

II

(Ettevalmistavad aktid)

REGIOONIDE KOMITEE

TÄISKOGU 63. ISTUNGJÄRGUL 15.—16. VEEBRUARIL 2006

Regioonide Komitee Arvamus teemal “Muudetud ettepanek: nõukogu ja Euroopa Parlamendi määrus avaliku reisijateveoteenuse osutamise kohta raudteel ja maanteel”

(2006/C 192/01)

REGIOONIDE KOMITEE,

võttes arvesse dokumenti “Muudetud ettepanek: nõukogu ja Euroopa Parlamendi määrus avaliku reisijateveoteenuse osutamise kohta raudteel ja maanteel”, KOM(2005) 319 lõplik — 2000/0212 (COD);

võttes arvesse nõukogu 27. septembri 2005. aasta otsust konsulteerida vastavalt Euroopa Ühenduse asutamislepingu artikli 265 lõigetele 1 ja 71 kõnealuse dokumendi osas Regioonide Komiteega;

võttes arvesse Regioonide Komitee presidendi 23. märtsi 2005. aasta otsust teha sellekohase arvamuse koostamine ülesandeks territoriaalse ühtekuuluvuse komisjonile;

võttes arvesse nõukogu 26. juuni 1969. aasta määrust (EMÜ) nr 1191/69 raudtee-, maantee- ja siseveetranspordis osutatavate avalike teenuste kontseptsioonist tulenevaid kohustusi puudutavate liikmesriikide poolsete meetmete kohta, mida viimati muudeti määrusega (EMÜ) nr 1893/91;

võttes arvesse määruse ettepanekut KOM(2000) 7 lõplik, mida muudeti dokumendiga KOM(2002) 107 lõplik ning mis käsitleb liikmesriikide meetmeid avalike teenuste osutamise nõuete ja riiklike avaliku teenuse lepingute sõlmimise osas raudteel, maanteel ja veeteedel toimuva reisijate transpordi alal;

võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust, mis käsitleb liikmesriikide meetmeid avalike teenuste osutamise nõude ja riiklike avaliku teenuse lepingute sõlmimise osas raudteel, maanteel ja veeteedel toimuva reisijate transpordi alal — CdR 292/2000 fin ⁽¹⁾ KOM(2000) 7 lõplik — 2000/0212 (COD);

võttes arvesse Euroopa Kohtu 24. juuli 2003. aasta otsust C-280/00 kohtuasjas Altmark Trans GmbH Regierrungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH vastu ja Euroopa Kohtu 11. jaanuari 2005. aasta otsust C-26/03 kohtuasjas Stadt Halle — RPL Recyclingpark Lochau GmbH Arbeitsgemeinschaft Thermische Restabfall- und Energieverwertungsanlage TREA Leuna vastu;

võttes arvesse arvamuse eelnõu (CdR 255/2005 rev. 1), mille võttis 2. detsembril 2005. aastal kõnealuses küsimuses vastu territoriaalse ühtekuuluvuse komisjon (raportöör: Rhône-Alpes'i piirkonnakohtunõukogu esimene aseesimees **hr Bernard Soulage** (FR/PES));

võttis täiskogu 63. istungjärgul 15.–16. veebruaril 2006 (16. veebruari istungil) vastu järgmise arvamuse.

⁽¹⁾ EÜT C 253, 12.9.2001, lk 9.

I. Üldised märkused

Regioonide Komitee

leiab, et ühistranspordile mõjub soodsalt konkurentsitingimuste ühtlustamine ja **õigusliku ebakindluse vähenemine**;

arvab, et konkurentsitingimuste ühtlustamist ja selgitamist ühistranspordi alaste teenuste osas on tarvis, tagamaks **avaliku teenuse osutamise kohustuste ja osutatud teenuste eest võetava tasu suuremat läbipaistvust**;

1. Avaliku teenuse osutamise kohustuste alaste lepingute osas

1.1 **kiidab heaks** asjaolu, et tunnustatakse **majanduslike üldhuviteenuste** pakkumisele antava riigiabi eripära ning tervitab avaliku teenuse lepingute mõiste määramist, mis toovad selgust kummagi osapoole õigustesse ja kohustustesse;

1.2 **tervitab** määruse neutraalsust iga pädeva asutuse poolt taotletavate **sotsiaalsete ja territoriaalsete eesmärkide** suhtes;

1.3 **pooldab** lepingulise korralduse põhimõtet, mis tunnustab avalike teenuste osutamise kohustuste rolli sotsiaalse ja territoriaalse ühtekuuluvuse eesmärgi saavutamisel. **Avaliku teenuse lepingud** võimaldavad läbipaistvalt määratleda avalike teenuste osutamise kohustusi ja nendest põhjustatud kulusid;

2. Teenuste korraldamise osas

2.1 **hindab positiivselt** asjaolu, et, järgides subsidiaarsuse põhimõtet, jätab määrus kohalikele ja piirkondlike omavalitsustele piisavalt manööverdamisruumi, vastamaks kõige paremini kohalike ühistranspordi teenuste alaste vajaduste eripärale ja keerukusele vastavalt omavalitsuste sotsiaalse ja territoriaalse ühtekuuluvuse eesmärkidele;

2.2 **tuletab meelde** tähtsust, mida komitee omistab kohalike ja piirkondlike omavalitsuste **haldusvabaduse põhimõtetele**, millega tunnustatakse nende õigust iseseisvalt otsustada ühistransporditeenuse korraldamise viiside üle, mis on vastavuses enamuse liikmesriikide õigusaktidega;

2.3 **väljendab oma rahulolu** pädevatele asutustele antava **vabaduse üle valida ise sobiv juhtimisviis**, mis kujutab endast sammu kohalike vajaduste mitmekesisuse ja tootmistingimuste erinevuse arvestamise suunas;

2.4 **suhtub** põhimõtteliselt **pooldavalt** sõltuvaid teenusepakkujaid puudutavasse **geograafilise pädevuse** reeglisse (artikkel 5, lõige 2), mis võimaldab kõrvaldada enamuse kokkusobimatu abiga seotud kahtlusi, säilitades samal ajal võimaluse kasutada sõltuvat teenusepakkujat. Komitee **leiab**, et geograafilise pädevuse reegel ei takista kohalikul omavalitsusel jätkamast teatavate transporditeenuste osutamist halduspiiride üleselt;

2.5 **kinnitab veel kord** komitee toetust avaliku kohaliku transpordi sektori turgude avamisele vastavuses **reguleeritud konkurentsi** põhimõtetega; see kinnitab veel kord nõuet rahuлдada ühiskonna kõige haavatavamate liikmete vajadusi ja nimelt nende, kes elavad vähemsoodsas olukorras olevates piirkondades ning vajavad ligipääsu töökohtadele, ja on ühtlasi keskkonnasäästlik;

2.6 **tervitab asjaolu**, et tunnustakse **pädevate asutuste kohustust** korraldada teenuste osutamine lepingulisel alusel. Pädevad asutused võivad valida transporditeenuste osutamiseks ühe või mitu lepingut ning neil on vabadus riske hajutada;

2.7 **tervitab paindlikkust** võistupakkumise osas: avaliku teenuse leping võidakse sõlmida läbirääkimiste teel (artikli 5 lõige 3) või, teenuste katkemisel, ilma pakkumismenetluseta (artikli 5 lõige 5);

2.8 **avaldab imestust**, et kõnealusest uuest määruse ettepanekust on jäänud välja linnaalade **siseveetee- ja meretransport**. Komitee avaldab ühtlasi kahetsust, et määruse ettepanek ei rakendu ühistransporditeenustele siseveeteedel seal, kus kõnealused teenused moodustavad kohaliku ühistranspordivõrgustiku lahutamatu osa;

3. Transporditeenuste pakkujate osas

3.1 **tõdeb**, et määrus ei piira **eraalgatust** transporditurgudel, mis on riiklikult reguleerimata (ilma ainuõigusteta ja hüvitisteta);

3.2 **leiab**, et määrus hoiab oma olemuselt ära kohaliku ühistranspordi alal uute monopoolsete seisundite tekkimise ja ei tõrju turult eemale **VKEsid**;

3.3 **väljendab rahulolu** ettepanekus sisalduva tasakaaluga **jõudude vahekorras** pädevate asutuste ja suurte transporditegevõtete vahel. Tagamaks head ja efektiivset kohalikku transpordi, on ühistranspordi planeerimisel ja korraldamisel piirkonna tasandi mõjuvõimul suur tähtsus. Samal ajal tekitab töö ja kodu vahel sõitvate inimeste hulga kasv vajaduse riigihangete suurema kohaliku ja riikliku koordineerituse järele avaliku reisi-jateveoteenuse osutamisel;

3.4 **pooldab piirkondliku raudteetranspordi** ja pikamaa-transpordi väljajätmist määruse artikli 5 kohaldamisalast;

3.5 **kahtleb** avaliku teenuse osutamise kohustuse **õiglase (fair) hüvitise hindamiseks** kavandatud reeglite rakendatavuses. Kõnealuse hindamise raskus (või isegi võimatus) võib muutuda õigusliku ebakindluse allikaks;

3.6 **märgib**, et määruses ei nähta ette mingeid **sätteid ilma pakkumismenetluseta sõlmitud lepingute kohta** piirkondliku ja pikamaa-raudteetranspordi alal. Mõned ettevõtted võivad hakata tegutsema pakkumismenetluseta sõlmitud lepingute alusel piirkondliku ja pikamaatranspordi teenuse osutamisel ning samas osaleda ka pakkumismenetluses. Võimalike konkurentsimoonutuste vältimiseks tuleb olla ettevaatlik;

4. Teksti vormi osas

4.1 **avaldab imestust**, et Euroopa Komisjon ei õigusta ettepanekus kuskil oma valikut määruse kui ühenduse integreatsiooni kõige siduvama vahendi kasuks;

4.2 **tõdeb**, et arvestades olukordade märkimisväärset mitmekesisust liikmesriikides, pakub määrus **mõnikord ebatäpseid määratlusi**, usaldades liikmesriikidele ülesande neid oma territooriumidel täpsustada. See kehtib eriti mõiste "linnaterritoorium" määratluse kohta (artikkel 2 (m)), kus vajalikud transporditsoonid langevad vaid harva kokku kohalike omavalitsuste geograafiliste piiridega;

II. Soovitused

Muudatusettepanekud

1. soovitus

Artikkel 1, lõige 2

Komisjoni tekst	Regioonide Komitee muudatusettepanek
2. Käesolevat määrust kohaldatakse nii siseriiklikele kui rahvusvahelistele avalikele reisijateveoteenustele seoses raudteetranspordiga ja muude rongiliiklusega seotud transpordiliikidega ning maanteetranspordiga, välja arvatud teenustele, mida osutatakse tingituna eeskätt ajaloolisest huvist või seoses turismiga.	2. Käesolevat määrust kohaldatakse nii siseriiklikele kui rahvusvahelistele avalikele reisijateveoteenustele seoses raudteetranspordiga ja muude rongiliiklusega seotud transpordiliikidega ning maanteetranspordiga, välja arvatud teenustele, mida osutatakse tingituna eeskätt ajaloolisest huvist või seoses turismiga.

Motivatsioon

Määruse rakendusala suhtes väljendab komitee kahetsust, et määruse ettepaneku lähenemisviis lähtub erinevatest transpordiliikidest, mis alahindab **transpordiliikide ühitamise** arendamise tähtsust kohaliku transpordi integreeritud poliitikas. Komitee soovib, et kaalutaks transpordiliikide ühitamise küsimusi, julgustamaks kohalikke ja piirkondlikke omavalitsusi sõlmima avaliku teenuse osutamise lepinguid mitmeliigiliste transpordisüsteemide valdkonnas (metroo, trammid, bussid, köisraudteed, siseveeteed, parkimisteenused, jalgrataste ja autode laenus, mitmeliigilised jaamad, informatsioonisüsteemid jne).

2. soovitus

Artikkel 2 (j): Mõisted

Komisjoni tekst	Regioonide Komitee muudatusettepanek
(j) "sõltuv teenusepakkuja": õiguslikult eraldiseisev üksus, mille üle pädev ametiasutus omab täielikku kontrolli, mis on võrreldav kontrolliga tema enese teenuste üle. Selleks, et määratleda, kas selline kontroll on olemas, tuleb vaadelda selliseid parameetreid, nagu ametiasutuse osalemine teenusepakkuja haldus-, juht- ja kontrolliorganites, teenusepakkuja põhikirjas esinevaid vastavasisulisi viiteid, omandivormi, ametiasutuse mõju ja tegelikku rolli teenusepakkuja strateegiliste otsuste ning konkreetsete haldusotsuste langetamisel;	(j) "sõltuv teenusepakkuja": õiguslikult eraldiseisev üksus, mille üle pädev ametiasutus omab kontrolli, mis on võrreldav kontrolliga tema enese teenuste üle. Selleks, et määratleda, kas selline kontroll on olemas, tuleb vaadelda selliseid parameetreid, nagu ametiasutuse osalemine teenusepakkuja haldus-, juht- ja kontrolliorganites, teenusepakkuja põhikirjas esinevaid vastavasisulisi viiteid, omandivormi, ametiasutuse mõju ja tegelikku rolli teenusepakkuja strateegiliste otsuste ning konkreetsete haldusotsuste langetamisel. <u>Sõltuva teenusepakkuja staatus välistab igasuguse võimaluse, et teenusepakkuja kapitalis osaleks eraettevõtte enam kui 33% ulatuses. Sõltuvate teenusepakkujatega lepingute sõlmimine ilma pakkumismenetluseta on võimalik ka siis, kui erandina artiklist 2 (j) hakkab sõltuv teenusepakkuja ümberstruktureerimise eesmärgil tegema koostööd välise teenusepakkujaga, kelle üle pädeval ametiasutusel puudub kontroll. Kui antud tingimustel sõlmitud leping lõppeb, ei saa kõnealuse sõltuva teenusepakkujaga sõlmida uut pakkumismenetluseta lepingut;</u>

Motivatsioon

Regioonide Komitee nõuab suuremat täpsust sõltumatu teenusepakkuja mõiste ja reeglite määratlemisel, mis sätestavad omavalitsuse kontrolli kõnealuse pakkuja üle.

Esialgne soovitus viitab 11. jaanuari 2005. aasta Stadt Halle kohtuasjale (C-26/03), mille artiklis 49 sätestatakse järgmist: *“Igasugune eraettevõtte osalus, olgu või vähemusosalus, ettevõtte kapitalis, milles osaleb ka asjaomane lepingut sõlmiv asutus, välistab igal juhul võimaluse, et kõnealune lepingut sõlmiv asutus võiks omada kõnealuse ettevõtte üle kontrolli, mis on sarnane kontrolliga, mis tal on omaenese talituste üle”*.

Stadt Halle kohtuasi näitab selgelt, et mis tahes eraettevõtte osalus (sõltumata osaluse määrast) kohaliku või piirkondliku tasandi avalikus ettevõttes seab piiranguid ühenduse riiklike teenuslepingute sõlmimise korra rakendamisele, kuna halduskoormus on äärmiselt suur. See tähendab ka EÜ asutamislepingu artiklis 295 ettenähtud omandi neutraalsuse kahtluse alla seadmist, samuti piiranguid avaliku ja erasektori partnerluses. Stadt Halle otsus tekitab ühissetvõtetele probleeme juurde, selmet neid lahendada.

Sellest tulenevalt kutsub Regioonide Komitee Euroopa seadusandjat üles mitte aktsepteerima tõsiasja, et õigusloomet dikteerib ühenduse kohtupraktika, ning pakkuma välja piiri, millest edasi omab pädev ametiasutus täielikku kontrolli, mis on võrreldav kontrolliga tema enese teenuste üle. Seega oleks ta ka vabas-tatud pakkumiskutsetel osalemisest.

Määruse ettepaneku eesmärk on reguleeritud konkurentsituru loomine Euroopa Liidus. See eeldab toimivate ettevõtete (era- või avalike ettevõtete) olemasolu. EÜ asutamislepingu riigiabi puudutavad sätted peavad takistama, et riigiasutused võiksid riiklike vahenditega moonutada konkurentsi teatud ettevõtete kasuks. Sätted ei tohi aga avalikke ettevõtteid turult välja tõrjuda. Et avalikel transpordiettevõtetel oleks võimalik valmistuda turgude avamiseks, on vaja üleminekusätteid; vastasel juhul on nad minevikus riigihangetega seotud “koormuste” (nt palgakokkulepped, teenustepakkumine madala nõudluse perioodil ja teatud elanike-rühmadele) tõttu eraettevõtetele võrreldes kehvas seisus. Seega peaks avalikel ettevõtetel kindlaksmää-ratud ajavahemikus olema võimalik erakapitali osalusel muutuda konkurentsivõimeliseks, ilma et see sunniks — üleminekuajaperioodil — automaatselt rakendada pakkumismenetlust. Vastasel juhul oleks avalike ettevõtete ainus võimalus kohustuslik erastamine või struktuuride tõhustamisest keeldumine.

3. soovitus

Artikkel 2 (m): Mõisted

Komisjoni tekst	Regioonide Komitee muudatusettepanek
... (m) “piirkondlik ja pikamaatranspordi transpordi-teenus”: transporditeenus, mis ei ole ette nähtud üksnes ühe piirkonna, linna või linnapiirkonna transpordivajaduste rahuldamiseks või linna ja tema eeslinnade vaheline transport.	(m) ... “piirkondlik ja pikamaatranspordi transpordi-teenus”: transporditeenus, mis ei ole ette nähtud üksnes ühe piirkonna, linna või linnapiirkonna transpordivajaduste rahuldamiseks või linna ja tema eeslinnade vaheline transport. spetsiifiliselt linna- või eeslinnatransporditeenus.

Motivatsioon

Oleks kahetsusväärne, kui artikli 5 lõike 6 erandi osas tekiks mitmeid tõlgendusi ja seega õiguslikku ebakindlust. Komitee teeb ettepaneku piirkondliku ja pikamaatranspordi transporditeenuse mõiste määrat-luse parandamiseks: kas täpsustada tekstis, et liikmesriigid peavad ise määratlema teenused, mis kuuluvad artikli 2 (m) alla, või siis valida määratlus, mis sisaldab õiguslikult läbiproovitud mõisteid. Viimasel juhul teeb komitee ettepaneku, et geograafilisest vaatepunktist lähtuv määratlus (“linnapiirkond”, “linnakeskus”,

“eeslinnad”) asendatakse teenustest lähtuva määratlusega, mis oleks ühtlasi kooskõlas raudteepakettidega. Selles seoses viitavad direktiivid 2001/13/EÜ (artikkel 1, lõige 2 (b)) ja 2001/14/EÜ (artikkel 1, lõige 3 (b)) “linna- ja linnalähiliinide reisijateveo teenustele”. Samalaadset, teenustest lähtuvat klassifikatsiooni kasutatakse juba 1991. aastast määruses (EMÜ) nr 1191/69 (artikli 1 lõige 1, muudetud määrusega (EMÜ) nr 1893/91).

4. soovitus

Projektide osas, millele rakenduvad riigihankega seotud direktiivid

- **nõuab**, et määruse ettepaneku sätteid eelistataks selgelt üldiste, riigihankeid käsitlevate direktiivide sätetele, seda lähtudes eriseaduse (*lex specialis*) põhimõttest;
- **soovib**, et kõnealusesse direktiivi lisataks täpsed sätted **kontsessioonilepingute** kohta, mis selgitaksid nende korraldust seoses riigihanke direktiividega (93/37/EMÜ ja 2004/18/EÜ);
- **nõuab**, et artikkel 5, lõige 1 ja artikkel 8, lõige 1 käsitleksid praegusest selgesõnalisemalt “BOT” (*Built, Operate and Transfer*) lepinguid. Määrus peab tingimata selgitama õiguslikke tingimusi, mille puhul ainuõigus (ja/või hüvitis) on seotud materiaalsete infrastruktuuride ehitamisega;

5. soovitus

Artikkel 4 lõige 6

Komisjoni tekst	Regioonide Komitee muudatusettepanek
6. Arvesse võttes põhivahendite amortiseerumist, võib vajaduse korral lepingute kestust pikendada maksimaalselt poole võrra, kui põhivahenditega varustajaks seoses avaliku teenindamise lepingu objektiks oleva veoteenusega on teenusepakkuja ning need vahendid moodustavad tähelepanuväärse osa transporditeenuse osutamiseks vajalikest põhivahenditest.	6. Arvesse võttes põhivahendite amortiseerumist, võib vajaduse korral lepingute kestust pikendada maksimaalselt poole võrra, kui põhivahenditega varustajaks seoses avaliku teenindamise lepingu objektiks oleva veoteenusega on teenusepakkuja ning need vahendid moodustavad tähelepanuväärse osa transporditeenuse osutamiseks vajalikest põhivahenditest. <u>Lepingu kestuse pikendamist ei saa õigustada materiaalse või mitterahalise investeeringuga, kui eksisteerib järelturg või kui investeeringu jääkväärtust lepingu lõppemisel on kerge hinnata.</u>

Motivatsioon

Artikli 4 lõikes 6 esitatud aktive amortiseerumist puudutav erand ei tohi olla selline, mis piiraks konkurentsi, pikendades lepingute kehtivusaega ilma piisava majandusliku põhjendusega.

6. soovitus

Artikkel 4 (lisada uus, 8. lõige)

Regioonide Komitee muudatusettepanek
4.8 <u>Käesoleva artikli lõikeid 5 ja 6 ei kohaldata juhtudel, mil tuleb kohaldada riigihankeid käsitlevaid direktiive. Sellistel juhtudel kehtestatakse avaliku teenuse lepingu kehtivuse maksimaalpikkuseks 30 aastat alates töö tegelikust algusest.</u>

Motivatsioon

Komitee teeb ettepaneku, et töö- ja tegevussuodustustele pühendataks eraldi artikkel, kuivõrd kasutusaeg on projekti majandusliku tasakaalu võtmetegur. Neil juhtudel tuleb kehtestada 22,5-aastase kehtivusaja erand, mida näeb ette määruse ettepanek.

7. soovitus

Artikkel 5 lõige 4

Komisjoni tekst	Regioonide Komitee muudatusettepanek
4. Pädevad ametiasutused võivad otsustada sõlmida avaliku teenindamise otselepinguid, mille hinnangu-line keskmine aastane väärtus on väiksem kui üks miljon eurot, või mille objektiks on transporditeenuse osutamine vähem kui 300 000 kilomeetri ulatuses.	4. Pädevad ametiasutused võivad otsustada sõlmida avaliku teenindamise otselepinguid, mille hinnangu-line keskmine aastane väärtus ettevõtte kohta on väiksem kui üks poolteist miljonit eurot, või mille objektiks on transporditeenuse osutamine vähem kui 300 000 500 000 kilomeetri ulatuses.

Motivatsioon

Komitee teeb ettepaneku, et pädevatel asutustel selgesõnaliselt keelataks mitme lepingu pakkumismenetluse sõlmimine üheainsa teenuseosutajaga, kui lepingute koguväärtus ületab artikli 5 lõikes 4 kehtestatud läve. Kõnealust artiklit ei tohi kasutada pakkumismenetlusest kõrvalehoidmiseks, vaid selleks, et vältida pakkumismenetluse läbiviimisega seotud kulutusi, kui lepingu objektiks on väiksemastaabiline teenus või kui pädev asutus saab pakkumismenetlusega kaasnevat konkurentsipurvet leevendada asjaomasel territooriumil tegutsevaid väiksemaid ettevõtteid võrreldes. Lisaks teeb komitee ettepaneku, et asjaomased läved kehtestaks iga liikmesriik ise, lähtudes oma majandustingimustest.

8. soovitus

Artikkel 8, lõige 2 ja artikkel 8, lõige 3

Komisjoni tekst	Regioonide Komitee muudatusettepanek
2. Iga pädev ametiasutus jälgib, et: a) neli aastat pärast käesoleva määruse jõustumist oleks tema sõlmitud avaliku teenindamise lepingutest autobussitranspordi alal sõlmitud käesoleva määruse kohaselt vähemalt pooled lepingud (määratakse maksumuse põhjal); ning b) kaheksa aastat pärast määruse jõustumist oleks kõik tema sõlmitud avaliku teenindamise lepingud autobussitranspordi alal sõlmitud käesoleva määruse kohaselt.	2. Iga pädev ametiasutus jälgib, et: a) neli aastat pärast käesoleva määruse jõustumist vastaksid oleks tema sõlmitud avaliku teenindamise lepingudtest autobussitranspordi alal sõlmitud käesoleva määruse artiklile 4 kohaselt vähemalt pooled lepingud (määratakse maksumuse põhjal); ning b) kaheksa aastat pärast määruse jõustumist oleks kõik tema sõlmitud avaliku teenindamise lepingud autobussitranspordi alal sõlmitud käesoleva määruse artikli 5 kohaselt.
3. Iga pädev ametiasutus jälgib, et: a) viis aastat pärast käesoleva määruse jõustumist oleks tema sõlmitud avaliku teenindamise lepingutest raudteetranspordi alal sõlmitud käesoleva määruse kohaselt vähemalt pooled lepingud (määratakse maksumuse põhjal); ning b) kümme aastat pärast määruse jõustumist oleks kõik tema sõlmitud avaliku teenindamise lepingud raudteetranspordi alal sõlmitud käesoleva määruse kohaselt.	3. Iga pädev ametiasutus jälgib, et: a) viis aastat pärast käesoleva määruse jõustumist oleks vastaksid tema sõlmitud avaliku teenindamise lepingudtest raudteetranspordi alal sõlmitud käesoleva määruse artiklile 4 kohaselt vähemalt pooled lepingud (määratakse maksumuse põhjal); ning b) kümme aastat pärast määruse jõustumist oleks kõik tema sõlmitud avaliku teenindamise lepingud raudteetranspordi alal sõlmitud käesoleva määruse artikli 5 kohaselt.

Motivatsioon

Oma praegusel kujul tekitavad kõnealused kaks lõiget olulisi raskusi pädevatele asutustele, kes soovivad anda oma transpordivõrgustiku üheainsa ettevõtja käsutusse. Vähemalt nelja või viie aasta pärast tuleb neil välja töötada avaliku teenuse leping ning korraldada võistluspakkumine.

9. soovitus

Artikkel 8 lõige 5

Komisjoni tekst	Regioonide Komitee muudatusettepanek
5. Lõigete 2, 3 ja 4 kohaldamisel ei võeta arvesse avaliku teenindamise lepinguid, mis on sõlmitud enne käesoleva määruse jõustumist erapooletu menetluse tulemusena, eeldusel, et tegemist on tähtjaliste lepingutega ning et nende kestus on võrreldav käesoleva määruse artikli 4 lõikes 5 ette nähtud tähtaegadega. Lepingud võivad jääda kehtima kuni nende kestuse lõpuni.	5. Lõigete 2, 3 ja 4 kohaldamisel ei võeta arvesse avaliku teenindamise lepinguid, mis on sõlmitud enne käesoleva määruse jõustumist erapooletu menetluse tulemusena , eeldusel, et tegemist on tähtjaliste lepingutega ning et nende kestus on võrreldav käesoleva määruse artiklis 4 lõikes 5 ette nähtud tähtaegadega. Lepingud võivad jääda kehtima kuni nende kestuse lõpuni.

Motivatsioon

Lepingud, mis on sõlmitud enne määruse jõustumist ning mille kehtivus lõpeb enne määruse kohaldamiseks ette nähtud üleminekuperioodi, peavad jääma kehtima kuni oma tähtaja lõpuni, et vältida kahjude hüvitamisega seotud õiguslikke menetlusi.

10. soovitus

Artikkel 8, lõige 6 (välja jätta)

Komisjoni tekst	Regioonide Komitee muudatusettepanek
Lõigetes 2 ja 3 viidatud üleminekuperioodi teise poole jooksul võivad pädevad ametiasutused lepingute hanke korras sõlmimise menetlusel välistada teenusepakkujad, kes ei suuda tõendada, et nende poolt osutatava avaliku transporditeenuse maksumus või neile vastavalt käesolevale määrusele antud ainuõigus moodustab vähemalt poole kõikide avalike transporditeenuste maksumusest, mille eest neile makstakse hüvitist või millele neil on ainuõigus. Selle kriteeriumi rakendamisel ei võeta arvesse vastavalt artikli 5 lõikele 5 erandkorras sõlmitud lepinguid. Kui pädevad ametiasutused kasutavad seda võimalust, peavad nad seda tegema ilma diskrimineerimiseta, välistades kõik kirjeldatud kriteeriumile vastavad võimalikud teenusepakkujad ning teavitavad võimalikke teenusepakkujaid oma otsusest avaliku teenindamise lepingute sõlmimise menetluse alguses. Ametiasutused teavitavad komisjoni oma kavatsusest seda sätet rakendada hiljemalt kaks kuud enne pakkumise väljakuulutamist.	Lõigetes 2 ja 3 viidatud üleminekuperioodi teise poole jooksul võivad pädevad ametiasutused lepingute hanke korras sõlmimise menetlusel välistada teenusepakkujad, kes ei suuda tõendada, et nende poolt osutatava avaliku transporditeenuse maksumus või neile vastavalt käesolevale määrusele antud ainuõigus moodustab vähemalt poole kõikide avalike transporditeenuste maksumusest, mille eest neile makstakse hüvitist või millele neil on ainuõigus. Selle kriteeriumi rakendamisel ei võeta arvesse vastavalt artikli 5 lõikele 5 erandkorras sõlmitud lepinguid. Kui pädevad ametiasutused kasutavad seda võimalust, peavad nad seda tegema ilma diskrimineerimiseta, välistades kõik kirjeldatud kriteeriumile vastavad võimalikud teenusepakkujad ning teavitavad võimalikke teenusepakkujaid oma otsusest avaliku teenindamise lepingute sõlmimise menetluse alguses. Ametiasutused teavitavad komisjoni oma kavatsusest seda sätet rakendada hiljemalt kaks kuud enne pakkumise väljakuulutamist.

Motivatsioon

Kõnealune artikkel on eriti kahemõtteline ja võib viia diskrimineerimise ja vaidlusteni.

Brüssel, 16. veebruar 2006.

Regioonide Komitee
president
Michel DELEBARRE