

DIREKTIIVID

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV 2007/58/EÜ,

23. oktoober 2007,

millega muudetakse nõukogu direktiivi 91/440/EMÜ ühenduse raudteede arendamise kohta ning direktiivi 2001/14/EÜ raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõimsuse jaotamise ja raudteeinfrastruktuuri kasutustasude kehtestamise kohta

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut, eriti selle artiklit 71,

võttes arvesse komisjoni ettepanekut,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust ⁽¹⁾,võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust ⁽²⁾,toimides asutamislepingu artiklis 251 osutatud korras, ⁽³⁾ pidades silmas lepituskomitee poolt 31. juulil 2007. aastal heakskiidetud ühist teksti,

ning arvestades järgmist:

(1) Nõukogu 29. juuli 1991. aasta direktiiv 91/440/EMÜ ühenduse raudteede arendamise kohta ⁽⁴⁾ koostati eesmärgiga hõlbustada ühenduse raudteede kohandamist ühisturu vajadustega ja suurendada nende tõhusust.

(2) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2001. aasta direktiiv 2001/14/EÜ raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõimsuse jaotamise, raudteeinfrastruktuuri kasutustasude

kehtestamise kohta ⁽⁵⁾ käsitleb põhimõtteid ja menetlusi, mida kohaldatakse raudteeinfrastruktuuri kasutustasude kindlaksmääramisele ja sissenõudmisele ning raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõimsuse jaotamisele.

(3) Komisjon teatas oma valges raamatus „Euroopa transpordipoliitika aastani 2010: aeg otsustamiseks“ kavatsusest jätkata raudteeveoteenuste siseturu arendamist ettepanekuga avada rahvusvaheliste reisijateveo teenuste turg.

(4) Käesoleva direktiivi eesmärk on turu avamine raudtee rahvusvaheliste reisijateveo teenuste ühenduse siseselt ning see ei peaks seetõttu puudutama liikmesriigi ja kolmanda riigi vahelist teenust. Lisaks peaks liikmesriikidel olema võimalik jätta käesoleva direktiivi reguleerimisalast välja ühendust läbivad teenused.

(5) Rahvusvahelised raudteeveoteenused pakuvad praegu väga vastandlikku pilti. Pikamaasõidu veoteenused (näiteks öörongid) on raskustes ning paljusid neist on raudteeettevõtjad kahjude piiramiseks viimasel ajal käigust maha võtnud. Teisest küljest on rahvusvaheliste kiirühenduste teenuste turuosa liikluses märgatavalt kasvanud ning see areng jätkub jõudsalt, kui üleeuroopalised kiirvõrgud kahekordistuvad ja liidetakse omavahel 2010. aastaks. Siiski on mõlemal juhul tugev konkurentsiturve odavate lennuliinide poolt. Seetõttu on oluline ergutada uusi algatusi soodustades raudtee-ettevõtjate vahelist konkurentsi.

⁽¹⁾ ELT C 221, 8.9.2005, lk 56.

⁽²⁾ ELT C 71, 22.3.2005, lk 26.

⁽³⁾ Euroopa Parlamendi 28. septembri 2005. aasta arvamus (ELT C 227 E, 21.9.2006, lk 460), nõukogu 24. juuli 2006. aasta ühine seisukoht (ELT C 289 E, 28.11.2006, lk 30), Euroopa Parlamendi 18. jaanuari 2007. aasta seisukoht (*Euroopa Liidu Teatajas* seni avaldamata), Euroopa Parlamendi 25. septembri 2007. aasta õigusloomega seotud resolutsioon ja nõukogu 26. septembri 2007. aasta otsus.

⁽⁴⁾ EÜT L 237, 24.8.1991, lk 25. Direktiivi on viimati muudetud direktiiviga 2006/103/EÜ (ELT L 363, 20.12.2006, lk 344).

⁽⁵⁾ EÜT L 75, 15.3.2001, lk 29. Direktiivi on viimati muudetud direktiiviga 2004/49/EÜ (ELT L 164, 30.4.2004, lk 44).

- (6) Rahvusvahelise reisijateveo teenuste turu avamine on võimalik üksnes siis, kui sätestatakse üksikasjalikult infrastruktuuri kasutusõigus, koostalitlusvõimes saavutatakse olulisi edusamme ja raudteeohutusele luuakse range raamistik nii siseriiklikul kui Euroopa tasandil. Kõik nimetatud tegurid on nüüd paigas pärast järgmiste direktiivide ülevõtmist: Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2001. aasta direktiiv 2001/12/EÜ, ⁽¹⁾ millega muudetakse nõukogu direktiivi 91/440/EMÜ, Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2004. aasta direktiiv 2004/51/EÜ, ⁽²⁾ millega muudetakse nõukogu direktiivi 91/440/EMÜ, Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2001. aasta direktiiv 2001/13/EÜ, ⁽³⁾ millega muudetakse nõukogu direktiivi 95/18/EÜ, direktiiv 2001/14/EÜ ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2004. aasta direktiiv 2004/49/EÜ ühenduse raudteede ohutuse kohta ⁽⁴⁾. Uue reguleeriva raamistiku jaoks on vaja turu rahvusvahelisteks reisijateveo teenusteks avamise kavandatud tähtjaks kehtestatud ja konsolideeritud tegevuse toetust. Selleks kulub teatud aeg. Turu avamiseks kavandatav tähtaeg peaks seetõttu olema 1. jaanuar 2010.
- (7) Vahepeatusteta raudteeveo teenuste arv on väga piiratud. Vahepeatustega reiside puhul on oluline kogu marsruudi vältel lubada uut turule sisenejatel reisijaid rongile peale võtta ja lasta neil maha minna, et tagada sellise tegevuse realistlik võimalus olla majanduslikult elujõuline ning vältida võimalike konkurentide ebasoodsamat olukorda võrreldes olemasolevate ettevõtetega, kellel on õigus kogu marsruudi vältel reisijaid rongile peale võtta ja lasta neil maha minna. Selline õigus ei tohiks piirata konkurentsipoliitikat käsitlevaid ühenduse ja siseriiklike õigusnorme.
- (8) Uut vahepeatustega avatud rahvusvaheliste veo teenuste kasutuselevõtmist ei tohiks kasutada siseriikliku reisijateveo teenuste turu avamiseks, vaid see peaks puudutama üksnes rahvusvahelisel marsruudil olevaid peatusi. Selle põhjal peaks nende kasutuselevõtmine puudutama veo teenuseid, mille põhiliseks eesmärgiks on reisijateveo rahvusvahelisel reisirajal. Selleks et kindlaks määrata, kas see on veo teenuse peamine eesmärk, tuleks arvesse võtta selliseid kriteeriume nagu siseriikliku või rahvusvahelise reisijateveo käibe osatähtsus ja maht ning veo teenuse pikkus. Selle otsuse peaks huvitatud poole taotlusel tegema vastav siseriiklik reguleeriv organ.
- (9) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. oktoobri 2007. aasta määrus (EÜ) nr 1370/2007 (mis käsitleb avaliku reisijateveo teenuse osutamist raudteel ja maanteel) ⁽⁵⁾ lubab liikmesriikidel ja kohalikel võimudel kindlaks määrata avaliku teenindamise lepingute töövõtja. Need lepingud võivad sisaldada teatud teenuste osutamise ainuõigusi. Seejärel on vaja tagada, et nimetatud määruse sätted oleksid kooskõlas rahvusvaheliste reisijateveo teenuste konkurent-sile avamise põhimõttega.
- (10) Rahvusvaheliste reisijateveo teenuste konkurent-sile avamine, mis sisaldab õigust võtta reisijaid rongile igas rahvusvahelise veo teenuse marsruudil paiknevas jaamas ning lasta neil teises jaamas maha minna, sealhulgas samas liikmesriigis asuvates jaamades, võib mõjutada avaliku teenindamise lepingu alusel osutatavate reisijate raudteeveo teenuste korraldust ja rahastamist. Liikmesriikidel peaks olema võimalus piirata turule juurdepääsuõigust, kui nimetatud õigus ohustaks nende avaliku teenindamise lepingute majanduslikku tasakaalu ning kui selle on heaks kiitnud direktiivi 2001/14/EÜ artiklis 30 osutatud asjakohane reguleeriv organ objektiivse majandusanalüüsi alusel ja avaliku teenindamise lepingu töövõtja kindlaks määranud pädeva asutuse taotlusel.
- (11) Mõned liikmesriigid on juba võtnud meetmeid raudteel osutatavate reisijateveo teenuste turu avamiseks läbipaistva ja avatud pakkumismenetluse kaudu mõnede selliste teenuste osutamiseks. Nad ei peaks turgu rahvusvaheliste-le reisijateveo teenuste täielikult avama, kuna selline konkurents teatud raudteede kasutamise õiguse eest tõestab piisavalt nende teenuste osutamise turuväärtust.
- (12) Hinnangu andmisel, kas avaliku teenindamise lepingu majanduslik tasakaal võiks olla ohustatud, tuleks võtta arvesse eelnevalt kindlaksmääratud kriteeriume nagu mõju avaliku teenindamise lepinguga hõlmatud teenuste tasuvusele, sealhulgas mõju omahinnale lepingu töövõtja kindlaks määranud pädeva avalik-õigusliku asutuse jaoks, reisijatepoolne nõudlus, piletihindade kindlaksmääramine, piletimüügikorraldus, peatuste asukoht ja arv mõlemal pool piiri ning kavandatud uue teenuse ajakava ja sagedus. Sellist hinnangut ja asjakohase reguleeriva organi otsust austades võivad liikmesriigid anda taotletava rahvusvahelise reisijateveo teenuse kasutusõiguse või selle andmisest keelduda või seda muuta, sealhulgas kehtestades uue rahvusvahelise reisijateveo teenuse ettevõtjale kasutustasu vastavalt majandusanalüüsile ning kooskõlas ühenduse õigusaktide ja võrdsuse ja mittediskrimineerimise põhimõtetega.

⁽¹⁾ EÜT L 75, 15.3.2001, lk 1.

⁽²⁾ ELT L 164, 30.4.2004, lk 164.

⁽³⁾ EÜT L 75, 15.3.2001, lk 26.

⁽⁴⁾ ELT L 164, 30.4.2004, lk 44.

⁽⁵⁾ Vt käesoleva ELT lk 1.

- (13) Selleks, et toetada reisijateveo teenuste osutamist liinidel, mis täidavad avaliku teenindamise kohustust, peaks liikmesriikidel olema võimalik volitada nende teenuste eest vastutavaid ametiasutusi nende jurisdiktsiooni alla kuuluvatele reisijateveo teenustele maksu kehtestama. See maks peaks aitama rahastada avaliku teenindamise kohustusi, mis on sätestatud kooskõlas ühenduse õigusega sõlmitud avaliku teenindamise lepingutes. Maks tuleks kehtestada kooskõlas ühenduse õigusega ja eelkõige õigluse, läbipaistvuse, mittediskrimineerimise ja proportsionaalsuse põhimõtetega.
- (14) Reguleeriv organ peab toimima viisil, millega välditakse igasugust huvide konflikti ja võimalikku sekkumist asjaomase avaliku teenindamise lepingu töövõtja kindlaksmääramisel. Tuleks tagada tema funktsionaalne sõltumatus, eelkõige juhul, kui ta on korralduslikel või õiguslikel eesmärkidel tihedalt seotud asjaomase pädeva asutusega, kes on kaasatud avaliku teenindamise lepingu töövõtja kindlaksmääramisse. Reguleeriva organi pädevust tuleks laiendada, et võimaldada tal hinnata rahvusvahelise teenuse eesmärki ja, kui see on asjakohane, võimalikku majanduslikku mõju olemasolevatele avaliku teenindamise lepingutele.
- (15) Käesolev direktiiv on raudteeturu avamise uueks etapiks. Mõned liikmesriigid on enda territooriumil rahvusvaheliste reisijateveo teenuste turu juba avanud. Sellega seoses ei peaks käesolevat direktiivi käsitlema kõnealustele liikmesriikidele kohustusi loovana enne 1. jaanuari 2010 kasutusõigust raudtee-ettevõtjatele, kes on litsentsitud liikmesriigis, kus selliseid kasutusõigusi ei anta.
- (16) Investeeringute edendamiseks spetsiaalseid infrastruktuure, näiteks kiirraudtee liine, kasutatavatesse teenustesse vajavad taotluse esitajad planeerimise võimalust ja õiguskindlust, mis vastaks mahukatele pikaajalistele investeeringutele. Seetõttu peaks neil ettevõtjatel olema võimalik sõlmida reeglina kuni 15aastase kestusega raamlepinguid.
- (17) Siseriiklikud reguleerivad organid peaksid kooskõlas direktiivi 2001/14/EÜ artikliga 31 vahetama teavet ja, kui see on üksikjuhtudel asjakohane, kooskõlastama hindamis põhimõtete ja -praktika alusel, kas avaliku teenindamise lepingu majanduslik tasakaal on ohustatud. Liikmesriigid peaksid järkjärgult välja arendama oma kogemustel põhinevad suunised.
- (18) Käesoleva direktiivi kohaldamist peaks hindama aruande alusel, mille komisjon esitab kaks aastat pärast rahvusvaheliste reisijateveo teenuste turu avamise tähtpäeva. Antud aruanne peaks samuti hindama turu arengut, sealhulgas reisijate raudteeveo turu edasise avamise ettevalmistuste seis. Nimetatud aruandes peaks komisjon samuti analüüsima erinevaid turu korraldamise mudeleid ja käesoleva direktiivi mõju avaliku teenindamise lepingutele ning nende finantseerimisele. Seda tehes peaks komisjon võtma arvesse määruse (EÜ) nr 1370/2007 rakendamist ja liikmesriikide vahelisi loomumaseid erinevusi (võrkude tihedus, reisijate arv, sõidu keskmine pikkus). Oma aruandes peaks komisjon esitama vajaduse korral täiendavaid meetmeid turu avamise hõlbustamiseks ning peaks hindama nende meetmete mõju.
- (19) Direktiivide 91/440/EMÜ ja 2001/14/EÜ rakendamiseks vajalikud meetmed tuleks vastu võtta vastavalt nõukogu 28. juuni 1999. aasta otsusele 1999/468/EÜ, millega kehtestatakse komisjoni rakendusvolituste kasutamise menetlused ⁽¹⁾.
- (20) Eelkõige tuleks komisjonile anda volitus kohandada nende direktiivide lisasid. Kuna need on üldmeetmed ja nende eesmärk on muuta nimetatud direktiivide vähemolulisi sätteid, tuleb need vastu võtta vastavalt otsuse 1999/468/EÜ artiklis 5a osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.
- (21) Liikmesriik, kellel ei ole raudteesüsteemi ega peatsset välja vaadet selle saamiseks, kannataks ebaproportsionaalse ja tarbetu kohustuse pärast, kui ta peaks üle võtma ja rakendada direktiive 91/440/EMÜ ja 2001/14/EÜ. Seetõttu tuleks sellised liikmesriigid vabastada seni, kuni neil raudteesüsteem puudub, nimetatud direktiivide ülevõtmise ja rakendamise kohustusest.
- (22) Kuna käesoleva direktiivi eesmärki, nimelt ühenduse raudteede arendamist, ei suuda liikmesriigid piisavalt saavutada, arvestades vajadust tagada infrastruktuuri õiglasid ja mittediskrimineerivad juurdepääsu võimalused ning vajadust võtta arvesse raudteevõrkude oluliste osade töökorralduse selgelt rahvusvahelist mõõdet ja samuti vajadust riikidevahelise kooskõlastatud tegevuse järele, ning seetõttu on seda parem saavutada ühenduse tasandil, võib ühendus võtta meetmeid kooskõlas asutamislepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev direktiiv nimetatud eesmärgi saavutamiseks vajalikust kaugemale.
- (23) Kooskõlas paremat õigusloomet käsitleva institutsioonidevahelise kokkuleppe ⁽²⁾ punktiga 34 julgustatakse liikmesriike koostama nende endi jaoks ja ühenduse huvides vastavustabeleid, kus on võimalikult suures ulatuses välja toodud vastavus käesoleva direktiivi ja ülevõtmismetmete vahel, ning tegema need üldsusele kättesaadavaks.

⁽¹⁾ EÜT L 184, 17.7.1999, lk 23. Otsust on muudetud otsusega 2006/512/EÜ (ELT L 200, 22.7.2006, lk 11).

⁽²⁾ ELT C 321, 31.12.2003, lk 1.

- (24) Seepärast tuleks direktiivi 91/440/EMÜ ja 2001/14/EÜ vastavalt muuta,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

Artikkel 1

Direktiivi 91/440/EMÜ muudetakse järgmiselt:

- 1) artiklile 2 lisatakse järgmine lõige:

„4. Liikmesriigid võivad käesoleva direktiivi reguleerimisalast välja jätta raudteeteenuse, mida osutatakse ühendust läbiva transiidina ning mille lähte- ja sihtkoht asub väljaspool ühenduse territooriumi.”;

- 2) artikli 3 neljas taane jäetakse välja;

- 3) artikli 3 viienda taande järele lisatakse järgmine taane:

„— „rahvusvaheline reisijateveo teenus” – reisijateveo teenus, kus rong ületab vähemalt ühe liikmesriigi piiri ning kus teenuse peamine eesmärk on reisijate vedu erinevates liikmesriikides asuvate jaamade vahel; rong võib olla teisega haagitud ja/või osadeks jagatud ning selle eri osadel võib olla erinev lähte- ja sihtkoht, tingimusel et kõik vagunid ületavad vähemalt ühe piiri”;

- 4) artikli 3 kuuenda taande järele lisatakse järgmine taane:

„— „transiit” – ühenduse territooriumi läbimine ilma kauba peale- või mahalaadimiseta ja/või ilma reisijate rongile tuleku ja mahaminekuta ühenduse territooriumil.”;

- 5) artikli 5 lõike 3 esimene taane jäetakse välja;

- 6) artikli 8 lõikes 1 jäetakse välja sõnad „rahvusvahelised rühmitused”;

- 7) artikli 10 lõige 1 jäetakse välja;

- 8) artiklile 10 lisatakse järgmised lõiked:

„3a. Artikli 2 reguleerimisalasse kuuluvatele raudtee-ettevõtjatele peab 1. jaanuariks 2010 andma kõikide liikmesriikide infrastruktuuri kasutusõiguse rahvusvahelise reisijateveo teenuste osutamise eesmärgil. Raudtee-ettevõtjatel on rahvusvahelise reisijateveo teenuse vältel õigus reisijaid peale võtta igast rahvusvahelisel marsruudil paiknevast jaamast ja lasta neil maha minna teises jaamas, sealhulgas samas liikmesriigis paiknevates jaamades.

1. jaanuariks 2012 peab andma nende liikmesriikide infrastruktuuri kasutusõiguse, kelle jaoks rahvusvahelise reisijate raudteeveo turuosa on rohkem kui pool selle liikmesriigi raudtee-ettevõtjate reisijateveo käibest.

Selle, kas teenuse peamiseks eesmärgiks on reisijatevedu kahe erinevas liikmesriigis asuva jaama vahel, peab kindlaks määrama direktiivi 2001/14/EÜ artiklis 30 osutatud asjakohane reguleeriv organ või reguleerivad organid pädevate asutuste ja/või asjaomaste raudtee-ettevõtjate taotlusel.

3b. Liikmesriigid võivad piirata lõikes 3a sätestatud kasutusõigust lähte- ja sihtkoha vaheliste teenustega, mis on hõlmatud ühe või mitme avaliku teenindamise lepinguga kooskõlas ühenduse kehtivate õigusaktidega. Sellisel piiramisel ei tohi olla kitsendavat mõju õigusele võtta reisijaid peale igast rahvusvahelise veoteenuse marsruudil paiknevast jaamast ning lasta neil maha minna teises, sealhulgas samas liikmesriigis paiknevast jaamast, välja arvatud seal, kus selle õiguse kasutamine ohustaks avaliku teenindamise lepingu majanduslikku tasakaalu.

Selle, kas majanduslik tasakaal on ohustatud, peab kindlaks määrama direktiivi 2001/14/EÜ artiklis 30 osutatud asjakohane reguleeriv organ või organid objektiivse majandusanalüüsi alusel ja eelnevalt kindlaksmääratud kriteeriumite põhjal järgmiste osapoolte taotlusel:

— avaliku teenindamise lepingu töövõtja kindlaks määratud pädev asutus või pädevad asutused;

— muu asjaomane pädev asutus, kellel on õigus käesoleva artikli alusel kasutusõigust piirata;

— infrastruktuuri-ettevõtja või

— avaliku teenindamise lepingu alusel tegutsev raudtee-ettevõtja.

Pädevad asutused ja avalikku teenust osutavad raudtee-ettevõtjad peavad andma asjakohasele reguleerivale organile või organitele põhjendatult nõutud teavet otsuse vastuvõtmiseks. Reguleeriv organ vaatab või reguleerivad organid vaatavad esitatud teabe läbi, arutades seda vajadusel kõigi asjaomaste pooltega ning teavitades viimaseid oma põhjendatud otsusest eelnevalt kindlaksmääratud mõistlikuks tähtaegaks ning igal juhul kahe kuu jooksul pärast asjaomase teabe saamist. Asjakohane reguleeriv organ põhjendab oma otsust ja täpsustab tähtaega ja tingimusi, mille alusel

— asjaomane pädev asutus või pädevad asutused;

— infrastruktuuri-ettevõtja;

— avaliku teenindamise lepingu alusel tegutsev raudtee-ettevõtja või

— kasutusõigust taotlev raudtee-ettevõtja

võivad taotleda otsuse ümbervaatamist.

3c. Liikmesriigid võivad piirata ka õigust võtta reisijaid peale ja lasta neil maha minna samas liikmesriigis rahvusvahelise reisijateveo teenuse marsruudil paiknevates jaamades, juhul kui reisijateveo ainuõigus nende jaamade vahel on antud lepingu alusel, mille töövõtja määrati kindlaks enne 4. detsembrit 2007 õiglase pakkumismenetluse alusel ja kooskõlas ühenduse õiguse asjakohaste põhimõtetega. Nimetatud piirang võib kesta kuni algse lepinguperioodi lõpuni või 15 aastat, sõltuvalt sellest, kumb tähtaeg on lühem.

3d. Käesoleva direktiivi sätted ei nõua, et liikmesriigid peaksid enne 1. jaanuari 2010 andma lõikes 3a osutatud kasutusõiguse raudtee-ettevõtjatele ja nende poolt otseselt või kaudselt kontrollitud tütarettevõtetele, kes on litsentsitud liikmesriigis, kus selliseid kasutusõigusi ei anta.

3e. Liikmesriigid võtavad vajalikud meetmed lõigetes 3b, 3c ja 3d osutatud otsuste kohtuliku läbivaatamise tagamiseks.

3f. Ilma et see piiraks lõiget 3b, võivad liikmesriigid käesolevas artiklis sätestatud tingimustel lubada reisijate raudteetranspordi eest vastutaval asutusel kehtestada reisijateveo teenuseid osutavatele raudtee-ettevõtjatele maks selle asutuse jurisdiktsiooni alla kuuluvate raudteede kasutamise eest kahe antud liikmesriigis asuva jaama vahel.

Sel juhul tuleb siseriiklikke või rahvusvahelisi reisijate raudteetranspordi teenuseid osutavatel raudtee-ettevõtjatel selle asutuse jurisdiktsiooni alla kuuluvatel raudteedel liiklemise eest tasuda samasugust maksu.

Nimetatud maks on mõeldud kõnealusele asutusele kooskõlas ühenduse õigusega sõlmitud avaliku teenindamise lepingutes sätestatud avaliku teenindamise kohustuste täitmise hüvitamiseks. Sellisest maksust saadud ja hüvitamisena maksitud tulu ei või ületada asjakohaste avaliku teenindamise kohustuste täitmisele tehtud kulude täielikuks või osaliseks katmiseks vajalikku määra, võttes arvesse asjakohast tulu ning mõistlikku kasumit nende kohustuste täitmise eest.

Maks kehtestatakse kooskõlas ühenduse õigusega ning see on eelkõige kooskõlas õigluse, läbipaistvuse, mittediskrimineerimise ja proportsionaalsuse põhimõtetega, eriti teenuse

keskmise hinna reisija kohta ja maksu suuruse vahel. Vastavalt käesolevale lõikele ei ohusta maksude kogusumma selle reisijate raudteetranspordi teenuse majanduslikku elujõudu, millele need on kehtestatud.

Asjaomased asutused hoiavad alles informatsiooni, mis on vajalik, et tagada maksude päritolu ja nende kasutusviisi tuvastamise võimalikkus. Liikmesriigid edastavad selle teabe komisjonile.”;

9) artikli 10 lõige 8 asendatakse järgmisega:

„8. Komisjon esitab 1. jaanuariks 2009 Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ja Regioonide Komiteele aruande käesoleva direktiivi rakendamise kohta.

Aruandes käsitletakse:

— käesoleva direktiivi rakendamist liikmesriikides, eriti selle mõju liikmesriikides nagu osutatud lõike 3a teises lõikes, ja erinevate asjaomaste organite tõhusat tööd;

— turuarengut, eelkõige rahvusvahelise liikluse arengusuundi, kõigi turuosaliste, sealhulgas uute sisenejate tegevust ja nende turuosa.”;

10) artiklile 10 lisatakse järgmine lõige:

„9. Komisjon esitab 31. detsembriks 2012 Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ja Regioonide Komiteele aruande lõigete 3a kuni 3f rakendamise kohta.

Käesoleva direktiivi kohaldamist hinnatakse aruande alusel, mille komisjon esitab kaks aastat pärast rahvusvaheliste reisijateveo teenuste turu avamise tähtpäeva.

Nimetatud aruandes hinnatakse ka turu arengut, sealhulgas raudteeveo turu edasise avamise ettevalmistuste seis. Nimetatud aruandes analüüsib komisjon samuti erinevaid turu korraldamise mudeleid ja käesoleva direktiivi mõju avaliku teenindamise lepingutele ning nende finantseerimisele. Seda tehes võtab komisjon arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. oktoobri 2007 määruse (EÜ) nr 1370/2007 (mis käsitleb avaliku reisijateveoteenuse osutamist raudteel ja maanteel) (*) rakendamist ja liikmesriikide vahelisi loomumomente erinevusi (võrkude tihedus, reisijate arv, sõidu keskmine pikkus). Oma aruandes esitab komisjon vajaduse korral täiendavaid meetmeid turu avamise hõlbustamiseks ning hindab nende meetmete mõju.

(*) ELT L 315, 3.12.2007, lk 1 ”

11) artikli 11 lõige 2 asendatakse järgmisega:

„2. Meetmed, mille eesmärk on muuta käesoleva direktiivi vähemolulisi sätteid ja mis käsitlevad lisade kohandamist, võetakse vastu vastavalt artikli 11a lõikes 3 osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.”;

12) artikli 11a lõige 3 asendatakse järgmisega:

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

13) artiklile 15 lisatakse järgmine lõik:

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

Artikkel 2

Direktiivi 2001/14/EÜ muudetakse järgmiselt:

1) artikli 1 lõikele 3 lisatakse järgmine punkt:

„e) raudteeveoteenustena tehtavad veod, mis teostatakse ühendust läbiva transiidina.”;

2) artiklile 2 lisatakse järgmine punkt:

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

3) artiklile 13 lisatakse järgmine lõige:

„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 reisijaid 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.”;

4) artikli 17 lõige 5 asendatakse järgmisega:

„5. Raamkokkulepped sõlmitakse põhimõtteliselt viieaastaseks perioodiks, mida saab uuendada alge kestvusega võrdse pikkusega perioodide kaupa. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja võib erijuhtudel nõustuda lühemate või pikemate

perioodidega. Pikem kui viieaastane tähtaeg peab olema põhjendatud ärilepingute, eriotstarbeliste investeeringute või riskidega.

5a. Veoteenusteks, 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 määratlemist, 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 tasuvuslävest.

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

5) artikli 30 lõikes 1 lisatakse viimase lause ette järgmine lause:

„Lisaks on organ funktsionaalselt sõltumatu igast pädevast asutusest, kes on seotud avaliku teenindamise lepingu töövõtja kindlaksmääramisega.”;

6) artikli 34 lõige 3 asendatakse järgmisega:

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

7) artikli 35 lõige 3 asendatakse järgmisega:

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

8) artiklile 38 lisatakse järgmine lõik:

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

Artikkel 3

1. Liikmesriigid jõustavad käesoleva direktiivi järgimiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid hiljemalt 4. juunil 2009. Liikmesriigid teatavad nendest viivitamata komisjonile.

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

2. Liikmesriigid edastavad komisjonile käesoleva direktiiviga reguleeritavas valdkonnas nende poolt vastuvõetud põhiliste sise-riiklike õigusnormide teksti.

3. Artikli 1 punktide 2, 5, 6 ja 7 sätteid kohaldatakse alates 1. jaanuarist 2010.

Artikkel 4

Käesolev direktiiv jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Artikkel 5

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Strasbourg, 23. oktoober 2007

Euroopa Parlamendi nimel
president
H.-G. PÖTTERING

Nõukogu nimel
eesistuja
M. LOBO ANTUNES