.
- (47) Tuleb rakendada konkreetseid meetmeid, et võtta arvesse teatavate liikmesriikide konkreetset geopoliitilist ja geograafilist olukorda ja eri liikmesriikide raudteesektori erinevat korraldust ning et tagada siseturu terviklikkus.
- (48) Käesoleva direktiivi kohaldamiseks vajalikud meetmed tuleks vastu võtta vastavalt nõukogu 28. juuni 1999. aasta direktiivile 1999/468/EÜ, millega kehtestatakse komisjoni rakendamisevolituste kasutamise menetlused.⁽¹⁾
- (49) Asutamislepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse ja proportsionaalsuse põhimõtte järgi ei ole käesoleva direktiivi eesmärke, milleks on kooskõlastada raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõimsuse jaotamise ja selle kasutamise maksustamise ning ohutustunnistuste andmise korda liikmesriikides, võimalik liikmesriikide tasandil piisaval määral saavutada, pidades silmas vajadust tagada õiglased ja mittediskrimineerivad infrastruktuuri kasutusvõimalused ja võttes arvesse raudteevõrkude oluliste komponentide töö selgelt rahvusvahelist mõõdet, ja seega on nimetatud

⁽¹⁾ EÜT L 184, 17.7.1999, lk 23.

▼B

eesmärgid kooskõlastatud riikideülese tegevuse vajalikkuse tõttu paremini saavutatavad ühenduse tasandil. Käesolev direktiiv kehtib üksnes selles ulatuses, mis on vajalik nende eesmärkide saavutamiseks.

- (50) Käesolev direktiiv asendab nõukogu 12. detsembri 1977. aasta määrust (EMÜ) nr 2830/77 raudtee-ettevõtjate raamatupidamis-süsteemide ja raamatupidamise aastaaruannete võrreldavuse saavutamiseks vajalike meetmete kohta, ⁽¹⁾ nõukogu 19. septembri 1978. aasta määrust (EMÜ) nr 2183/78, milles sätestatakse raudtee-ettevõtjatele ühtsed kuluarvestuspõhimõtted, ⁽²⁾ nõukogu 19. juuli 1982. aasta otsust 82/529/EMÜ rahvusvahelise raudtee-kaubaveo hindade määramise kohta, ⁽³⁾ nõukogu 25. juuli 1983. aasta otsust 83/418/EMÜ raudteede ärilise sõltumatuse kohta nende rahvusvahelise reisijate- ja pagasiveo majandamisel ⁽⁴⁾ ja direktiivi 95/19/EÜ, mistõttu need tuleks kehtetuks tunnistada,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

I PEATÜKK

SISSEJUHATAVAD SÄTTED

Artikkel 1

Reguleerimisala

1. Käesolev direktiiv reguleerib raudteeinfrastruktuuri kasutustasude kehtestamise ja sissenõudmise ning raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõimsuse jaotamisega seoses rakendatavaid põhimõtteid ja protseduure.

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

2. Käesolevat direktiivi kohaldatakse raudteeinfrastruktuuri kasutamisel riigisiseseks ja rahvusvahelisteks raudteevõrkudeks.

3. Liikmesriigid võivad käesoleva direktiivi reguleerimisalast välja jätta:

- a) eraldiseisvad kohalikud ja piirkondlikud võrgud, mis on ette nähtud reisijateveo teenuste osutamiseks raudteel;
- b) võrgud, mis on ette nähtud üksnes linna- ja linnalähiliinide reisijateveo teenuste osutamiseks;
- c) piirkondlikud võrgud, mida kasutab piirkondlikeks kaubavedudeks üksnes raudtee-ettevõtja, kes ei kuulu direktiivi 91/440/EMÜ reguleerimisalasse, kuni kõnealuse võrgu läbilaskevõimsust soovib kasutada ka mõni teine taotleja;
- d) eraomandis oleva raudteeinfrastruktuuri, mis on ette nähtud üksnes infrastruktuuri omaniku oma kaubavedudeks;

⁽¹⁾ EÜT L 334, 24.12.1977, lk 13. Määrust on viimati muudetud 1994. aasta ühinemisaktiga.

⁽²⁾ EÜT L 258, 21.9.1978, lk 1. Määrust on viimati muudetud 1994. aasta ühinemisaktiga.

⁽³⁾ EÜT L 234, 9.8.1982, lk 5. Määrust on viimati muudetud 1994. aasta ühinemisaktiga.

⁽⁴⁾ EÜT L 237, 26.8.1983, lk 32. Määrust on viimati muudetud 1994. aasta ühinemisaktiga.

▼M3

- e) raudteeveoteenustena tehtavad veod, mis teostatakse ühendust läbiva transiidina.

▼B

4. Käesoleva direktiivi reguleerimisalast jäetakse välja veod, mis piirduvad maanteeõidukite vedamisega pendelrongiteenusena läbi La Manche'i väina tunneli.

Artikkel 2

Mõisted

Käesolevas direktiivis kasutatakse järgmisi mõisteid:

- a) *jaotamine* - raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõimsuse jaotamine raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja poolt;
- b) *taotleja* - litsentseeritud raudtee-ettevõtja ja/või rahvusvaheline raudtee-ettevõtjate rühmitus ning liikmesriikides, kus selline võimalus on loodud, muu füüsiline ja/või juriidiline isik, näiteks määrusele (EMÜ) nr 1191/69⁽¹⁾ vastavad ametiasutused ning vedajad, kaubasaatjad ja kombineeritud veoteenuseid osutavad ettevõtjad, kellel on avalike teenuste osutamisega seonduv või ärihuvi infrastruktuuri läbilaskevõimsuse omandamiseks, et osutada oma vastavatel territooriumidel raudteeteenuseid;
- c) *ülekoormatud infrastruktuur* - infrastruktuuri osa, mille puhul nõudlust infrastruktuuri läbilaskevõimsuse järele ei ole teatavatel ajavahemikel võimalik rahuldada ka pärast erinevate läbilaskevõimsus-taotluste kooskõlastamist;
- d) *läbilaskevõimsuse suurendamise kava* - meede või rida meetmeid koos rakendamise ajakavaga, mis pannakse ette infrastruktuuri osa „ülekoormatud infrastruktuuriks” tunnistamise põhjustanud läbilaskevõimsuse piirangute leevendamiseks;
- e) *kooskõlastamine* - menetlus, mille käigus läbilaskevõimsust jaotav organ ja taotlejad püüavad lahendada olukordi, kus infrastruktuuri läbilaskevõimsuse taotlused omavahel konkureerivad;
- f) *raamkokkulepe* - õiguslikult siduv avalik-õiguslik või eraõiguslik üldkokkulepe, millega määratakse kindlaks taotleja ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja või jaotava organi õigused ja kohustused seoses jaotatava infrastruktuuri läbilaskevõimsusega ning tasudega, mida võetakse pikema aja vältel kui ühe sõiduplaani kehtivusaeg;
- g) *infrastruktuuri läbilaskevõimsus* - taotletavate rongiliinide teatava ajavahemiku jooksul teatavale infrastruktuuri osale paigutamise potentsiaal;
- h) *raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja* - organ või ettevõtja, kes vastutab eelkõige raudteeinfrastruktuuri rajamise ja hooldamise eest. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja ülesannete hulka võib kuuluda ka infrastruktuuri kontrolli- ja ohutussüsteemide majandamine. Need raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja ülesanded, mis on seotud võrguga või võrgu osaga, võib delegeerida erinevatele organitele või ettevõtjatele;
- i) *võrk* - kogu raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja omandis olev ja/või tema poolt hallatav raudteeinfrastruktuur;
- j) *võrguaruanne* - aruanne, milles esitatakse maksustamise ning läbilaskevõimsuse jaotamise skeemidega seotud üksikasjalikud üldeeskirjad, tähtajad, menetlused ja kriteeriumid. See sisaldab ka muud

⁽¹⁾ Nõukogu 26. juuni 1969. aasta määrus (EMÜ) nr 1191/69 raudtee-, maantee- ja siseveetranspordis osutatavate avalike teenuste kontseptsioonist tulenevaid kohustusi puudutavate liikmesriikidepoolsete meetmete kohta (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).

▼B

teavet, mis on raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõimsuse taotlemiseks vajalik;

- k) *raudtee-ettevõtja* - kõik vastavalt kohaldatavatele ühenduse õigusaktidele litsentseeritud riigi osalusega äriühingud või eraõiguslikud ettevõtjad, kelle peamine tegevusala on osutada kaupade ja/või reisijate raudteeveo teenuseid ja kes on kohustatud tagama veduriteenuse; mõiste hõlmab ka üksnes veduriteenust osutavaid ettevõtjaid;
- l) *rongiliin* - infrastruktuuri läbilaskevõimsus, mis on vajalik rongi liikumiseks ühest punktist teise teatava ajavahemiku jooksul;
- m) *sõiduplaan* - andmed kõikide kavandatud rongi- ja veeremiliikumiste kohta, mis sõiduplaani kehtivusajal asjassepuutuval infrastruktuuril toimuvad;

▼M3

- n) *transiit* - ühenduse territooriumi läbimine ilma kauba peale- või mahalaadimiseta ja/või ilma reisijate rongile tuleku ja mahaminekuta ühenduse territooriumil.

▼B*Artikkel 3***Võrguaruanne**

1. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja töötab pärast huvitatud pooltega konsulteerimist välja ning avaldab aruande, mis on kättesaadav tasuta eest, mis ei tohi ületada aruande avaldamisega seotud kulusid.
2. VõrguaruanDES sätestatakse raudtee-ettevõtjatele pakutava infrastruktuuri omadused. See sisaldab teavet kõnealusele raudteeinfrastruktuurile juurdepääsu tingimuste kohta. Võrguaruande sisu on sätestatud I lisas.
3. Võrguaruannet ajakohastatakse ja muudetakse vastavalt vajadusele.
4. Võrguaruanne avaldatakse hiljemalt neli kuud enne infrastruktuuri läbilaskevõimsuse taotluste esitamise tähtpäeva.

II PEATÜKK

INFRASTRUKTUURI KASUTUSTASUD*Artikkel 4***Tasude kehtestamine, määramine ja kogumine**

1. Liikmesriigid kehtestavad tasude kogumise raamistiku, rikkumata seejuures raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja majandamise sõltumatust, mis on ette nähtud direktiivi 91/440/EMÜ artikliga 4.

Nimetatud majandamise sõltumatuse nõuet silmas pidades kehtestavad liikmesriigid ka konkreetsed maksustamiseskirjad või delegeerivad vastavad volitused raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjale. Infrastruktuuri kasutustasu kindlaksmääramist ja kõnealuse tasu kogumist korraldab raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja.

2. Kui raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja ei ole õigusliku vormi poolest, organisatsiooniliselt ja otsustusfunktsioonide osas kõikidest raudtee-ettevõtjatest sõltumatu, teostab käesolevas peatükis kirjeldatud funktsioone, v.a tasude kogumine, õigusliku vormi poolest, organisatsiooniliselt ja otsustusfunktsioonide osas kõikidest raudtee-ettevõtjatest sõltumatu maksustamisorgan.

3. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad teevad koostööd, et saavutada enam kui üht infrastruktuurivõrku läbiva rongiliikluse tõhus korraldus. Eelkõige püüavad nad tagada rahvusvaheliste raudteekaubavedude optimaalse konkurentsivõime ning üleeuroopalise raudtee-kaubaveovõrgu

▼B

tõhusa kasutamise. Nad võivad luua selle saavutamiseks vajalikke ühisorganisatsioone. Mis tahes koostöö ja ühisorganisatsiooni suhtes kehtivad käesoleva direktiivi sätted.

4. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad tagavad, välja arvatud artikli 8 lõikele 2 vastava erikorra puhul, et kasutatav maksustamisskeem rajaneb kogu nende võrgus samadel põhimõtetel.

5. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad tagavad, et maksustamisskeemi kohaldamine tooks kaasa võrdsed ja diskrimineerimata tasud eri raudtee-ettevõtjatele, kes osutavad samalaadses turuosas samaväärse iseloomuga teenuseid, ning tegelikult rakendatavad tasud oleksid kooskõlas võrguaruandes sätestatud normidega.

6. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja või maksustamisorgan hoiab talle taotlejate poolt antud andmete ärisaladust.

*Artikkel 5***Teenused**

1. Raudtee-ettevõtjatel on diskrimineerimata õigus II lisa kirjeldatud minimaalset teenustepaketti kasutada ning teenindusseadmetele raudteed mööda juurde pääseda. II lisa punktis 2 nimetatud teenuseid osutatakse diskrimineerimata ning raudtee-ettevõtjate taotlusi võib tagasi lükata üksnes juhul, kui on olemas turutingimustele vastavad alternatiivsed võimalused. Kui üks raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja, kes on peamise infrastruktuuri haldaja, neid teenuseid ei osuta, kasutab ta kõiki mõistlikke vahendeid, et nimetatud teenuste osutamist hõlbustada.

2. Kui raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja osutab mõnd II lisa punktis 3 nimetatud teenust lisateenusena, osutab ta seda taotluse korral igale raudtee-ettevõtjale.

3. Raudtee-ettevõtjad võivad raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjalt või teistelt teenindajatelt taotleda II lisa punktis 4 loetletud täiendavaid lisateenuseid. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja ei ole kohustatud neid teenuseid osutama.

*Artikkel 6***Infrastruktuurikulud ja raamatupidamisarvestus**

1. Liikmesriigid kehtestavad tingimused, vajadusel ka ettemaksud, tagamaks et tavapärastes äritingimustes ning mõistliku ajavahemiku jooksul oleks raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja bilansis tasakaalus ühelt poolt tulud infrastruktuuri kasutustasudest, ülejääk muust majandustegevusest ja riiklik toetus ning teiselt poolt infrastruktuurikulud.

Ilma et see mõjutaks võimalikku pikaajalist eesmärki katta kõikide transpordiliikide infrastruktuurikulud kasutajate arvelt, lähtudes eri transpordiliikide diskrimineerimata konkurentsist tingimustes, kus raudtee-transport suudab teiste transpordiliikidega konkureerida, võib liikmesriik artiklitega 7 ja 8 ette nähtud maksustamisraamistiku piires nõuda, et raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja tasakaalustaks oma bilansi riikliku toetusega.

2. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjaid ergutatakse vähendama infrastruktuuri käigushoidmise kulusid ja kasutustasusid, pidades nõuetekohaselt silmas ohutust ning infrastruktuuriteenuse kvaliteedi säilitamist ja parandamist.

3. Liikmesriigid tagavad lõike 2 sätte täitmise kas pädeva asutuse ning raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja vahelise vähemalt kolmeaastase kehtivusajaga lepingu abil, millega nähakse ette riiklik rahastamine, või nõuetekohaste seadusandlike meetmete abil, millega antakse vajalikud volitused.

▼B

4. Lepingulise suhte olemasolu korral lepitakse lepingutingimustes ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja rahastamiseks kokkulepitud maksete struktuuris eelnevalt kokku ning need kehtivad kogu lepingutähtaja.

5. Välja töötatakse kulude jaotamise meetod. Liikmesriigid võivad nõuda eelnevat heakskiitu. Kõnealust meetodit võib vajaduse korral ajakohastada vastavalt headele rahvusvahelistele tavadele.

*Artikkel 7***Maksustamispõhimõtted**

1. Raudteeinfrastruktuuri kasutustasu makstakse raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjale, kes rahastab selle arvelt oma majandustegevust.

2. Liikmesriigid võivad nõuda, et raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja esitaks kehtestatud tasude kohta mis tahes vajalikke andmeid. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja peab nimetatud osas suutma tõendada, et igalt ettevõtjalt vastavalt artiklitele 4–12 tegelikult nõutud infrastruktuuri kasutustasud vastavad võrguaruandes sätestatud meetoditele ja normidele ning graafikutele, kui need on ette nähtud.

3. Olenemata lõigetest 4 või 5 või artiklist 8, kehtestatakse tasu minimaalse teenustepaketi ning teenindusrajatistele raudteed mööda juurdepääsu eest lähtuvalt kuludest, mis kõnealuse rongiliikluse korraldamisega otseselt kaasnevad.

4. Infrastruktuuri kasutustasu võib sisaldada tasu, mis kajastab ülekoormusperioodidel tekkivat läbilaskevõimsuse nappust infrastruktuuri kindlaksmääratavas osas.

5. Infrastruktuuri kasutustasu võib muuta, võtmaks arvesse rongi liikumisest tulenevate keskkonnamõjude hinda. Kõnealune muudatus on põhjustatud mõjude suurusest lähtuvalt astmestatud.

Keskkonnakulude määramine, mis toob kaasa raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja kogutulu kasvu, on siiski lubatud üksnes juhul, kui nimetatud kulusid määratakse konkureerivate transpordiliikidega võrreldavas ulatuses.

Kui teiste transpordiliikide puhul võrreldav keskkonnakulude määramise tase puudub, ei tohi kõnealune muudatus kaasa tuua raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja kogutulu kasvu. Kui raudteetranspordi ja konkureerivate transpordiliikide osas on kehtestatud võrreldav keskkonnakulude määramise tase ning see annab lisatulu, otsustab kõnealuse tulu kasutamise liikmesriik.

6. Vältimaks ebasoovitavaid ja ebaproportsionaalseid kõikumisi, võib lõigetes 3, 4 ja 5 nimetatud tasusid rongiliiklusele ja ajavahemikele mõistlikult jaotada. Infrastruktuuri kasutustasude suhteline määr peab siiski olema seotud teenuste osutamisega seotud kuludega.

7. II lisa punktis 2 nimetatud teenuste osutamine ei kuulu käesoleva artikli reguleerimisalasse. Eespool öeldust olenemata võetakse II lisa punktis 2 nimetatud teenuste hindade kindlaksmääramisel arvesse raudteetranspordi konkurentsiseisundit.

8. Kui II lisa punktides 3 ja 4 täiendavate ja lisateenustena loetletud teenuseid osutab vaid üks teenindaja, on asjaomase teenuse eest kehtestatav tasu seotud selle osutamise kuludega ning arvutatakse välja tegelikust kasutustasemest lähtudes.

9. Tasu võib võtta läbilaskevõimsuse eest, mida kasutatakse infrastruktuuri hoolduseks. Kõnealune tasu ei või ületada raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjal hoolduse tõttu saamata jäänud puhastulu.



Artikkel 8

Erandid maksustamispõhimõtetest

1. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja kulude täieliku tagasisaamise kindlustamiseks võib liikmesriik, kui turg seda talub, nõuda tõhusate, läbi-paistvate ja mittediskrimineerivate põhimõtete alusel lisatasusid, tagades samas eelkõige rahvusvahelise raudteekaubaveonduse optimaalse konkurentsivõime. Maksustamissüsteemi osas võetakse arvesse raudtee-ettevõtjate poolt saavutatud tootlikkuse kasvu.

Tasumäärade suurus ei või siiski takistada infrastruktuuri kasutamist turusegmentide poolt, kes suudaksid tasuda vähemalt raudteeveoteenuse osutamisega otseselt kaasnevad kulud ning turu jaoks vastuvõetava osa tootlusest.

2. Seoses eriinvesteeringuprojektidega, mida tulevikus kavandatakse või mis on lõpule viidud käesoleva direktiivi jõustumisele eelnenud 15 aasta jooksul, võib raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja kehtestada või kehtima jätta kõnealuste projektide pikaajalistest kuludest lähtuvad kõrgemad tasud, kui need projektid suurendavad tõhusust ja/või tasuvust ning neid ei oleks olnud võimalik muul viisil teostada. Niisugune maksustamiskord võib hõlmata ka uute investeeringute riski jaotamise kokkuleppeid.

3. Diskrimineerimise vältimiseks tagatakse, et iga konkreetse raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja keskmised, maksimum- ja miinimumtasud infrastruktuuri teatud viisil kasutamise eest on võrreldavad ning sama turusegmendi võrreldavate teenuste suhtes kohaldatakse ühetaolisi tasusid. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja näitab võrguaruandes, et maksustamissüsteem vastab nimetatud tingimustele, kuivõrd seda on võimalik teha konfidentsiaalset ärialast teavet avaldamata.

4. Kui raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja kavatseb lõikes 1 nimetatud maksustamissüsteemi olulisi osi muuta, teeb ta muudatused teatavaks vähemalt kolm kuud ette.

Artikkel 9

Tasude vähendamine

1. Olenemata asutamislepingu artiklitest 81, 82, 86 ja 87 ning käesoleva direktiivi artikli 7 lõikest 3, peab raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja poolt raudtee-ettevõtjalt mis tahes teenuste eest nõutavate tasude vähendamine vastama käesolevas artiklis sätestatud kriteeriumidele.

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

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

4. Vähendada võib üksnes tasusid, mida võetakse konkreetsetes infrastruktuuri osas.

5. Samalaadsete teenuste suhtes kohaldatakse samalaadseid tasu vähendamise skeeme.

▼B*Artikkel 10***Ainuomaste keskkonna-, õnnetus- ja infrastruktuurikulude hüvitamise skeemid**

1. Liikmesriigid võivad raudteeinfrastruktuuri kasutamise osas kehtestada piiratud kehtivusajaga hüvitusskeeme seoses keskkonna-, õnnetus- ja infrastruktuurikuludega, mille mittetasumine teiste transpordiliikide puhul on tõendatav, kui need kulud ületavad vastavaid raudteekulusid.
2. Kui hüvitist saab ainuõigust omav ettevõtja, peab hüvitis kajastuma ka vastavates soodustustes kasutajatele.
3. Kasutatav meetodika ja tehtud arvutused peavad olema avalikud. Eelkõige peab olema võimalik näidata, milliseid konkureeriva transpordinfrastruktuuri puhul välditavaid kulusid kaetakse, ning tagada, et skeem on ettevõtjatele diskrimineerimata juurdepääsetav.
4. Liikmesriigid tagavad kõnealuse skeemi vastavuse asutamislepingu artiklitele 73, 87 ja 88.

*Artikkel 11***Toimivusskeem**

1. Infrastruktuuri maksustamise skeemide puhul ergutatakse raudtee-ettevõtjaid ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjat toimivusskeemi abil minimeerima häireid ning parandama raudteevõrgu toimivust. Skeem võib hõlmata sanktsioone võrgu toimivust häirivate tegude eest, hüvitisi ettevõtjatele, kes häiretest kahju saavad, ning preemiaid kavandatust parema toimivuse eest.
2. Toimivusskeemi peamisi printsiipe kohaldatakse kogu võrgu ulatuses.

*Artikkel 12***Reserveerimistasud**

Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad võivad võtta nõuetekohast tasu läbilaskevõimsuse eest, mida taotletakse, kuid ära ei kasutata. Selle tasu eesmärk on edendada läbilaskevõimsuse tõhusat kasutamist.

Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja peab alati suutma anda igale huvitatud isikule teavet infrastruktuuri läbilaskevõimsuse kohta, mis on seda kasutavatele raudtee-ettevõtjatele jaotatud.

III PEATÜKK**INFRASTRUKTUURI LÄBILASKEVÕIMSUSE JAOTAMINE***Artikkel 13***Läbilaskevõimsusega seotud õigused**

1. Infrastruktuuri läbilaskevõimsust jaotab raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja ning pärast taotlejale määramist ei tohi saaja seda teisele ettevõtjale ega üksusele loovutada.

Mis tahes kauplemine infrastruktuuri läbilaskevõimsusega on keelatud ning toob kaasa edaspidisest läbilaskevõimsuse jaotamisest kõrvalejätmise.

Raudtee-ettevõtja poolt läbilaskevõimsuse kasutamist sellise taotleja äritegevuse korraldamiseks, kes ei ole raudtee-ettevõtja, ei käsitata loovutamisenä.

▼B

2. Õiguse kasutada konkreetset infrastruktuuri läbilaskevõimsust rongiliinina võib taotlejatele anda ühe sõiduplaani kehtivusajaks.

Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja ning taotleja võivad sõlmida artiklis 17 sätestatud raamkokkuleppe asjaomase raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõimsuse kasutamiseks pikema aja jooksul kui ühe sõiduplaani kehtivusaeg.

3. Läbilaskevõimsuse jaotamisega seotud vastastikuste õiguste ja kohustuste määratlus raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate ja taotlejate jaoks nähakse ette lepingute või muude õigusaktidega.

▼M3

4. Kui taotluse esitaja kavatseb paluda raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõimsust eesmärgiga osutada direktiivi 91/440/EMÜ artiklis 3 määratletud rahvusvahelist reisijateveo teenust, teavitab ta sellest asjaomaseid infrastruktuuri-ettevõtjaid ja reguleerivaid organeid. Selleks, et saaks anda hinnangu rahvusvahelise veoteenuse eesmärgi kohta vedada reisi- jaid kahe erinevas liikmesriigis asuva jaama vahel ning võimaliku majandusliku mõju kohta olemasolevatele avaliku teenindamise lepingutele, peavad reguleerivad organid tagama, et oleks teavitatud kõiki avaliku teenindamise lepingus määratletud reisijate raudteeveo teenuse töövõtja kindlaks määranud pädevaid asutusi, kõiki teisi asjaomaseid pädevaid asutusi, kellel on direktiivi 91/440/EMÜ artikli 10 lõike 3b alusel õigus piirata kasutusõigust ja avaliku teenindamise lepingu alusel kõnealusel rahvusvahelisel reisijateveo teenuse marsruudil tegutsevaid raudtee-ettevõtjaid.

▼B*Artikkel 14***Läbilaskevõimsuse jaotamine**

1. Liikmesriigid võivad kehtestada infrastruktuuri läbilaskevõimsuse jaotamise raamistiku, rikkumata seejuures raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja sõltumatust, mis on ette nähtud direktiivi 91/440/EMÜ artikliga 4. Ette nähakse konkreetsed läbilaskevõimsuse jaotamise eeskirjad. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja viib läbi läbilaskevõimsuse jaotamise menetlused. Eelkõige tagab raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja, et infrastruktuuri läbilaskevõimsust jaotatakse ausalt ja diskrimineerimata ning vastavalt ühenduse õigusele.

2. Kui raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja ei ole õigusliku vormi poolest, organisatsiooniliselt ja otsustusfunktsioonide osas kõikidest raudtee-ettevõtjatest sõltumatu, teostab lõikes 1 nimetatud ja käesolevas peatükis kirjeldatud funktsioone õigusliku vormi poolest, organisatsiooniliselt ja otsustusfunktsioonide osas kõikidest raudtee-ettevõtjatest sõltumatu jaotamisorgan.

3. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad ja jaotamisorganid hoiavad neile antud teabe ärisaladust.

*Artikkel 15***Koostöö enam kui ühe võrgu infrastruktuuri läbilaskevõimsuse jaotamisel**

1. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad teevad koostööd, et võimaldada enam kui üht infrastruktuurivõrku hõlmava infrastruktuuri läbilaskevõimsuse tõhus määratlemine ja jaotamine. Nad korraldavad rahvusvahelisi rongiliine, eelkõige üleeuroopalise raudtee-kaubaveovõrgu raames. Nad võivad kehtestada selleks vajalikke menetlusi. Kõnealuste menetluste suhtes kohaldatakse käesoleva direktiivi sätteid.

Menetlusse, mis on kehtestatud infrastruktuuri läbilaskevõimsuse jaotamise kooskõlastamiseks rahvusvahelisel tasandil, tuleb kaasata kõikide nende raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate esindajad, kelle jaotamisotsused mõjutavad rohkem kui üht teist raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjat. Kõnea-

▼B

lustesse menetlustesse võib kaasata ühenduseväliste raudteefrastrukturi-ettevõtjate nõuetekohaseid esindajaid. Komisjoni teavitatakse ning kutsutakse ta vaatlejana osalema.

2. Mis tahes kohtumisel või muus tegevuses, mille eesmärk on võimaldada infrastruktuuri läbilaskevõimsuse eraldamist võrkudevaheliseks rongiliikluseks, võtavad otsuseid vastu üksnes raudteefrastrukturi-ettevõtjate esindajad.

3. Lõikes 1 nimetatud koostöös osalejad tagavad, et andmed koostööst osavõtu, tegutsemisviiside ning asjaspepuutuvate kriteeriumide kohta, mida kasutatakse infrastruktuuri läbilaskevõimsuse hindamiseks ja jaotamiseks, oleksid üldsusele kättesaadavad.

4. Lõikes 1 nimetatud koostööd tehes hindavad raudteefrastrukturi-ettevõtjad vajadust rahvusvaheliste rongiliinide järele ning vajaduse korral panevad ette ja korraldavad rahvusvahelisi rongiliine, soodustamaks kaubarongide liiklust, mida võib vastavalt artiklile 23 taotleda *ad hoc* menetlust järgides.

Kõnealused rahvusvahelised rongiliinid on taotlejatele kättesaadavad kõigi osalevate raudteefrastrukturi-ettevõtjate kaudu.

*Artikkel 16***Taotlejad**

1. Infrastruktuuri läbilaskevõimsuse taotlusi võivad esitada raudtee-ettevõtjad ja nende rahvusvahelised ühendused ning, nende liikmesriikide territooriumil, kes seda lubavad, ka teised artikli 2 punkti b määratlusele vastavad taotlejad. Liikmesriigid võivad lubada oma territooriumil infrastruktuuri läbilaskevõimsust taotleda ka teistel taotlejatel.

2. Raudteefrastrukturi-ettevõtja võib taotlejatele kehtestada nõudeid, et tagada oma õiguspäraste ootuste täitumine oodatavate tulude ning infrastruktuuri rakendamise osas. Need nõuded peavad olema asjakohased, selged ja arusaadavad ning mittediskrimineerivad. Nõuded avaldatakse jaotamispõhimõtete osana võrguaruandes ning neist teavitatakse komisjoni.

3. Lõikes 2 sätestatud nõuded võivad hõlmata üksnes finantstagatise andmist, mis ei tohi ületada asjakohast taotleja teadaoleva tegevusaktiivsusega seotud taset, ning kinnitust, et taotleja suudab koostada nõuetekohaseid infrastruktuuri läbilaskevõimsuse taotlusi.

*Artikkel 17***Raamkokkulepped**

1. Olenemata asutamislepingu artiklitest 81, 82 ja 86, sõlmitakse taotlejaga raamkokkulepe. Kõnealuse raamkokkuleppega nähakse ette taotleja poolt soovitava ning talle pakutava infrastruktuuri läbilaskevõimsuse karakteristikud ajavahemikul, mis ületab ühe sõiduplaani kehtivusaega. Raamkokkuleppes ei sätestata rongiliinide üksikasju, kuid selles püütakse järgida taotleja õigustatud ärialaseid vajadusi. Liikmesriik võib nõuda raamkokkuleppe eelnevat heakskiitmist käesoleva direktiivi artiklis 30 nimetatud reguleeriva organi poolt.

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

3. Raamkokkuleppe peab võimaldama selle tingimusi muuta või piirata, võimaldamaks raudteefrastrukturi paremini kasutada.

4. Raamkokkuleppe võib sisaldada sanktsioone kokkuleppe muutmise või lõpetamise puhuks.

▼M3

5. Raamkokkulepped sõlmitakse põhimõtteliselt viieaastaseks perioodiks, mida saab uuendada algse kestvusega võrdse pikkusega perioodide

▼M3

kaupa. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja võib erijuhtudel nõustuda lühemate või pikemate perioodidega. Pikem kui viieaastane tähtaeg peab olema põhjendatud äriolepingute, eriotstarbeliste investeeringute või riskidega.

5a. Veeteenusteks, mis kasutavad artiklis 24 osutatud spetsiaalset infrastruktuuri ja nõuavad taotluse esitaja poolt nõuetekohaselt põhjendatud olulisi ja pikaajalisi investeeringuid, võib raamkokkuleppeid sõlmida 15 aastaks. Pikem kui 15 aastane periood on lubatud üksnes erandjuhtudel, eelkõige suurte pikaajaliste investeeringute korral ning eelkõige juhul, kui kõnealusele investeeringule laienevad mitmeaastast amortisatsiooniplaani sisaldavad lepingulised kohutused.

Sellisel juhul võib taotluse esitaja nõuda läbilaskevõimsuse omaduste, sealhulgas rongiliinide kasutussageduse, mahu ja kvaliteedi üksikasjalikku määramist, mis kokkuleppe raames taotluse esitaja kasutusse antakse. Infrastruktuuri-ettevõtja võib reserveeritud läbilaskevõimsust vähendada, kui selle kasutus vähemalt ühekuulisel ajavahemikul on olnud väiksem artiklis 27 sätestatud tasuvusläävest.

Alates 1. jaanuarist 2010 võib sõlmida viieks aastaks ühe korra uuendatava esialgse raamkokkuleppe teenust enne 1. jaanuari 2010 osutavate taotluse esitajate poolt kasutatud läbilaskevõimsuse omaduste alusel, et võtta arvesse spetsiaalseid investeeringuid või olemasolevaid äriolepinguid. Artiklis 30 osutatud reguleeriv organ vastutab sellise kokkuleppe jõustumiseks loa andmise eest.

▼B

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

*Artikkel 18***Jaotamismenetluse graafik**

1. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja peab kinni III lisas sätestatud läbilaskevõimsuse jaotamise graafikust.
2. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad lepivad enne sõiduplaani projekti osas konsultatsioonide alustamist teiste asjassepuutuvate raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjatega kokku, millised rahvusvahelised rongiliinid sõiduplaani lülitatakse. Muudatusi tehakse vaid äärmise vajaduse korral.

*Artikkel 19***Taotlus**

1. Taotlejad võivad avalik-õiguslikest või eraõiguslikest sätetest lähtudes taotleda raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjalt lepingu sõlmimist, mis annab õiguse II peatükis sätestatud tasu eest kasutada raudteeinfrastruktuuri.
2. Tavapärase sõiduplaaniga seonduvad taotlused tuleb esitada III lisas sätestatud tähtpäevadeks.
3. Raamkokkuleppe sõlminud taotleja võib taotluse esitada vastavalt kõnealusele kokkuleppele.
4. Taotlejad võivad ühele raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjale esitada taotluse enam kui ühte võrku hõlmava infrastruktuuri läbilaskevõimsuse saamiseks. Asjaomasel raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjal on seejärel õigus taotleja nimel taotleda läbilaskevõimsust teistelt asjassepuutuvatelt raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjatelt.
5. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad tagavad, et rohkem kui üht võrku hõlmava infrastruktuuri läbilaskevõimsuse puhul saaksid taotlejad esitada taotluse otse ühisorganile, kui raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad selle loovad.

▼B*Artikkel 20***Sõiduplaanide koostamine**

1. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja rahuldab võimaluste piires kõik infrastruktuuri läbilaskevõimsuse taotlused, sealhulgas enam kui ühte võrku läbivate rongiliinide taotlused, ning võtab võimaluste piires arvesse kõiki taotlejatele põhjustatavaid piiranguid, sealhulgas mõju nende äritegevusele.
2. Sõiduplaanide koostamisel ja kooskõlastamisel eelistab raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja spetsialiseeritud teenuseid, kuid üksnes artiklites 22 ja 24 sätestatud viisil.
3. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja konsulteerib sõiduplaani projekti osas huvitatud pooltega ning annab neile oma seisukohtade esitamiseks vähemalt ühe kuu. Huvitatud pooled on kõik infrastruktuuri läbilaskevõimsust taotlenud isikud ning muud isikud, kes soovivad, et neil lubataks avaldada arvamust seoses sõiduplaani mõjuga nende võimalustele sõiduplaani kehtivusajal raudteeveoteenuseid osta.
4. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja võtab vajalikke meetmeid võimalike tõstatatud probleemide lahendamiseks.

*Artikkel 21***Kooskõlastusprotsess**

1. Artiklis 20 sätestatud sõiduplaanide koostamise käigus püüab raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja juhul, kui tekib eri taotluste konflikt, taotluste kooskõlastamise kaudu tagada kõikide taotluste parima ühildamise.
2. Kooskõlastamist nõudva olukorra tekkimisel on raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjal õigus mõistlikes piires pakkuda taotletud läbilaskevõimsusest erinevat infrastruktuuri läbilaskevõimsust.
3. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja püüab asjassepuutuvate taotlejatega konsulteerides kõik võimalikud konfliktid lahendada.
4. Kooskõlastusprotsessi reguleerivad põhimõtted määratletakse võrguaruandes. Eelkõige seonduvad need raskustega rahvusvaheliste rongiliinide korraldamisel ning mõjuga, mida muutmine võib avaldada teistele raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjatele.
5. Kui infrastruktuuri läbilaskevõimsuse taotlusi ei ole võimalik kooskõlastamata rahuldada, püüab raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja kooskõlastamise kaudu rahuldada kõik taotlused.
6. Ilma et see mõjutaks kehtivate kaebemenetluste ning artikli 30 sätete kohaldamist, tehakse infrastruktuuri läbilaskevõimsuse jaotamisega seotud vaidluste korral kättesaadavaks vaidluste lahendamise süsteem, et kõnealused vaidlused kiiresti lahendada. Kõnealuse süsteemi kohaldamisel tehakse otsus hiljemalt 10 tööpäeva jooksul.

*Artikkel 22***Ülekoormatud infrastruktuur**

1. Kui pärast taotletavate rongiliinide kooskõlastamist ja taotlejatega konsulteerimist ei ole võimalik infrastruktuuri läbilaskevõimsuse taotlusi nõuetekohaselt rahuldada, peab raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja viivitamata teatama, et infrastruktuuri osa, kus kõnealune olukord tekkis, on ülekoormatud. Seda tehakse ka infrastruktuuri osas, mille puhul on lähitulevikus ette näha läbilaskevõimsuse ammendumist.
2. Kui infrastruktuur on kuulutatud ülekoormatuks, viib raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja läbi artiklis 25 nimetatud läbilaskevõimsuse analüüsi, välja arvatud juhul, kui juba rakendatakse artiklis 26 kirjeldatud läbilaskevõimsuse suurendamise kava.

▼B

3. Kui artikli 7 lõikes 4 nimetatud tasusid ei ole võetud või need ei ole andnud rahuldavat tulemust ning infrastruktuur on kuulutatud ülekoormatuks, võib raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja infrastruktuuri läbilaskevõimsuse jaotamisel lisaks ka prioriteetsuskriteeriume rakendada.

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

Et neis raamides tagada asjakohaste veoteenuste areng, rahuldamaks eelkõige avalike teenustega seotud vajadusi või edendamaks raudtee-kaubavedu, võtavad liikmesriigid mittediskrimineerivatel tingimustel mis tahes vajalikke meetmeid tagamaks nimetatud teenuste eelistamist infrastruktuuri läbilaskevõimsuse jaotamisel.

Liikmesriigid võivad vajaduse korral maksta raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjale hüvitist, mis katab võimaliku saamata jäänud tulu seoses eelmise lõike alusel teatava läbilaskevõimsuse teatavatele teenustele eraldamisega.

Seejuures võetakse arvesse nimetatud kõrvalejätmise mõju teistes liikmesriikides.

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

6. Ülekoormatud infrastruktuuri puhul kasutatav menetluskord ning kriteeriumid avaldatakse võrguaruandes.

*Artikkel 23***Ühekordsed taotlused**

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

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

*Artikkel 24***Eriotstarbeline infrastruktuur**

1. Ilma et see piiraks lõike 2 kohaldamist, loetakse, et infrastruktuuri läbilaskevõimsus on kasutatav mis tahes teenuseliikide jaoks, mis vastab rongiliini käigushoidmiseks vajalikele tingimustele.

2. Kui on olemas sobilikud alternatiivsed marsruudid, võib raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja pärast huvitatud isikutega konsulteerimist määrata teatava infrastruktuuri kasutamiseks teatavat liiki liiklusele. Olenemata asutamislepingu artiklitest 81, 82 ja 86, võib raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja pärast niisugust määramist infrastruktuuri läbilaskevõimsuse jagamisel eelistada kõnealust liiki liiklust.

Nimetatud määramine ei takista kõnealuse infrastruktuuri kasutamist muud liiki liikluseks, kui läbilaskevõimsust on saadaval ning veerem vastab liini käigushoidmiseks vajalikele tehnilistele karakteristikutele.

3. Kui infrastruktuur on määratud vastavalt lõikele 2, antakse sellest teada võrguaruandes.

▼B*Artikkel 25***Läbilaskevõimsuse analüüs**

1. Objektiivse läbilaskevõimsuse analüüsi eesmärk on kindlaks määrata infrastruktuuri läbilaskevõimsuse piirangud, mis takistavad läbilaskevõimsuse taotlusi nõuetekohaselt rahuldamast, ning teha ettepanekud enamate taotluste rahuldamise võimaluste kohta. Selle analüüsiga määratletakse ülekoormuse põhjused ning meetmed, mida ülekoormuse leevendamiseks võiks lühikeses ja keskmises perspektiivis võtta.
2. Analüüsis võetakse arvesse infrastruktuuri, töökorda, osutatavate teenuseliikide iseloomu ning kõikide nende tegurite mõju infrastruktuuri läbilaskevõimsusele. Kaalutavate meetmete seas on eelkõige teenuste ümbersuunamine, ümberajastamine, kiirusemuudatused ning infrastruktuuri parendused.
3. Läbilaskevõimsuse analüüs viiakse lõpule kuue kuu jooksul alates infrastruktuuri tunnistamisest ülekoormatuks.

*Artikkel 26***Läbilaskevõimsuse suurendamise kava**

1. Kuue kuu jooksul pärast läbilaskevõimsuse analüüsi lõpuleviimist valmistab raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja ette läbilaskevõimsuse suurendamise kava.
2. Läbilaskevõimsuse suurendamise kava töötatakse välja pärast asjassepuutuva ülekoormatud infrastruktuuri kasutajatega konsulteerimist.

Selles määratletakse:

- a) ülekoormuse põhjused;
- b) liikluse eeldatavad arengud;
- c) infrastruktuuri edasiarendamise piirangud;
- d) läbilaskevõimsuse suurendamise võimalused ja kulud, sealhulgas eeldatavad muudatused kasutustasudes.

Võimalike määratletud meetmete tasuvusanalüüsist lähtudes määratakse sellega ka kindlaks, milliseid meetmeid tuleb infrastruktuuri läbilaskevõimsuse suurendamiseks võtta, kaasa arvatud nende meetmete rakendamise ajakava.

Kõnealuse kava osas võib nõuda liikmesriigi eelnevat heakskiitu.

3. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja lõpetab asjassepuutuva infrastruktuuri osas artikli 7 lõike 4 kohaselt võetavate tasude võtmise, kui:

- a) ta ei esita läbilaskevõimsuse suurendamise kava; või
- b) ta ei astu samme läbilaskevõimsuse suurendamise kavas sätestatud tegevuskava täitmiseks.

Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja võib siiski artiklis 30 nimetatud reguleeriva organi nõusolekul nende tasude võtmist jätkata, kui:

- a) läbilaskevõimsuse suurendamise kava ei ole võimalik ellu viia temast sõltumatutel põhjustel; või
- b) olemasolevad võimalused ei ole majanduslikult või rahaliselt tasuvad.

*Artikkel 27***Rongiliinide kasutamine**

1. Eelkõige ülekoormatud infrastruktuuri osas nõuab raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja iga sellise rongiliini loovutamist, mille kasutus on

▼B

vähemalt ühe kuu jooksul jäänud alla võrguaruandega ettenähtud künnise, kui see ei ole olnud tingitud ettevõtjast sõltumatutest majanduslikest põhjustest.

2. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja võib võrguaruandes sätestada tingimused, mille kohaselt ta võtab jaotamisprotsessis eelistuste kindlaksmääramisel arvesse rongiliinide varasemat rakendusastet.

*Artikkel 28***Infrastruktuuri läbilaskevõimsus korraliseks hoolduseks**

1. Sõiduplaani koostamise käigus esitatakse hooldustööde teostamiseks vajaliku infrastruktuuri läbilaskevõimsuse taotlused.

2. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja võtab nõuetekohaselt arvesse rööbastee korraliseks hoolduseks reserveeritud infrastruktuuri läbilaskevõimsuse mõju taotlejatele.

*Artikkel 29***Häirete puhul võetavad erimeetmed**

1. Tehnilisest rikkest või õnnetusest tingitud rongiliikluse häirete puhul peab raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja võtma kõik vajalikud meetmed tavapärase olukorra taastamiseks. Selleks koostab ta situatsiooniplaani, milles loetletakse erinevad riigiasutused, keda tuleb tõsiste vahejuhtumite või rongiliikluse tõsiste häirete puhul teavitada.

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

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

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

IV PEATÜKK

ÜLDMEETMED*Artikkel 30***Reguleeriv organ**

1. Ilma et see mõjutaks artikli 21 lõike 6 kohaldamist, loovad liikmesriigid reguleeriva organi. Kõnealune organ, mis võib olla transpordiküsimuste eest vastutav ministeerium või mis tahes muu organ, on organisatsiooniliselt, rahastamisotsuste osas, õigusliku struktuuri poolest ning otsustustes sõltumatu mis tahes raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjast, maksustavast organist, jaotavast organist või taotlejast. ►**M3** Lisaks on organ funktsionaalselt sõltumatu igast pädevast asutusest, kes on seotud avaliku teenindamise lepingu töövõtja kindlaksmääramisega. ◀ Organ tegutseb vastavalt käesolevas artiklis sätestatud põhimõtetele, kusjuures apelleerimise ja reguleerimisega seotud funktsioonid võib anda eri organitele.

2. Kui taotleja leiab, et teda on ebaõiglaselt koheldud, diskrimineeritud või muul viisil kahjustatud, võib ta esitada reguleerivale organile apellatsiooni eelkõige raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja või vajadusel raudtee-ettevõtja otsuste vastu, mis on seotud:

a) võrguaruandega;

▼B

- b) selles sisalduvate kriteeriumidega;
- c) jaotamisprotsessi ja selle tulemustega;
- d) maksustamisskeemiga;
- e) temalt nõutavate või nõuda kavatsetavate infrastruktuuri kasutustasude suurusega;

▼M2

- f) juurdepääsu kord kooskõlas nõukogu 29. juuli 1991. aasta direktiivi 91/440/EMÜ artikliga 10 ühenduse raudteede arendamise kohta,⁽¹⁾ mida on muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 30. aprilli 2004. aasta direktiiviga 2004/51/EÜ ühenduse raudteede arendamise kohta.⁽²⁾

▼B

3. Reguleeriv organ tagab, et raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja poolt kehtestatud tasud on II peatükiga vastavuses ning mittediskrimineerivad. Taotlejate ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja läbirääkimised infrastruktuuri kasutustasude üle on lubatud üksnes juhul, kui need toimuvad reguleeriva organi järelevalve all. Reguleeriv organ sekkub, kui läbirääkimised läheksid ilmselt vastuollu käesoleva direktiivi nõuetega.

4. Reguleerival organil on õigus asjassepuutuvast liikmesriigis nõuda raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjalt, taotlejalt ja mis tahes kolmandalt poolt asjassepuutuvaid andmeid, mis tuleb esitada viivitamata.

5. Reguleeriv organ peab kaebuste puhul otsuse tegema ning võtma meetmeid olukorra heastamiseks hiljemalt kahe kuu jooksul alates kogu teabe saamisest.

Olenemata lõikest 6, on reguleeriva organi otsus siduv kõikidele pooltele, keda see puudutab.

Kui kaebus on esitatud seoses infrastruktuuri läbilaskevõimsuse eraldamisest keeldumise või tingimustega, mille alusel seda läbilaskevõimsust pakutakse, reguleeriv organ kas kinnitab, et raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja otsust ei ole tarvis muuta, või nõuab selle otsuse muutmist vastavalt reguleeriva organi poolt antud juhistele.

6. Liikmesriigid võtavad vajalikud meetmed tagamaks, et reguleeriva organi otsused on võimalik kohtus läbi vaadata.

*Artikkel 31***Reguleerivate organite koostöö**

Siseriiklikud reguleerivad organid vahetavad andmeid oma töö ja otsustuspõhimõtete ning tavade kohta, et otsustuspõhimõtteid kogu ühenduse ulatuses ühtlustada. Selle ülesande teostamisel toetab neid komisjon.

▼M2**▼B***Artikkel 33***Erandid**

1. Viie aasta jooksul alates 15. märtsist 2003 ei pruugi järgmised liikmesriigid:

- Iirimaa kui liikmesriik, mis asub saarel ja millel on raudteeühendus ainult ühe muu liikmesriigiga,
- Ühendkuningriik Põhja-Iirimaa osas samadel alustel ja

⁽¹⁾ EÜT L 237, 24.8.1991, lk 25.

⁽²⁾ ELT L 164, 30.4.2004, lk 164.

▼B

— Kreeka kui liikmesriik, millel ei ole ühegi liikmesriigiga otsest raudteeühendust,

täita nõudeid, mis on sätestatud:

- a) artiklis 3, artikli 4 lõikes 2, artiklites 13, 14 ja 17, artikli 21 lõikes 4, artikli 21 lõikes 6, artiklis 22, artikli 24 lõikes 3, artiklites 25-28 ja 30, tingimusel et infrastruktuuri läbilaskevõimsuse jaotamise või tasude võtmise otsuste peale on võimalik esitada kaebus sõltumatule organile, kes teeb otsuse kahe kuu jooksul alates kõikide vajalike andmete esitamisest ning kelle otsust on võimalik kohtus läbi vaadata; ja
- b) artiklis 32, juhul kui tegemist on direktiivi 91/440/EMÜ artikli 10 reguleerimisalasse mittekuuluvate raudteeveoteenustega.

2. Siiski, kui:

- a) üks või mitu direktiivi 95/18/EÜ artikli 4 kohaselt litsentseeritud raudtee-ettevõtjat või Iirimaa ja Põhja-Iirimaa puhul mujal litsentseeritud raudtee-ettevõtja esitab ametliku taotluse osutada konkureerivaid raudtee-teenuseid Iirimaa, Põhja-Iirimaa või Kreeka territooriumil, territooriumile või territooriumilt, otsustatakse selle erandi kohaldamise jätkamine kooskõlas artikli 35 lõikes 2 nimetatud nõuandemenetlusega; või
- b) Iirimaal, Põhja-Iirimaal või Kreekas raudtee-teenuseid osutav raudtee-ettevõtja esitab ametliku taotluse osutada raudtee-teenuseid mõne muu liikmesriigi territooriumil, territooriumile või territooriumilt (Iirimaa puhul või Ühendkuningriigi puhul Põhja-Iirimaa osas või mõlema puhul mõni muu liikmesriik väljaspool nende territooriumi), lõikes 1 nimetatud erandit ei kohaldata.

Aasta jooksul alates kas punktis a nimetatud ja artikli 35 lõikes 2 nimetatud nõuandemenetluse kohaselt vastuvõetud otsuse saamisest või punktis b nimetatud ametliku taotluse esitamisest võtavad asjaomased liikmesriigid (Iirimaa, Ühendkuningriik Põhja-Iirimaa osas või Kreeka) vastu õigusaktid lõikes 1 nimetatud artiklite rakendamiseks.

3. Lõikes 1 nimetatud erandit võib uuendada kuni viieaastaste perioodide kaupa. Hiljemalt 12 kuu jooksul enne erandi kehtivusaja möödumist võib sellist erandit kasutav liikmesriik esitada komisjonile taotluse erandi uuendamiseks. Taotlus peab olema põhjendatud. Komisjon vaatab sellesisulise taotluse läbi ja teeb otsuse kooskõlas artikli 35 lõikes 2 nimetatud nõuandemenetlusega. Kõnealust nõuandemenetlust kohaldatakse kõikide taotlusega seotud otsuste suhtes.

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

4. Luksemburg kui suhteliselt väikese raudteevõrguga liikmesriik ei pruugi kuni 31. augustini 2004 kohaldada nõuet anda sõltumatule organile ülesandeks määrata infrastruktuuri võrdne ja mittediskrimineeriv kasutamine, nagu on ette nähtud artiklitega 4 ja 14, kui nimetatud artiklid kohustavad liikmesriike looma sõltumatuid organeid kõnealuses artiklis nimetatud ülesannete täitmiseks.

V PEATÜKK

LÕPPSÄTTED

Artikkel 34

Rakendusmeetmed

1. Liikmesriigid võivad juhtida komisjoni tähelepanu kõikidele käesoleva direktiivi rakendamisega seotud küsimustele. Asjakohased otsused

▼B

võetakse vastu artikli 35 lõikes 2 nimetatud nõuandemenetlust rakendades.

▼M2

2. Komisjon kontrollib liikmesriigi taotluse korral või omal algatusel maksustamise ja läbilaskevõime jaotamisega seotud sätete kohaldamist ja rakendamist konkreetsel juhul ning teeb kahe kuu jooksul alates vastava taotluse saamisest artikli 35 lõikes 2 osutatud korras otsuse, kas kõnealuse meetme kohaldamist võib jätkata. Komisjon edastab oma otsuse Euroopa Parlamendile, nõukogule ja liikmesriikidele.

▼B

Ilma et see piiraks asutamislepingu artikli 226 kohaldamist, võib iga liikmesriik suunata komisjoni otsuse ühe kuu jooksul nõukogule. Nõukogu võib kvalifitseeritud häälteenamusega teha erandolukorras ühe kuu jooksul teistsuguse otsuse.

▼M3

3. Meetmed, mille eesmärk on muuta käesoleva direktiivi vähemolulisid sätteid ja mis käsitlevad lisade kohandamist, võetakse vastu vastavalt artikli 35 lõikes 3 osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.

▼B*Artikkel 35***Komiteemenetlused**

1. Komisjoni abistab komitee.
2. Kui viidatakse käesolevale lõikele, kohaldatakse otsuse 1999/468/EÜ artikleid 3 ja 7, võttes arvesse selle artiklis 8 sätestatut.

▼M3

3. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse otsuse 1999/468/EÜ artikli 5a lõikeid 1–4 ja artiklit 7, võttes arvesse selle otsuse artikli 8 sätteid.

▼B

4. Komitee võtab vastu oma töökorra.

*Artikkel 36***Aruanne**

Komisjon esitab 15. märtsiks 2005 Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande käesoleva direktiivi ellurakendamise kohta, lisades vajadusel ettepanekud edasiste ühenduse meetmete kohta.

*Artikkel 37***Kehtetuks tunnistamised**

Määrus (EMÜ) nr 2830/77, määrus (EMÜ) nr 2183/78, otsus 82/529/EMÜ, otsus 83/418/EMÜ ja direktiiv 95/19/EÜ tunnistatakse käesolevaga kehtetuks.

*Artikkel 38***Rakendamine**

Liikmesriigid jõustavad käesoleva direktiivi järgimiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid 15. märtsiks 2003. Liikmesriigid teatavad neist viivitamata komisjonile.

Kui liikmesriigid need sätted vastu võtavad, lisavad nad sätetesse või nende ametliku avaldamise korral nende juurde viite käesolevale direktiivile. Sellise viitamise viisi näevad ette liikmesriigid.

▼ **M3**

Käesoleva direktiivi ülevõtmise ja rakendamise kohustust ei kohaldata Küprosele ja Maltale, kuni nende territooriumil puudub raudteesüsteem.

▼ **B**

Artikkel 39

Jõustumine

Käesolev direktiiv jõustub *Euroopa Ühenduste Teatajas* avaldamise päeval.

Artikkel 40

Adressaadid

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.



I LISA

Võrguaruande sisu

Artiklis 3 nimetatud võrguaruanne peab sisaldama järgmist teavet.

1. Jaotis, milles kirjeldatakse raudtee-ettevõtjatele pakutava infrastruktuuri omadusi ning sellele juurdepääsu tingimusi.
2. Jaotis maksustamispõhimõtete ja tariifide kohta. See peab hõlmama nõuete-kohaseid üksikasju maksustamisskeemi kohta ning piisavat teavet seoses tasudega, mida kohaldatakse II lisas loetletud üksnes ühe teenindaja poolt pakutavate teenuste suhtes. Selles esitatakse üksikasjalik teave artikli 7 lõigete 4 ja 5 ning artiklite 8 ja 9 kohaldamise meetodite, eeskirjade ja vajaduse korral ulatuse kohta. See peab sisaldama teavet tasude muutmise kohta, mis on juba otsustatud või mida kavandatakse.
3. Jaotis läbilaskevõimsuse jaotamise põhimõtete ja kriteeriumide kohta. Selles sätestatakse üldandmed raudtee-ettevõtjatele pakutava infrastruktuuri läbilaskevõimsuse ning selle kasutuspiirangute kohta, sealhulgas eeldatav hoolduseks vajalik läbilaskevõimsus. Selles sätestatakse ka läbilaskevõimsuse jaotamisega seotud menetlused ja tähtpäevad. See peab sisaldama kõnealuses protsessis kasutatavaid konkreetseid kriteeriume, eelkõige:
 - a) menetlusi, mida kasutades taotlejad saavad raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjalt läbilaskevõimsust taotleda;
 - b) taotlejate suhtes kehtivaid nõudeid;
 - c) taotlemise ja jaotamise graafikut;
 - d) koostöölastamisprotsessi reguleerivaid põhimõtteid;
 - e) infrastruktuuri ülekoormuse korral kasutatavaid menetlusi ja kriteeriume;
 - f) üksikasjalikke andmeid infrastruktuuri kasutuspiirangute kohta;
 - g) kõiki tingimusi, mille alusel võetakse jaotamisprotsessis eelistuste määramiseks arvesse varasemat läbilaskevõimsuse ärakasutamist.

See sisaldab üksikasjalikke andmeid meetmete kohta, mida võetakse kauba-veoteenuste, rahvusvaheliste vedude ning *ad hoc* menetluse alla kuuluvate taotluste nõuete kohaseks käsitlemiseks.

*II LISA***Raudtee-ettevõtjatele osutatavad teenused**

1. Minimaalne kasutuspakett sisaldab:
 - a) infrastruktuuri läbilaskevõimsuse taotluste käsitlemist;
 - b) õigust kasutada eraldatud läbilaskevõimsust;
 - c) pöörangute ja haruteede kasutamist;
 - d) liikluskorraldust, sealhulgas signaalimist, suunamist, dispetšjuhtimist ja sidet ning teabe andmist rongi liikumise kohta;
 - e) mis tahes muud teavet, mida on tarvis selle teenuse käitamiseks, mille jaoks on läbilaskevõimsus eraldatud.
2. Rööbasteed mööda teenindusvahendite juurde pääs ning teenindamine hõlmab:
 - a) elektri kontaktvõrgu kasutamist kohtades, kus see on võimalik;
 - b) tankimisseadmeid;
 - c) jaamu, jaamahooneid ja muid rajatise reisijate jaoks;
 - d) kaubajaamu;
 - e) sorteerimisjaamu;
 - f) rongide koostamise seadmeid;
 - g) ladustuseid;
 - h) hooldust ja muid tehnilisi vahendeid.
3. Lisateenused võivad hõlmata:
 - a) elektri kontaktvõrgu kasutamist;
 - b) reisirongide eelsoojendust;
 - c) kütuse tarnimist, manööverdamist ja kõiki muid teenuseid, mida osutatakse koos eespool nimetatud põhiteenustega;
 - d) erilepinguid:
 - ohtlike kaupade veo juhtimiseks,
 - abi osutamiseks erirongide liiklemisel.
4. Täiendavad teenused võivad hõlmata:
 - a) juurdepääsu sidevõrgule;
 - b) täiendava teabe andmist;
 - c) veeremi tehnokontrolli.

▼B*III LISA***Jaotamismenetluse graafik**

1. Sõiduplaan kehtestatakse üks kord kalendriaastas.

▼M1

2. Sõiduplaani muudetakse detsembrikuu teise laupäeva keskööl. Kui muudatusi või kohandusi tehase pärast talve, et võtta vajadusel eelkõige arvesse piirkondliku reisiliikluse muudatusi, tehakse seda juunikuu teise laupäeva keskööl ning nimetatud kuupäevade vahelisel ajal selliste ajavahemikega, kui tarvis. Infrastruktuuri haldajad võivad kokku leppida muid kuupäevi ning teavitavad komisjoni, kui see võiks mõjutada rahvusvahelist liiklust.

▼B

3. Sõiduplaani lisatav läbilaskevõimsuse taotluste vastuvõtmise lõpptähtpäev ei tohi olla varasem kui 12 kuud enne kõnealuse sõiduplaani jõustumiskuupäeva.
4. Raudteefrastruktuuri-ettevõtjad tagavad, et hiljemalt 11 kuud enne sõiduplaani jõustumist on koostöös teiste asjassepuutuvate jaotusorganitega vastavalt artiklile 15 kehtestatud esialgsed rahvusvahelised rongiliinid. Raudteefrastruktuuri-ettevõtjad tagavad, et edaspidise protsessi käigus neid võimalikult suurel määral järgitakse.
5. Raudteefrastruktuuri-ettevõtja koostab sõiduplaani projekti hiljemalt neli kuud pärast taotlejate poolt pakkumiste esitamise tähtpäeva.