



EUROOPA ÜHENDUSTE KOMISJON

Brüssel 20.7.2005
KOM(2005) 319 lõplik

2000/0212 (COD)

Muudetud ettepanek

NÕUKOGU JA EUROOPA PARLAMENDI MÄÄRUS

avaliku reisijateveoteenuse osutamise kohta raudteel ja maanteel

SELETUSKIRI

Sissejuhatus

Alates 20. sajandi teisest poolest on maismaa reisijate- ja kaubaveo avalikud ettevõtted, eriti raudteetranspordi ettevõtted, pidanud osutama kaubanduslikult mitteelujõulisi teenuseid ning nende hinnapoliitikat on tugevalt piiratud.

1960ndatel aastatel algas raudtee järsk allakäik seoses konkureeriva autotranspordiga. Näiteks Prantsusmaal langes ajavahemikus 1964. kuni 1969. a piirkondliku raudteetranspordi kasutamine 6,4lt 5,2 miljardi reisijakilomeetriteni. Siis ei toetanud riik Prantsuse raudteed (SNCF) peaaegu üldse; kümme aastat hiljem jõudsid dotatsioonid seoses avaliku teenindamise kohustusega 2 miljardi frangi piirimaile. Avalik maismaatransport muutus kõikjal Euroopas struktuuriliselt puudulikuks. Sektori ettevõtted on seega pidanud paluma riikidel need kohustused kaotada või nendega seotud kulutusi järjekindlamalt hüvitada.

See teema oli üks esimesi, mida ühise transpordipoliitika raames käsitleti. Eelkõige tuli kindlaks määrata, kas ametivõimude tehtavad soodustused, peamiselt rahalised soodustused, on õiglane hüvitis ettevõtetele pandud avaliku teenindamise kohustuse eest või kuuluvad need riigiabi hulka. Täpsete ühenduse meetodite kehtestamine hüvitiste arvutamiseks oli muutunud seega hädavajalikuks, et vältida riigiabisid puudutavate rangete reeglite kohaldamist. Kui selline raamistik puuduks, peaks Euroopa komisjon analüüsima iga kompensatsioonimehhanismi eraldi, mis raskendaks märgatavalt menetlust ja tooks kaasa süsteemi halvamise ohu.

Pärast nõukogu esimest otsust aastal 1965¹, võeti 1969. a vastu määrus, mis on praegugi reisijate maismaatranspordile kohaldatav ühenduse raamistik².

See määrus, mis hõlmab reisijate- ja kaubavedu raudteel, maanteel ja veeteedel, võimaldab liikmesriikidel kehtestada avaliku teenindamise kohustusi tagamaks teenuse vastavus teatavatele normidele tariifide, järjepidevuse, regulaarsuse või võimsuse osas, samas peavad nad hüvitama ettevõtetele sellega seotud kulutused. Selles määratletakse menetlused, mida tuleb järgida enne hüvitise maksmist ja määratakse kindlaks täpsed arvutusmeetodid, mis tagavad summa sobivuse. Nende reeglite kohaselt eraldatud hüvitised on vabastatud asutamislepingu artikli 88 lõikes 3 sätestatud eelneva teatamise ja loa saamise kohustusest.

Seda õiguslikku raamistikku muudeti viimati aastal 1991, eelkõige selleks, et laiendada kohaldusala kohalikule transpordile.

Kuni viimase ajani moodustas see ühistranspordi sektori jaoks rahuldava raamistiku, kuna teenusepakkujad olid eranditult siseriiklikud, piirkondlikud või kohalikud ettevõtjad. Täna on see muutunud ebasobivaks ja selle elluviimine asjaomaste organite poolt on pidevalt areneva turu olukorras eriti keeruline. Erandid on reeglits, eelkõige kohaliku ühistranspordi puhul³, kus erandid lepingu sõlmimise kohustusest osutuvad vähe kokkusobivaks läbipaistvuse ja mittediskrimineerimisega, mida nõuab üha enam avatud turg. Lisaks ei defineerita määrukses ka

¹ 13. mai 1965. a otsus 65/271 mõningate raudtee-, maantee- ja veetranspordi valdkonnas konkurentsi mõjutavate sätete ühtlustamise kohta.

² Nõukogu 26. juuni 1969. a määrus (EMÜ) nr 1191/69 liikmesriikide tegevuse kohta avaliku teenuse mõiste juurde kuuluvate kohustuste osas raudtee-, maantee- ja veetranspordi valdkonnas (EÜT L 156, 28.06.1969, lk 1), viimati muudetud määrusega (EMÜ) nr 1893/91 (EÜT L 169, 29.06.1991, lk 1)

³ Artikkel 1, lg 1 ja 5, linna-, linnalähi- ja piirkondliku transpordi kohta.

tingimusi avaliku teenindamise lepingute sõlmimiseks. Määrus on saanud juriidilise ebakindluse allikaks, mida näitab juba ka kohtuasjade arvu suurenemine ja ettevõtete kahtlused suurte investeringute tegemisel, olukorras, kus mängureglid pole selgelt määratletud.

Reisijate avalik maismaatransport (rong, metroo, tramm ja linnaliinibuss) moodustab praegu 2004 umbes 150 miljonit transporditud reisijat päevas, 1,5 miljonit töökohta ja hinnanguline aastakäive on 100 miljardit eurot (15 liikmega EL andmed). Juba kümmekond aastat on see sektor tõsiselt arenenud, esile on kerkinud ettevõtjad, kes pakuvad teenust mitmes liikmesriigis ja ametiasutused on otsustanud võrrelda erinevaid transporditeenuse pakkumisi.

Hoolimata konkureeriva pakkumise olemasolust, mis on hakanud reisijatevedu dünaamilisemaks muutma, on ühistranspordi turuosa erasõidukite konkurentsi surve jätkuvalt langenud. Nii on vahemikus 1970–2001 autode osakaal tõusnud 73,8 protsendilt 78,2 protsendile, samas on ühistranspordi osakaal langenud 24,7 protsendilt 16 protsendile⁴. See olukord on rõhutanud vajadust ühistransporti moderniseerida ja suurendada selle tõhusust, et säilitada või kasvatada tema turuosa ja osalust keskkonna ja liikuvuse parandamises.

Võttes aluseks need tõdemused ühenduse õigusliku raamistiku sobimatuses ja teenuste kvaliteedi ja tõhususe parandamise vajalikkusest, esitas komisjon 2000. aasta septembris Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse ettepaneku liikmesriikide tegevuse kohta avalike teenuste alaste nõudmiste ja avaliku teenindamise lepingute sõlmimise osas reisijate raudtee-, maantee ja veetranspordi valdkonnas⁵. Selle ettepaneku eesmärk oli kõrvaldada sektorit puudutav juriidiline ebakindlus ja seada sisse konkurents, mille tulemuseks oleksid tõhusamad ja reisijate jaoks atraktiivsemad teenused. Selle saavutamiseks toetus ettepanek mitmele põhimõttele:

- pädeva ametiasutuse ja teenust osutava(te) ettevõtte (ettevõtete) vaheliste suhete reguleerimine lepingutega, kui antakse rahalisi hüvitisi või ainuõiguseid;
- vajadus lepinguklauslid perioodiliselt läbi vaadata ja seega piiritleda lepingu kestus;
- avaliku teenindamise lepingute allutamine konkurentstile, välja arvatud mõningatel juhtudel, kui on võimalik sõlmida otselepinguid (nt teatud tingimustel raudteele või metroole või allpool teatavat rahalist piirmäära).

Juba viis aastat on see ettepanek olnud nõukogus blokeeritud. Kompromissi ühisele seisukohale jõudmiseks ei ole leitud, kuna liikmesriigid on eriarvamustel isegi maismaatranspordi konkurentstile avamise ulatuse osas, arvestades eelkõige turu avamise erinevaid kogemusi selles valdkonnas.

Lisaks oli nõukogu töö pikaks ajaks peatunud, sest oodati Euroopa Kohtu otsust Altmarki kohtuasjas. Otsus, mis tehti 2003. a juulis, tegi lõpu juriidilisele arutelule riigiabile hinnangu andmise üle ning määratles selgelt rahalise eelise mõiste, mis on riigiabi peamiseks kriteeriumiks. Selle mõju on siiski piiratud maismaatranspordiga, kuna määrusega (EMÜ) nr 1191/69 on kehtestatud erinormid.

Arvestades paljusid Euroopa Parlamendi poolt esimesel lugemisel aastal 2001 tehtud muudatusi ja toimiku peatamist nõukogus (vt peatükk 4), püüab komisjon praegu lepitada erinevaid

⁴ Allikas: EU energy and transport in figures, 2003.

⁵ KOM(2000) 7–2000/0212 (COD), muudetud KOM(2002) 107.

väljaöeldud seisukohti, vaadates ettepaneku üle eelkõige kohtupraktika viimaste arengute (Altmarki otsus) ja oma hiljuti avaldatud üldhuviteenuste valge raamatu valguses.

Avaliku teenindamise kohustuse hüvitamise tingimuste piiritlemise küsimus ei piirdu ju ainult transpordiga. See kerkib üles ka paljudes teistes sektorites ja on seega üks peamisi elemente komisjoni üldhuviteenuste teemalises laias horisontaalses arutelus.

1. ÜLDHUVITEENUSED

Väljend „üldhuviteenused” asutamislepingus ei esine. Kõnealune väljend tuleneb ühenduse praktikas väljendist „üldist majandushuvi pakkuvad teenused“, mida lepingus kasutatakse⁶. See laiem tähendus saanud mõiste hõlmab ärilisi ja avalikke teenuseid, mida avalikud ametiasutused käsitlevad üldist huvi pakkuvate teenustena ja mis on allutatud erilistele avaliku teenindamise kohustustele.

Mõistet „üldist majandushuvi pakkuvad teenused” siiski asutamislepingus ega tuletatud õiguses ei defineerita. Ühenduse praktikas leitakse üldiselt, et see viitab majanduslikku laadi teenustele, mille liikmesriigid või ühendus allutavad avaliku teenindamise kohustustele tulenevalt üldhuvi kriteeriumist.

Komisjoni üldhuviteenuste valge raamat, mis avaldati 12. mail 2004⁷, tegi üldisest aktuaalsest debatist järeldused ja esitas arutluse, kuidas tagada üldhuviteenuste tõhus toimimine siseturu raames, põhinedes reale ühenduse poliitikas sisalduvatele üldpõhimõtetele.

Selles rõhutatakse, et üldhuviteenuste valdkonnas on vastutus liidu ja liikmesriikide vahel jagatud.

Samuti meenutatakse, et „asjaomastel keskvalitsuse, piirkondlikel ja kohaliku omavalitsuse võimuorganitel on vaja üldhuviteenused määratleda, nende osutamist korraldada, rahastada ja jälgida”.

Punktis 4.3 täpsustab komisjon veel:

„Põhimõtteliselt on liikmesriikidel piisavad võimalused otsustada üldhuviteenuste korraldamise üle. Ühtlustamise puudumise tõttu ühenduse tasandil on asjaomased avaliku võimu organid (...) põhimõtteliselt vabad otsustama, kas osutada üldhuviteenust ise või anda see ülesanne teisele (...) üksusele. Üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutajad, sealhulgas sõltuvad teenusepakkujad on siiski ettevõtjad, ja seepärast kohaldatakse nende suhtes asutamislepingu konkurentsieeskirju”.

Valges raamatus rõhutatakse ka, et valdkonnaspetsiifiline reguleerimine peaks keskenduma „võrgutööstustele, näiteks sideteenused, postiteenused, transport ja energeetika, millel on selge üleeuroopaline mõõde”. Transport on selles analüüsis esmatähtis valdkond, kuna ühenduse valdkonnaspetsiifilised reeglid sisaldavad hästi väljaarendatud tegevussuunda, reguleerimaks transporditeenuste osutamist kõigile kodanikele.

⁶ Art 86, lg 2.

⁷ KOM(2004) 374.

Euroopa Parlament kutsub oma aruandes⁸ üles looma koos nõukoguga juriidilist raamistikku, mis kehtestaks üldhuviteenustele ühenduse õiguses ühised põhimõtted.

Idee üldisest juriidilisest raamistikust üldhuviteenustele kerkis uuesti esile, kui põhiseaduse lepingu projekti lisati uus juriidiline baas eelkõige majandus- ja rahandusalaseid põhimõtteid ja tingimusi kehtestavate seaduste vastuvõtmiseks, mis oleks aluseks üldist majandushuvi pakkuvate teenuste toimimisele (art III-122).

Käesolev määruse ettepanek lähtub valdkonnaspetsiifilisest lähenemisest kooskõlas komisjoni poolt valge raamatu raames vastuvõetud põhisuunaga.

2. AVALIKU TEENINDAMISE KOHUSTUSED TRANSPORDISEKTORIS

2.1 Ühenduse õigustik

Transpordisektoris võimaldavad ühenduse reeglid liikmesriikidel kehtestada avaliku teenindamise kohustusi, st „kohustusi, mida transpordiettevõtte lähtuvalt omaenda majanduslikust huvist ei osutaks või ei osutaks samas mahus või samadel tingimustel⁹“.

Õhu¹⁰ või meretranspordis¹¹ nõuavad ühenduse õigusaktid avaliku teenindamise lepingute konkurentsipõhist sõlmimist.

Maismaatranspordi puhul kehtestatakse vaid ranged avaliku teenuse hüvitise summa arvutusmeetodid vastavalt asutamislepingu artiklile 73.

Seda artiklit rakendatakse kahes tekstis: määrus (EMÜ) nr 1107/70 toetuste kohta¹² ja määrus (EMÜ) nr 1191/69 avalike teenuste kohta.

Määrusega 1191/69 kehtestatakse avaliku teenindamise kohustusele maismaatranspordi osas kohaldatav üldraamistik ja vastavate hüvitiste arvutamise meetod. See võimaldab liikmesriikidel kehtestada või säilitada spetsiifilisi avaliku teenindamise kohustusi¹³, mida nad peavad siiski hüvitama, kui need toovad teenuse osutajale kaasa kulutusi¹⁴, ning selles määratakse kindlaks täpsed arvutusmeetodid võrdsete hüvitiste tagamiseks¹⁵. Nende meetodite kohaselt eraldatud hüvitised on vabastatud komisjonile teatamise kohustusest ilma eelneva riigiabi hulka kuulumise kontrollita. Nimetatud määrust ei kohaldata ettevõtetele, kes pakuvad peamiselt kohalikke või piirkondlikke teenuseid¹⁶.

⁸ Euroopa Parlamendi otsus rohelise raamatu kohta, 14. jaanuar 2004 (T5-0018/2004, 14.1.2004) (Herzog'i raport).

⁹ Nt määruse (EMÜ) nr 1191/69 art 2, lg 1.

¹⁰ Nõukogu 23. juuli 1992.a määrus (EMÜ) nr 2408/92 ühenduse lennuettevõtjate juurdepääsu kohta ühendusesisestele lennuliinidele, EÜT L 240, 24.8.1992, lk 1.

¹¹ Nõukogu 7. detsembri 1992.a määrus (EMÜ) nr 3577/92 teenuste osutamise vabaduse põhimõtte kohaldamise kohta merevedudel liikmesriikides (merekabotaaž) (EÜT L 364, 12.12.1992, lk 7)

¹² 4. juuni 1970.a määrus (EMÜ) nr 1107/70 toetuste andmise kohta raudtee-, maantee- ja siseveetranspordile.

¹³ Teenuse osutamise, veo- ja tariifikohustused – määruse artikkel 2.

¹⁴ Määruse (EMÜ) nr 1191/69 art 6, lg 2.

¹⁵ Määruse (EMÜ) nr 1191/69 art 3, lg 13.

¹⁶ Määruse (EMÜ) nr 1191/69 art 19, lg 2 (1969. a originaaltekst).

Aastal 1991 lisati muutmismäärusega 1893/91 teksti kohaldusalasse linna- ja linnalähiliinide või piirkondlike liinide teenindamisega tegelevad teenusepakkujad, kuid liikmesriikidele jäi võimalus sellest sättest erandeid teha¹⁷. Määrusega sätestatakse üldeeskirjana avaliku teenindamise kohustuse asendamine avaliku teenindamise lepingute sõlmimisega¹⁸, kuid pädevad ametiasutused võivad siiski jätkata avaliku teenindamise kohustuste määramist linna- ja linnalähiliinide ning piirkondlike veoteenuste suhtes ja tariifide osas teatavate sotsiaalsete kategooriate kasuks¹⁹. Siiski ei ole 1991. a muutmismääruses öeldud, kuidas avaliku teenindamise lepinguid peab sõlmima ega seda, kas need tuleb allutada konkurentsile.

Tõepoolest, veel hiljuti ei tegelenud EL sugugi avaliku teenindamise lepingute sõlmimisviisiga selles sektoris, kuna puudus riikidevaheline konkurents. Analüüsida ei tulnud ei nende kümnete tuhandete kohalike hangete tingimusi ega teenusepakkujatele makstud hüvitisi. Olukord muutus, kui mõned avaliku transporditeenuse pakkujad vastasid teiste liikmesriikide hanketeadetele ja esitasid kaebusi kas siseriiklikele kohtutele või komisjonile²⁰, kui nad hankelepingut ei saanud. Mõned neist hagidest on jõudnud Euroopa Kohtusse²¹.

Selle asemel, et reageerida nendele kaebustele üksikhaaval, kinnitab komisjon – asutamislepingute valvur – vajadust võtta vastu õigusnorm, mille peamine eesmärk on lihtne: reguleerida konkurentsi, sealhulgas piirkondades ja linnades, et tagada avaliku teenindamise lepingute sõlmimise ja täitmistingimuste läbipaistvus. Sellise õigusnormi kehtestamine kõrvaldaks riigiabi kahtlused konkurentsimenetlusteta eraldatud hüvitistelt.

2.2 Turu avamine

Alates 1969. aastast on reisijate avaliku maismaatranspordi sektori majanduslik keskkond väga palju muutunud. Teatud liikmesriikide turud on hakanud konkurentsile avanema, olgu siis tegemist linnatranspordi või raudteedega.

Ühendkuningriik algatas liikumise aastal 1986, kaotades ainuõigused, mis olid üldlevinud bussitranspordi sektoris. Välja arvatud London ja Põhja-Iirimaa, võib iga ettevõtja pakkuda neid teenuseid, mida soovib. Järsult langesid teeninduskulud, kuid ka kasutatavus.

Seda liberaliseerimise kogemust ei ole Euroopa Liidu sees korratud. Liikmesriigid, kes on avanud oma turu, on pigem arendanud nn „reguleeritud konkurentsi” süsteemi, kus pädev ametiasutus annab ainuõiguse kindlaksmääratud perioodiks avatud ja läbipaistva pakkumismenetluse tulemusena, kus võib määratud olla teenuse tase, kvaliteedi ja / või hinnanormid.

See süsteem toimib üsna hästi ja annab häid tulemusi linnaoludes (Stockholm, Helsingi, Kopenhaagen, London, Lille,...), piirkondlike raudteeteenuste puhul (Lissabon, Hollandi põhjaosa, Saksa liidumaad) ja pikamaateenuste puhul (bussid Hispaanias, raudtee Rootsis).

¹⁷ Määruse (EMÜ) nr 1191/69 art 1, lg 1.

¹⁸ Määruse (EMÜ) nr 1191/69 art 1, lg 4.

¹⁹ Määruse (EMÜ) nr 1191/69 art 1, lg 5 ja 6.

²⁰ Rikkumine 2003/5033 (DE) – kohalikud ja piirkondlikud transpordi riigihanked – 13. oktoobri 2004. a hoiatuskiri.

²¹ Esimese astme kohtu 16. märtsi 2004. a otsus *Danske Busvognmænd vs Commission T-157/01 „Combus“* ja 24. juuli 2003. a otsus kohtuasjas C-280/00, *Altmark Trans GmbH ja Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH*.

Üldiselt kaasneb reguleeritud konkurentsiga kasutatavuse tõus ja kulutuste langus²². Aastal 2003 oli umbes 25% EL avaliku maismaatranspordi turgudest sel moel konkurentsile avatud.

See avatus tõi kaasa rahvusvahelise turu esilekerkimise avalike transporditeenuste osutamisel. Algselt olid mõned eraõiguslikud tööstuskonsernid, nagu Connex (F), Arriva (UK) ja Concordia (N) kõige aktiivsemad lepingute taotlemisel väljaspool oma päritolumaad. Paljudel neist ettevõtetest tuleb praegu enam kui 50% käibest teistest riikidest kui nende päritolumaad. Hiljem on nendega liitunud avaliku sektori konsernid, nagu DB (D), NS (NL) ja RATP (F). Ajalooliselt siseriiklikud ettevõtted on kasutanud sellist arengut, et sekkuda või osaleda uutel turgudel oma riigis (nt. RATP, kes haldab linnatranspordivõrke Pariisis, Mulhouse'is ja Clermont-Ferrand'is) või väljaspool (nagu NS, Hollandi riiklik raudteetevõtte, kes on sõlminud linna raudteetranspordi lepingu Liverpoolis).

3. KOMISJONI 2000. A ETTEPANEK, MUUDETUD 2002. A

Üha enam konkurentsile avatud turu areng avaliku maismaatranspordi sektoris nõuab avaliku teenindamise kohustuse raamistust, mis oleks läbipaistev ja võimaldaks vältida hüvitiste kvalifitseerimist riigiabina.

26. juulil 2000. a esitas komisjon määruse ettepaneku, mis põhines pädeva ametiasutuse ja teenust osutava ettevõtte vaheliste suhete lepingutega reguleerimise põhimõttel ja avaliku teenindamise lepingute allutamisel konkurentsile, et muuta nende sõlmimine läbipaistvaks ja mittediskrimineerivaks. Selles ettepanekus nähti algselt ette rida erandeid, mille puhul pädev ametiasutus võis kindlatel tingimustel otsustada avaliku teenindamise otselepingu sõlmimise ilma hanketeateta:

- raudtee valdkonnas, julgeolekukaalutlustel;
- metroo või kergraudtee valdkonnas, hinna- või julgeolekukaalutlustel;
- integreeritud, st mitut transpordiviisi puudutavate teenuste valdkonnas, nt metroo ja bussiteenus, nagu STIB lepingu puhul Brüsselis või RATP lepingu puhul Pariisis, hinna- või julgeolekukaalutlustel;
- mille aastane hinnanguline maksumus on alla 800 000 euro.

Euroopa Parlament võttis 2001. a novembris esimesel lugemisel vastu seisukoha, mis – väljendades küll rahulolu ettepaneku üle – sisaldas üle saja muudatuse. Peamine neist oli 61. muudatus, mille eesmärk on kaitsta konkurentsi eest lähikonna²³ avalikke transporditeenuseid, kui pädev ametiasutus otsustab neid pakkuda ise ja monopoolselt. Sellele ettepanekule seati tingimuseks vastastikkuse klausel, millega komisjon 2002. a muudetud versioonis nõustus, kaasates selle üleminekuperioodiks.

Teised muudatused puudutasid eelkõige erandite nimekirja (integreeritud teenuseid puudutava erandi kaotamine, aluse laiendamine teistel juhtudel) või lepingute kestuse pikendamist (kuna

²² Vt Report on public transport contracting, Colin Buchanan and partners, 2002, peatükk 2 (http://europa.eu.int/comm/energy/en/fa_2_fr.html).

²³ Lähikonna mõiste on defineeritud järgmiselt: „kui transpordi teenindusraadius ei ületa 50 kilomeetrit”.

liiga lühikesed lepingud võivad tekitada probleeme teenindamise jätkuvuse, investeeringute ja personali osas) ja üleminekuperioodi kestuse pikendamist.

Selle seisukoha alusel võttis komisjon 2002. a veebruaris vastu muudetud ettepaneku, jättes sisse vaid osa neist muudatustest:

- lepingute kestuse pikendamine (8 aastat busside ja 15 aastat raudteetranspordi puhul);
- üleminekuperioodi pikendamine (8 aastat);
- konkurentsile allutamise kohustuse erandite nimekirja muutmine, ja eelkõige piirmäära suurendamine (800 000 eurolt kolme miljoni euroni), millest madalama taseme korral on võimalik lepingute otsene sõlmimine, ning integreeritud teenuste erandi kaotamine. 61. muudatuse raames esitatud mehhanisme siiski sisse ei viidud.

Nagu ka eespool öeldud, näitasid nõukogus toimunud arutlused kiiresti, et piisavat enamust ei ole võimalik saavutada ja et puudub poliitiline tahe ettepaneku läbiviimiseks. Arvestades eelkõige nende erinevaid kogemusi turu avamise valdkonnas, on liikmesriigid kiiresti ilmutanud erimeelsust isegi maismaatranspordi turu avamise ulatuse kohta. Lisaks peatas nõukogu tööd Hispaania eesistumisaja lõpus (2002. a I poolaasta), ettekäändel, et oodatakse Euroopa Kohtu otsust Altmarki kohtuasjas, ja ei ole tööd siiani jätkanud. Liikmesriigid olid ettepaneku tähtsaimate elementide osas tõepoolest sügavalt eriarvamustel:

- mõned riigid, kus turu avamine osa või kogu avaliku maismaatranspordi sektori osas on käivitunud, olid üldiselt ettepaneku poolt, mõned nende hulgast kahetsesid, et see ei lähe piisavalt kaugemale ja jätab liiga palju võimalusi avaliku teenindamise lepingute otseseks sõlmimiseks;
- teised riigid, eelkõige need, kus selles sektoris on alles suured riiklikud monopolid, olid ettepaneku vastu ja praeguse olukorra säilitamise poolt;
- liikmesriigid olid ka eriarvamusel määruse kohaldamisala ja transpordiliikide osas, mida see katma peab (kas ainult buss või kõik linnatranspordi liigid, sealhulgas tramm ja metroo? Kas see peab olema kohaldatav raudteele või mitte?).

4. ALTMARKI OTSUS

Hiljutiste arengute tagajärjel kohtupraktikas²⁴ on küsimus, kas avaliku teenuse hüvitised eri majandusvaldkondades on käsitletavad riigiabina asutamislepingu artikli 87 lõike 1 tähenduses, saanud viimastel aastatel suure tähelepanu osaliseks. Euroopa Kohtu hiljutine otsus Altmark Trans GmbH kohtuasjas²⁵ andis sellesse debatti vaieldamatult olulise panuse. Komisjon reageeris kiiresti, pakkudes välja juba 2004. a veebruaris hulga meetmeid, mis täpsustavad selle tagajärgi. See seadusandlik „pakett” võeti vastu juulis 2005 ning on kohaldatav kõigile

²⁴ 27. veebruari 1997. a otsus FFSA T-106/95 (EKL 1997 lk II-0229) ja 10. mai 2000. a otsus SIC T-46/97 (EKL 2000 lk II-2125) 22. novembri 2001. a otsus Ferring C-53/00 (EKL lk I-9067). Vt ka kohtujurist Jacobs'i esitatud järeldusi 30. aprillil 2002 kohtuasjas GEMO (C-126/01), mida kinnitas 20. novembri 2003. a otsus.

²⁵ 24. juuli 2003. a otsus kohtuasjas C-280/00, Altmark Trans GmbH ja Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH.

majandusharudele, välja arvatud maismaatransport, mille juriidiliseks aluseks on käesolev määrus.

Asjaolud

Kohtuasi puudutab konflikti kahe Saksamaa väikese Stendali piirkonna avaliku transpordiettevõtte vahel. Aastal 1994 anti ühele neist ilma hankemenetluseta litsents mõnede bussiliinide teenindamiseks. Teine ettevõtte, keda tema hinnangul oli seeläbi kahjustatud, vaidlustas litsentsi andmise ja hüvitised, mille tema konkurent oli ametiasutustelt saanud.

Kuna Saksamaa seadus lubab teatud tüüpi hüvitiste eraldamist vaid riigihanke puhul, pidi siseriiklik kohus ütlema, kas kõnealused hüvitised kuulusid sellesse kategooriasse. Selleks tuli kindlaks määrata, kas ametiasutused võisid neid välja maksta, arvestamata ühenduse riigiabi puudutavaid reegleid. Seepärast esitas ta 2000. aastal Euroopa Kohtule eelotsuse küsimuse asutamislepingu artiklite 73 ja 87 ning määruse 1191/69 tõlgendamise kohta.

2003. a juulis esitatud kohtuotsuses täpsustas kohus, kuidas kohaldada asutamislepingu riigiabi puudutavaid sätteid avalikele teenustele üldiselt ja täpsemalt avalikule transpordile. Vastupidiselt mõningatele ootustele ei too Altmarki otsus transpordisektorisse põhjalikke muudatusi.

Otsuse tagajärjed transpordisektorile

Reisijate maismaatranspordi sektoris on Altmarki otsuse analüüsist tulenev juriidiline situatsioon järgmine:

- Otsus kinnitab, et alates 1995. aastast on mitmed liikmesriigid avanud transpordituru teistes liikmesriikides asutatud ettevõtete konkurentsile. Seega võivad avaliku teenuse pakkujatele – isegi väikestele kohalikele ettevõtetele – eraldatud hüvitised mõjutada liikmesriikide vahelist kaubavahetust²⁶, ja nende võimalikku liigitamist riigiabi hulka peab arutama komisjon.
- Avaliku reisijate maismaatranspordi osas märgib kohus, et selle valdkonna teenusepakkujate hüvitiste kohta on olemas spetsiaalne reeglite kogum: seda käsitletakse asutamislepingu artiklis 73 ja vastavas tuletatud õiguses, nimelt määrustes 1191/69, 1192/69 ja 1107/70²⁷. Altmarki otsus kinnitab, et asutamislepingu artikliga 73 luuakse eriseadus artikli 86 lõike 2 suhtes, kuna seal kehtestatakse eeskirjad, mida kohaldatakse maismaatranspordi sektori avalike teenuste hüvitiste korral. Seega ei ole artikli 73, mis on täiel määral ellu viidud määrustega 1107/70 ja 1191/69, sätetega vastuolus olevad hüvitised asutamislepinguga kokkusobiv riigiab artikli 86 lg 2 ega mõne muu asutamislepingu sätte alusel.
- Otsus kinnitab niisiis, et hüvitised avalikule transpordile sõltuvad avalikke teenuseid käsitlevast määrusest 1191/69. Liikmesriigid, kes ei kohalda neid reegleid, ei täida oma kohustust kontrollida ühenduse õiguse rakendamist. Lisaks võib nende sätetega vastuolus antud hüvitisi käsitleda riigiabina ja pidada asutamislepinguga kokkusobimatuteks.

²⁶ Altmarki otsus, punktid 77–82.

²⁷ Nõukogu 26. juuni 1969 määrus (EMÜ) nr 1191/69 raudtee-, maantee- ja siseveetranspordis osutatavate avalike teenuste kontseptsioonist tulenevaid kohustusi puudutavate liikmesriikidepoolsete meetmete kohta; nõukogu 26. juuni 1969.a määrus (EMÜ) nr 1192/69 raudtee-ettevõtjate finantskohustuste ja soodustuste tasendamise ühisreeglite kohta; nõukogu 4. juuni 1970.a määrus (EMÜ) nr 1107/70 toetuste andmise kohta raudtee-, maantee- ja siseveetranspordile.

- Ja lõpuks, otsuses eristatakse nende liikmesriikide olukorda, kes on loonud võimaluse teha määruse sätetest erand kohaliku transpordi sektorile. Sellisel juhul tuleb hüvitised, mis ei vasta „neljale Altmarki tingimusele” (vt allpool), kvalifitseerida riigiabina, mida komisjon võib heaks kiita²⁸.

See juriidiline olukord tõstatab tõsisid probleeme, kuivõrd ühelt poolt ei vasta määrus 1191/69, mis on kohaldatav enamikule avalikule transpordile makstud hüvitistele, enam sektori tegelikele majandusoludele, ja teiselt poolt on kohaliku transpordile tehtud erandite puhul väga raske kontrollida, kas need vastavad „neljale Altmarki tingimusele”, kuna neljanda kriteeriumi analüüs on sektori spetsiifikat arvestades eriti ebakohane.

Selles sektoris võimaldab juriidilist ebakindlust vältida vaid uue määruse vastuvõtmine, kus määratakse kindlaks läbipaistev raamistik avaliku teenindamise kohustuse kehtestamiseks ja hüvitamiseks.

Otsuse tagajärjed teistele sektoritele

Mis puudutab avalikke teenuseid üldiselt, välja arvatud maismaatransport, siis täpsustas kohus neli tingimust, mille puhul avaliku teenindamise kohustust puudutav hüvitis ei ole käsitletav finantseeliseks ning ei ole seega kvalifitseeritav riigiabina:

- kasusaav ettevõtte on tõesti vastutav selgelt defineeritud avaliku teenindamise kohustuse täitmise eest;
- kompensatsioonimeetod on eelnevalt kehtestatud läbipaistval ja objektiivsel moel;
- hüvitis ei ületa avaliku teenindamise kohustuse täitmisega seotud kulutusi;
- riigihankemenetluse puudumisel peab hüvitis põhinema võrdlusel „keskmise, hästi juhitud ja kohaselt varustatud ettevõttega”.

Nagu juba märgitud, võttis komisjon selle otsuse tagajärjel 2004. a veebruaris vastu otsuse eelnõu ning raamistiku eelnõu asutamislepingu artikli 86 kohaldamiseks avaliku teenuse hüvitistele. Siiski, kuna see artikkel ei puuduta transporti, mida reguleerib artikkel 73, ei ole need eelnõud kohaldatavad avaliku teenuse hüvitistele maismaatranspordi sektoris.

5. KOMISJONI PAKUTAV UUS LÄHENEMINE

Eelneva analüüsi põhjal otsustas komisjon esitada uue muudetud ettepaneku, milles võetakse arvesse arutelusid üldhuviteenuste valge raamatu ümber, Altmarki kohtupraktikat ning muid käimasolevaid seadusandlikke projekte reisijate raudteetranspordi valdkonnas. Komisjon leiab, et see uus määrus tuleks vastu võtta võimalikult kiiresti.

Muudetud ettepanek püüab piiritleda pädevate ametiasutuste sekkumistingimusi – ainuõiguste andmine ja avaliku teenindamise kohustuse hüvitiste eraldamine – mis kõige tõenäolisemalt võivad mõjutada konkurentsi ja liikmesriikide vahelist kaubavahetust.

²⁸ Komisjon võib seda liiki riigiabi heaks kiita vaid määruse 1107/70 alusel (vt art 3 lg 1).

Vastutuse jagamise raames ühenduse ja liikmesriikide vahel teeb komisjon ettepaneku teksti **lihtsustada ja paindlikumaks muuta** ning võtta senisest enam arvesse **lähimuse** põhimõtet.

Lihtsustamise taotlus ilmneb eelkõige püüus välja pakutud mehhanisme selgemaks muuta ja artiklite arvu vähendamises.

Lihtsustamine puudutab eelkõige avaliku teenindamise lepingute sõlmimise mehhanisme. See ilmneb näiteks 2002. a ettepaneku artiklites 7a või 8 väljapakutud variantide kadumises, mis võimaldasid omistada avaliku teenindamise lepinguid keeruliste kvaliteedi võrdlemise mehhanismide alusel ilma ametliku riigihanketa. Uues ettepanekus on kavandatud vaid kaks suurt lepingu sõlmimise viisi: riigihange ja otsene sõlmimine.

Samast lihtsustamise soovist lähtuti lisa koostamisel reeglite kohta, mida kohaldatakse hüvitistele riigihanke puudumisel. Lisas püütakse kehtestada objektiivsed, läbipaistvad ja realistlikud meetodid, mis põhinevad ühenduse õigusaktides selgelt määratletud põhimõtetel (ülekompenseerimise ja ristsubsideerimise puudumine, arvete eraldatus, kulude vastavus tegelikkusele, kvaliteedi ja tõhususe edendamine).

Paindlikumaks muutmise eesmärk ilmneb eelkõige selles, et tunnustatakse pädevatele ametiasutustele antud võimalust osutada avalikku transporditeenust ise või sõlmida teenuse osutamise otselepingud sõltuva teenusepakkujaga, ilma avaliku pakkumiseta. See võimalus sõltub endiselt rangelt suurendatud läbipaistvuse nõude täitmisest ja täpsete ning avaliku teenindamise kohustuse hüvitiste valdkonnas kohaldatavate kriteeriumide kehtestamisest. See sõltub ka pädeva ametiasutuse või seotud teenusepakkuja tegevuse geograafilise paiknemise tingimusest (vt art 5, lg 5).

Selle transporditeenuste omapoolse osutamise võimaluse (riiklik juhtimine) tunnustamine, sõltumata transpordiliigist (buss, tramm, metroo, rong, integreeritud teenused...), tähendab avaliku teenindamise lepingu konkurentile allutamise kohustuse erandite nimekirja lühendamist (eelkõige kadusid erandid metroo või kergraudtee teenuste osutamise otselepingu sõlmimise osas). Integreeritud teenuseid puudutav erand kaotati Euroopa Parlamendi taotlusel juba 2002. a muudetud ettepanekus. Mainitud kohustus ei hõlma ainult piirkondlikku ja pikamaa-raudteetransporti.

Paindlikumaks muutmise eesmärk ilmneb ka artikli 4 lõigetes 5 ja 6 väljapakutud lepingute kestuse paindlikkuses ning üleminekuperioodi pikendamises raudteetranspordi teenustele. Ning lõpuks, **lähimuse** põhimõtte senisest suurem arvessevõtmine on nähtav eelkõige lähenemises piirkondliku ja pikamaatranspordi määratlusele või piirmäärade säilitamises, millest madalama taseme korral on võimalik otselepingute sõlmimine.

Komisjon annab ka pädevatele ametiasutustele rohkem vabadust konkurentsi loomise täpsemaks korraldamiseks. Samuti ei kinnita ta loetelu valikukriteeriumidest, mida pädevad ametiasutused peavad avaliku teenindamise lepingute sõlmimisel järgima. Ka loobus komisjon kehtestamast ainult maismaatranspordi sektorile erieegleid alltöövõtu (endine art 9 lg 1) või domineeriva positsiooni kuritarvitamise (endine art 9 lg 2) valdkonnas, mis, nagu on näidanud siiani toimunud arutelud, oleks loonud liigseid pingeid.

Samuti otsustas komisjon oma uues ettepanekus mitte sekkuda avaliku transpordi kvaliteedi või reisijate teavitamise kvaliteedi taseme määratlemisse, millega on selgitatav endiste artiklite 4 ja 4b kadumine. Nii soovib ta paremini austada sellekohaste lähenemiste mitmekesisust, kinnitades samas ühtlase raamistiku.

See uus ettepanek, mis peegeldab komisjoni soovi tugevdada võrdsuse, läbipaistvuse ja avalikkuse põhimõtteid, tagab õigusliku kindluse, säilitades üldhuviteenuste eripära, mis on Euroopa mudeli üks peamisi koostisosi.

ESITLUS ARTIKLITE KAUPA

Määruse ettepaneku üldülevaade ja muudatuste selgitus võrreldes 21. veebruari 2002. a muudetud ettepanekuga²⁹.

Artikkel 1 Eesmärk ja rakendusala

Artiklis 1 korratakse varasema õigusakti kohaldusala. Selles piiritletakse määruse eesmärkidena pädevate ametiasutuste sekkumistingimused – ainuõiguste andmine ja avaliku teenindamise kohustuse hüvitiste eraldamine – mis kõige tõenäolisemalt võivad mõjutada konkurentsi ja liikmesriikide vahelist kaubavahetust. Endised artiklid 4, 4a, 4b, 7a (välja arvatud lõige 1), 8, 9 (välja arvatud lõige 3), 12 (välja arvatud lõige 1), 14 ja 18 kaotatakse seoses selle piiritlemisega ja sooviga piirduda ainult rangelt vajaliku raamistusega.

Artikkel 2 Mõisted

Artiklis 2 määratletakse põhimõisted. Teenusepakkuja ja avaliku teenindamise lepingu mõisted on määratletud nii, et hõlmata kõiki juriidilisi suhteid ametivõimude ja ettevõtete vahel. Sõltuva teenusepakkuja ja pikamaatranspordi mõisted defineeriti eesmärgiga võimaldada artiklis 5 sätestatud otselepingute sõlmimine.

Artikkel 3 Avaliku teenindamise lepingud ja üldeeskirjad

Selles artiklis korratakse endise artikli 3 sisu kohustuse osas sõlmida avaliku teenindamise leping valitud ettevõtjaga ning lihtsustatakse endist artiklit 10 üldeeskirjade kohta, seoses eesmärgiga piirduda ainult rangelt vajaliku raamistusega.

Artikkel 4 Avaliku teenindamise lepingute ja üldeeskirjade kohustuslikud elemendid

Selles artiklis korratakse endiste artiklite 6, 6a, 9 lg 3 ja 16 üldsisu lepingute sisu ja kestuse osas, arvestades viimase aja kohtupraktikat (Altmarki otsus) kohustuse kohta määratleda avaliku teenindamise kohustused ja nende hüvitiste arvutamise tingimused.

Artikkel 5 Avaliku teenindamise lepingute sõlmimine

Lõige 1 võimaldab selgitada seost ühenduse õigustikuga riigihangete osas (endine artikkel 2). Lõikes 2 tunnustatakse, et kohalikel ametiasutustel on võimalus osutada avalikku transporditeenust ise või usaldada see temast sõltuvale teenusepakkujale, kelle üle ta omab kontrolli, mis on võrreldav kontrolliga tema enese teenuste üle, tingimusel, et selle ettevõtja tegevus piirdub kohaliku ametiasutuse hallatava territooriumiga.

Lõige 3 kordab põhimõtet lepingute sõlmimisest avaliku konkursi tulemusena ning endist artiklit 12 lõiget 1 hankemenetluse korraldamise põhimõtetest. Sisse tuuakse ka läbirääkimiste võimalus.

²⁹ KOM (2002) 107.

Lõiked 4 (vähetähtsad lepingud³⁰), 5 (kiireloomulised meetmed) ja 6 (piirkondlik ja pikamaa-raudteetransport)kordavad endistes artiklites 7, lg 4 ja 1, ja 7b väljendatud erandeid konkurentsile allutamise kohustusest.

Artikkel 6 Avaliku teenuse hüvitis

Lõige 1 viitab artikli 4 ja lisa sätetele hüvitiste arvutamise tingimuste ja meetodite osas otselepingute sõlmimise puhul.

Lõikes 2 määratakse kindlaks pädevate ametiasutuste kohustused komisjoni ees määruse nõuetekohase kohaldamise kontrolli osas.

Artikkel 7 Avalikustamine

Selles määratakse kindlaks vahendid (aastaruanne ja avaldamine ELTs), mis tagavad piisava läbipaistvuse taseme.

Artikkel 8 Üleminekusätted

Selles artiklis võetakse lihtsustatult üle endise artikli 17 üldsisu. Lepingute kestust puudutavate sätete eeskujul eristatakse siin üleminekuajaperioodi kestust bussitranspordi sektoris (8 aastat) ja raudteetranspordi sektoris (10 aastat).

Sätetatakse riigihangete järkjärgulise siseviimise mehhanism ja reguleeritakse enne määruse jõustumist sõlmitud lepingute küsimust.

Säilitatakse ajutine vastastikkuse põhimõte.

Artikkel 9 Kokkusobivus asutamislepinguga

Selles artiklis võetakse üle endise artikli 11 üldsisu. Sätetatakse, et vaid määrusega kooskõlas makstud avaliku teenindamise kohustuse hüvitised on ühisturuga kokkusobivad. Lisaks vabastatakse need teatamise kohustusest.

Artikkel 10 Tühistamine

Selles artiklis võetakse üle endise artikli 20 üldsisu, lisaks aegunud määruse 1107/70 täielikule tühistamisele. Asutamislepingu artiklis 73, mis on kohaldatav ainult maismaatranspordile, sätestatakse kaks võimalust riigiabi alastest reeglitest vabastamiseks: abi, mis on suunatud (maismaa)transpordi koordineerimisele ja riigiabi hulka kuuluvad avaliku teenindamise kohustuse hüvitised. Määrusega 1107/70 rakendati koordineerimisega seotud vabastuse tingimused. Aastate jooksul ning arvestades maismaatranspordi sektori arenguga ei ole komisjon enam selles määruses loetletud vabastusi kasutanud, vaid on kasutanud nende asemel horisontaalseid vabastamise instrumente, mis rakendavad asutamislepingu artikli 87 lõikeid 2 ja 3. Määruse 1107/70 tühistamisega kaovad piirangud (määruse art 3 lg 1) asutamislepingu artikli 73 sätete kohaldamise kohta maismaatranspordi koordineerimise osas.

Artikkel 11 Järeelvalve

³⁰ Allikas: Rahvusvaheline ühistranspordi liit (UITP).

Selle artikliga nähakse ette komisjoni järelevalve määruse rakendamisele ja avaliku transporditeenuse osutamisele Euroopas.

Lisa „Artikli 6 lõikes 1 kirjeldatud juhtude korral hüvitisele kohaldatavad eeskirjad”

Lisas lihtsustatakse endist lisa ja piirdatakse rangelt vajalikuga reeglite määratlemisel, mida kohaldatakse riigihanke puudumisel.

Muudetud ettepanek

NÕUKOGU JA EUROOPA PARLAMENDI MÄÄRUS

avaliku reisijateveoteenuse osutamise kohta raudteel ja maanteel

PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

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

võttes arvesse komisjoni ettepanekut,

võttes arvesse Euroopa majandus- ja sotsiaalkomitee arvamust,

võttes arvesse regioonide komitee arvamust,

ning arvestades alljärgnevat:

- (1) EÜ asutamislepingu artiklis 16 kinnitatakse üldist majandushuvi pakkuvate teenuste kuulumist ühenduse ühiste väärtuste hulka.
- (2) Asutamislepingu artikli 86 lõikes 2 on sätestatud, et üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamisega seotud ettevõtted on allutatud asutamislepingu eeskirjadele, eeskätt konkurentsieeskirjadele, sedavõrd kuivõrd nendele eeskirjadele vastavus ei takista nende ettevõtete missiooni täitmist.
- (3) Asutamislepingu artikliga 73 luuakse eriseadus artikli 86 lõike 2 suhtes. Artiklis 73 määratletakse eeskirjad, mida kohaldatakse maismaatranspordi sektori avalike teenuste hüvitiste korral.
- (4) Valges raamatus³¹ määratletud ühise transpordipoliitika peamisteks eesmärkideks on tagada kindel, tõhus ja kvaliteetne transporditeenus tänu reguleeritud konkurentsile, mis tagab samas ka ühistransporditeenuste läbipaistvuse ja tõhususe nii sotsiaalsest, keskkonnakaitselisest kui maakorralduse aspektist lähtudes ning võimaldab pakkuda teatavatele reisijate kategooriatele ka teatavaid kindlaid sõidutariifide määrasid ning kaotada erinevused eri liikmesriikidest pärinevate transpordiettevõtete vahel, mis võiks olemuslikult moonutada konkurentsitingimusi.
- (5) Kaasajal ei paku mitmete üldise huvi seisukohalt vajalike transporditeenuste osutamine majanduslikku huvi. Liikmesriikide pädevad ametiasutused peavad toetama nende teenuste osutamist. Mehhanismid, mida on võimalik avaliku reisijateveoteenuse osutamise toetamiseks kasutada, hõlmavad eeskätt: teenusepakkujatele ainuõiguste andmist, teenusepakkujatele rahalise hüvitise eraldamist ja kõikidele

³¹ KOM(2001) 370.

teenusepakkujatele laieneva avaliku transporditeenuse pakkumise üldeeskirjade määratlemist.

- (6) Mitmetes liikmesriikides on vastu võetud seadused, millega nähakse ette ainuõiguste andmine ning avalike teenuste osutamise lepingute sõlmimine vähemalt osa avaliku transpordi turu ulatuses konkurentsipõhiste, läbipaistvate ja erapooletute menetluste abil. Seetõttu on liikmesriikidevaheline teenuste vahetus märkimisväärselt tihenunud ning mitmed avaliku teenuse pakkujad osutavad tänapäeval teenuseid enam kui ühes liikmesriigis. Samas on siseriiklike õigusaktide areng toonud kaasa väga erisuguste menetluste rakendamise ning on loonud teatava õigusliku ebakindluse teenusepakkujate õiguste ja pädevate ametiasutuste kohustuste osas. Määrus (EMÜ) nr 1191/69 ei käsitle avaliku teenindamise lepingute sõlmimise korda Euroopas ega konkureerimise täpsemaid tingimusi. Seega tuleb ühenduse õigusraamistikku ajakohastada.
- (7) Selleks et avaliku transpordi teenus vastaks kõige paremini elanike vajadustele peab igal päeval asutusel olema võimalik transporditeenuse osutaja käesoleva määruse kohaselt vabalt valida. Selleks et tagada läbipaistvuse, konkureerivate ettevõtete võrdse kohtlemise ja proportsionaalsuse põhimõtte kohaldamine, tuleb hüvitiste määramisel või ainuõiguste andmisel pädeva asutuse ja teenuse osutaja vahel sõlmitavas lepingus määratleda ametiasutuse kohustuste laad ja makstavad hüvitised. Lepingu vorm ja nimetus võivad eri liikmesriikide õigussüsteemides erineda.
- (8) Erinevalt määrusest (EMÜ) nr 1191/69, mille rakendusala laienes ka avalikule teenusele siseveetranspordi alal, ei peetud selle uue määruse puhul asjakohaseks reguleerida avaliku teenindamise lepingute sõlmimist selles konkreetsetes sektoris. Avalikku transporditeenust siseveetranspordi sektoris korraldatakse seega asutamislepingu üldpõhimõtete kohaselt.
- (9) Ühenduse õiguse seisukohalt ei ole oluline, kas neid transporditeenuseid osutavad avalikud või eraettevõtted. Käesolev määrus põhineb asutamislepingu artiklis 295 viidatud omandivormiga seotud neutraalsuspõhimõttel, asutamislepingu artiklis 16 viidatud liikmesriikide vabadusel üldist huvi pakkuvate teenuste määratlemisel ning asutamislepingu artiklis 5 viidatud lähimus- ja proportsionaalsuse põhimõtetel.
- (10) Teatavaid teenuseid osutatakse eeskätt ajaloolisest huvist tingitud või turismiga seotud põhjustel. Need toimingud jäävad selgelt väljapoole avaliku reisijateveo teenuse osutamist ning nendele ei peaks laienema avalikule teenindamisele kohaldatavad eeskirjad ja menetlused.
- (11) Pädevad ametiasutused on vastutavad avaliku transpordivõrgustiku korralduse eest. Lisaks transporditeenuse tegelikule teostamisele võib see korraldus hõlmata ka mitmeid teisi toiminguid ja funktsioone, mida pädevad ametiasutused võivad realiseerida ise või mille teostamise nad võivad täielikult või osaliselt usaldada teenusepakkujale.
- (12) Pikaajaliste lepingute sõlmimisega võib kaasneda turu sulgumine kasutult pikaks ajavahemikuks, mis vähendab konkurentsiturve kasulikku mõju. Selleks et piirata nii palju kui võimalik konkurentsi moonutamist, säilitades samaaegselt teenuste kõrge kvaliteedi, peaksid avaliku teenindamise lepingud põhimõtteliselt olema piiratud kestusega. Samas tuleb ette näha ka võimalus pikemate lepingute sõlmimiseks, kui

teenusepakkuja peab tegema investeeringuid varadesse, mille amortisatsiooniaeg on ebatavaliselt pikk.

- (13) Kui avaliku teenindamise lepingu sõlmimisega võib kaasneda teenusepakkuja vahetus, peavad pädevad ametiasutused teenusepakkujatelt nõudma, et rakendataks 12. märtsi 2001 direktiivi nr 2001/23/EÜ äriühingute, ettevõtete või nende osade üleminekul töötajate õigusi kaitsvate liikmesriikide seaduste ühtlustamise kohta³².
- (14) Uuringud, mis on läbi viidud liikmesriikides, kus juba aastaid on avaliku transpordi sektoris võimaldatud konkurentsi, ning neis liikmesriikides saadud kogemused näitavad, et kui rakendatakse asjakohaseid kaitsemeetmeid, võimaldab ühenduse teenusepakkujate vahelise juhitud konkurentsi lubamine muuta teenused atraktiivsemaks, uuenduslikumaks ja odavamaks ning ei kalluta teenusepakkujaid kõrvale nende püstitatud missiooni täitmiselt. Sellist lähenemist toetas Euroopa Nõukogu 28. märtsil 2000 nn Lissaboni protsessi raames, kutsudes komisjoni, nõukogu ja liikmesriike üles oma vastava pädevuse piires „kiirendama selliste valdkondade, nagu [...] transport, liberaliseerimist“.
- (15) Iga kohalik omavalitsus võib validada, kas osutada reisijatele avalikku transporditeenust ise või usaldada teenuse osutamine ilma avalikku pakkumist korraldamata temast sõltuvale teenuseosutajale. Selleks, et tagada aus konkurents, peab selline teenuse osutamine olema rangelt piiritletud.
- (16) Kui aga pädev ametiasutus otsustab usaldada üldhuviteenuse osutamise ülesande kolmandale isikule, peab ta valima teenuseosutaja vastavalt ühenduse õiguse riigihangete ja loovutamise alastele sätetele, mis tulenevad EÜ astamislepingu artiklitest 43 ja 49 ning läbipaistvuse ja võrdse kohtlemise põhimõtetele. Käesoleva määruse sätteid tuleb kohaldada nii, et see ei piiraks riigiasutuste riigihankeid käsitlevatest direktiividest tulenevaid kohustusi, kui avaliku teenindamise lepingud kuuluvad nimetatud direktiivide reguleerimisalasse.
- (17) Teatavad pakkumiskutsed nõuavad pädevatelt ametiasutustelt keeruliste süsteemide määratlemist ja kirjeldamist. Seega peavad ametivõimud nende lepingute üle otsustamisel olema suutelised pärast pakkumiste esitamist pidama läbirääkimisi lepingu detailide üle kõigi või osa võimalike teenusepakkujatega.
- (18) Kui lepinguga hõlmatavad summad või kilometraaž on mõõdukad, ei peaks avaliku teenuse osutamise lepingute sõlmimine toimuma kohustuslikus korras pakkumiskutse alusel.
- (19) Kui tekib oht teenuse osutamise katkemiseks, peavad pädevad ametivõimud olema suutelised kuni uue avaliku teenuse osutamise lepingu sõlmimiseni rakendama lühiajalisi kiireloomulisi meetmeid.
- (20) Avalik reisijatevedu raudteel vajab erilähenemist, kuna investeeringud ja infrastruktuuride maksumus on väga suured. Märtsis 2004 tegi komisjon direktiivi 91/440 parandusettepaneku, võimaldamaks kõikidele ühenduse raudtee-ettevõtjatele

³² EÜT L 82, 22.3.2001, lk 16.

ligipääsu kõikide liikmesriikide infrastruktuuridele rahvusvahelise reisijateveo teenuse osutamiseks.

- (21) Kuna tegemist on avaliku teenusega, lubatakse vastavalt käesolevale määrusele igal päeval asutusel avaliku teenindamise lepingu raames valida reisijateveo teenuse osutaja. Seetõttu, ning võttes arvesse erinevate liikmesriikide territoriaalset korraldust vastavas valdkonnas, on õigustatud lubada pädevatel asutustel sõlmida piirkondliku või pikamaatransporditeenuse osutamiseks raudteel avaliku teenuse osutamise otselepinguid. Komisjon jälgib jätkuva tähelepanuga avaliku reisijateveo teenuse osutamist, eelkõige ligipääsu raudtee infrastruktuurile Euroopas; kaks aastat pärast käesoleva määruse vastuvõtmist koostab ta vastavasisulise aruande. Lisaks esitab komisjon kaks aastat pärast käesoleva määruse täielikku jõustumist aruande määruse rakendamise kohta.
- (22) Liikmesriikide eraldatud hüvitised ei või ühelgi juhul ületada summasid, mis on vajalikud iga konkreetse avaliku teenindamise kohustusega seotud kulutuste katmiseks. Kui pädev ametiasutus teeb ettepaneku sõlmida teenuse osutamise leping ilma avaliku pakkumiseta, peab ta samas järgima täpseid eeskirju, millega tagatakse hüvitissummade asjakohasus ning mis arvestavad teenuse tõhusust ja kvaliteeti.
- (23) Avaliku teenindamise lepingute üle otsustamisel peavad pädevad ametiasutused rakendama vajalikke avalikustamismeetmeid ning edastama nõutava teabe vähemalt üks aasta enne teenuse osutamise algust, et võimalikel teenusepakkujatel oleks piisavalt aega reageerimiseks.
- (24) Kuivõrd pädevad ametiasutused ja teenusepakkujad vajavad aega käesoleva määruse sätetega kohanemiseks, on otstarbekas ette näha üleminekuperioodid, mis võtavad arvesse eri transpordiliikide eripärasid.
- (25) Üleminekuperioodi jooksul toimub käesoleva määruse sätete rakendamine pädevate ametiasutuste poolt tõenäoliselt eri ajahetkedel. Seega on võimalik, et üleminekuperioodi jooksul taotlevad reguleeritud konkurentsile kiiremini avanenud turgude lepinguid teenusepakkujad, kellele käesoleva määruse sätted veel ei laiene. Selleks, et teadlikult ennetada avaliku transpordi turgude avanemise tasakaalu häirimist, peavad pädevad ametiasutused tagasi lükkama pakkumised, mis pärinevad ettevõtelt, kelle põhitegevus on seotud turgudega, mille avamine on küll kavandatud, kuid ei ole veel tegelikult toimunud, eeldusel et seejuures ei toimu diskrimineerimist ning et vastav lähenemisviis on kindlaks määratud enne pakkumise väljakuulutamist.
- (26) Euroopa Ühenduste Kohus näitas oma Altmark Trans GmbH kohtuasja otsuses, et avaliku teenuse hüvitiste näol ei ole tegemist eeliseiga asutamislepingu artikli 87 tähenduses, eeldusel, et neli kumulatiivset tingimust on täidetud (24. juuli 2003 kohtuasi C-280/00 lõiked 87 kuni 95, kogumik I-7747). Juhul kui nimetatud tingimused ei ole täidetud, kuid täidetud on artikli 87 lõikes 1 sätestatud üldised kohaldatavuse tingimused, on avaliku teenuse hüvitiste näol tegemist riigiabiga ning neile laienevad asutamislepingu artiklid 73, 86, 87 ja 88.
- (27) Avaliku teenuse hüvitised võivad osutada vajalikuks reisijate maismaatranspordi puhul, selleks, et teenust osutavad ettevõtted töotaksid lähtuvalt sellistest põhimõttest ja vastavalt sellistele tingimustele, mis võimaldaksid neil püstitatud eemärke täita. Sedavõrd, kuivõrd nende hüvitiste näol on tegemist riigiabiga, võivad kõnealused

hüvitised teatud tingimustel olla asutamislepingu artikli 73 kohaldamisel asutamislepinguga kooskõlas. Nimetatud hüvitiste eraldamine on vajalik selleks, et võimaldada selliste teenuste osutamist, mis asutamislepingu kohaselt kuuluvad tõepoolest üldhuviteenuste hulka. Samas, et vältida konkurentsi põhjendamatut moonutamist, ei tohi need hüvitised ületada netokulutusi, mis on tingitud avaliku teenindamise kohustuse täitmisest, võttes sealjuures arvesse teenuse osutamiseiga seotud sissetulekuid ning mõistlikku kasumit.

- (28) Käesoleva määruse kohaselt liikmesriikide poolt eraldatavad hüvitised võivad olla vabastatud asutamislepingu artikli 88 lõikes 3 sätestatud eelneva teatamise kohustusest.
- (29) Käesolev määrus asendab nõukogu 26. juuni 1969 määrust (EMÜ) nr 1191/69 (liikmesriikide tegevuse kohta seoses avalike teenuste hulka kuuluvate kohustustega raudtee-, maantee- ja siseveetranspordis³³), seega tuleks nimetatud määrus tunnistada kehtetuks.
- (30) Nõukogu 4. juuni 1970 määruse (EMÜ) nr 1107/70 raudtee-, maantee- ja siseveetranspordile antava abi kohta³⁴ rakendusala langeb kokku käesoleva määruse rakendusala. Kuivõrd nimetatud määruse sätted on tänaseks aegunud, tuleks see määrus kuulutada kehtetuks, et kohaldada asutamislepingu artikli 73 sätteid kooskõlas valdkonna pideva arenguga, ilma et see piiraks käesoleva määruse ning nõukogu 26. juuni 1969 määruse (EMÜ) nr 1192/69 raudtee-ettevõtjate finantskohustuste ja soodustuste tasendamise ühisreeglite kohta³⁵ kohaldamist.

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Eesmärk ja rakendusala

1. Käesoleva määruse eesmärgiks on määratleda, kuidas pädevad ametiasutused saavad ühenduse õiguse kohaselt sekkuda avaliku reisijateveoteenuse osutamise valdkonda, selleks et tagada üldhuviteenuse osutamist nii, et nimetatud teenuseid oleks rohkem, et nad oleksid kindlamad, parema kvaliteediga või odavamad kui juhul, kui nende teenuste osutamist reguleeriksid turuseadused.

Selleks määratletakse käesolevas määruses tingimused, mille kohaselt pädevad ametiasutused hüvitavad transpordiettevõtetele avaliku teenindamisega seotud kulud ning annavad neile ainuõigused avaliku reisijateveoteenuse osutamiseks.

2. Käesolevat määrust kohaldatakse nii siseriiklikele kui rahvusvahelistele avalikele reisijateveoteenustele seoses raudteetranspordiga ja muude rongiliiklusega seotud

³³ EÜT L 156, 28.6.1969, lk 1, viimati muudetud määrusega (EÜ) nr 1893/91 (EÜT L 169, 29.6.1991, lk 6).

³⁴ EÜT L 130, 15.6.1970, lk 1, määrust on viimati muudetud määrusega (EÜ) nr 543/97 (EÜT L 84, 26.3.1997, lk 6).

³⁵ EÜT L 156, 28.6.1969, lk 0008 – 0020.

transpordiliikidega ning maanteetranspordiga, välja arvatud teenuste, mida osutatakse tingituna eeskätt ajaloolisest huvist või seoses turismiga.

Artikkel 2

Mõisted

Käesolevas määruses kasutatakse mõisteid alljärgnevalt:

- (a) „avalik reisijatevedu“: pädeva ametiasutuse korraldatav üldist majandushuvi pakkuv transporditeenus, mida pakutakse avalikkusele ilma piiranguteta ja jätkuvuse alusel;
- (b) „pädev ametiasutus“: liikmesriigi mistahes avalik ametiasutus või avalike ametiasutuste grupp, kelle pädevusse kuulub avaliku reisijateveo korraldamine ning avaliku teenindamise lepingute sõlmimine antud geograafilises piirkonnas, või mistahes asutus, mida on sellise tegevuse jaoks volitatud;
- (c) „kohaliku tähtsusega pädev asutus“: pädev asutus, mille geograafiline pädevusala ei hõlma kogu riiki.
- (d) „avaliku teenuse pakkuja“: mis tahes avalik-õiguslik või eraõiguslik ettevõtte või ettevõtete grupp, mis osutab avalikku reisijateveoteenust või mis tahes avalik asutus, kes osutab avalikku reisijateveoteenust;
- (e) „avaliku teenindamise kohustus“: pädeva ametiasutuse määratletud või kindlaksmääratud nõue üldist huvi pakkuva reisijateveo teenuse osutamise tagamiseks, mida teenusepakkuja lähtuvalt omaenda majanduslikust huvist ilma vastutasuta ei osutaks, või ei osutaks samas mahus või samadel tingimustel;
- (f) „ainuõigus“: õigus, millega antakse ühele teenusepakkujale õigus mõningate avaliku reisijateveo teenuste osutamiseks teataval liinil, teatavas võrgus või teatavas piirkonnas, välistades sealjuures teised võimalikud teenusepakkujad;
- (g) „avaliku teenuse hüvitis“: mistahes eelis, eeskätt finantseelis, mida pädev ametiasutus annab avalikest vahenditest avaliku teenindamise kohustuse täitmise ajavahemiku jooksul või seoses selle ajavahemikuga;
- (h) „otselepingu sõlmimine“: lepingu sõlmimine konkreetse teenusepakkujaga ilma eelneva hankekonkursita;
- (i) „avaliku teenindamise leping“: üks või enam õiguslikult siduvat õigusakti, mis väljendavad kokkulepet pädeva ametiasutuse ja teenusepakkuja vahel, mille kohaselt teenusepakkujale usaldatakse avaliku teenindamise kohustusest tulenevate teenuste haldamine ja osutamine, vastavalt konkreetse liikmesriigi õigussüsteemile võib lepinguks olla ka pädeva ametiasutuse poolt tehtud otsus:
 - eraldiseisva seadusandliku akti või eeskirja kujul, või

- nii, et see otsus sisaldab tingimusi, mille kohaselt pädev ametiasutus võib osutada teenuseid ise või usaldada teenuse osutamise temast sõltuvale teenusepakkujale;
- (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.
- (k) „maksumus“: avaliku reisijateveo teenuse, liini, lepingu, soodustuskorra maksumus, mis hõlmab teenusepakkuja või -pakkujate tasusid, maksusid arvestamata, sealhulgas avalike võimuorganite makstavaid mistahes liiki hüvitisi ning sõidupiletite müügist saadavaid sissetulekuid, mida ei maksta välja kõnealusele pädevale ametiasutusele;
- (l) „üldeeskiri“: meede, mis rakendub valikuta kõikidele samaliigilistele transporditeenustele antud geograafilises piirkonnas, mis kuuluvad teatava pädeva ametiasutuse vastutusalasse.
- (m) „piirkondlik või pikamaatransport“: transporditeenus, mis ei ole ette nähtud üksnes ühe piirkonna, linna või linnapiirkonna transpordivajaduste rahuldamiseks või linna ja tema eeslinnade vaheline transport.

Artikkel 3

Avaliku teenindamise lepingud ja üldeeskirjad

1. Kui pädev asutus otsustab anda enda poolt valitud ettevõtjale avaliku teenuse osutamise ainuõiguse või määrata ükskõik millise avaliku teenuse osutamise eest hüvitise, tuleb selleks sõlmida avaliku teenindamise leping.
2. Erandina lõikest 1 võivad avaliku teenindamise kohustused, mille eesmärgiks on maksimumtariifide kehtestamine kõikidele sõitjatele või teatavatele sõitjate kategooriatele, sisalduda avaliku teenindamise lepingus või olla määratletud üldeeskirjadega. Vastutav pädev ametiasutus hüvitab teenusepakkujale artiklites 4, 6 ja lisas määratletud põhimõtete kohaselt netokulutused, mis on seotud üldeeskirjadega kehtestatud tariifikohustuste täitmisega.

Artikkel 4

Avaliku teenindamise lepingute ja üldeeskirjade kohustuslikud elemendid

1. Avaliku teenindamise lepingud ja üldeeskirjad peavad selgesõnaliselt määratlema avaliku teenuse pakkuja kohustused ning asjassepuutuvad territooriumid.
2. Avaliku teenindamise lepingud ja üldeeskirjad peaksid teenuse osutamisele eelnevalt objektiivselt ja läbipaistvalt kehtestama näitajad, millest lähtuvalt iga konkreetne hüvitis arvutatakse. Need näitajad tuleks kindlaks määrata sellisel viisil, et ükski

hüvitis ei ületaks mingil juhul summat, mis on vajalik selleks, et katta netokulutusi, mis on tingitud avaliku teenindamise kohustuse täitmisest, võttes sealjuures arvesse teenuse osutamiseiga seotud sissetulekuid ning mõistlikku kasumit.

3. Avaliku teenindamise lepingud ja üldeeskirjad määratlevad teenuse pakkumisega seotud kulude jaotumise. Nimetatud kulud hõlmavad eeskätt personalikulusid, energiakulusid, veerevkoosseisude hooldus- ja remondikulusid ning vajadusel ka fikseeritud kulusid ning asjakohaseid omakapitalisissemakseid.
4. Avaliku teenindamise lepingud ja üldeeskirjad määratlevad korra, mille alusel toimub sõidupiletite müügiga seotud sissetulekute jagamine. Need sissetulekud võivad jääda teenusepakkujale, kuuluda väljamaksmisele pädevale ametiasutusele või kuuluda nende vahel jagamisele.
5. Lepingute kestus on piiratud ja ei ületa kaheksat aastat autobussiteenuste ja viieteistkümmet aastat raudteetranspordiga seotud teenuste puhul. Mitme erineva transpordiliigiga seotud teenuste puhul on lepingute kestus piiratud viieteistkümmene aastaga, kui raudteetranspordi osa ületab 50% kõnealuste teenuste maksumusest.
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.
7. Lepingu raames võib pädev ametiasutus nõuda valitud teenusepakkujalt, et see annaks eelnevalt töölevõetud töötajatele õigused, mis neil oleks juhul, kui nad oleks üle viidud direktiivi 2001/23/EÜ kohaselt. Ametiasutus registreerib isikkoosseisu ja täpsustab nende lepingulisi õigusi.

Artikkel 5

Avaliku teenindamise lepingute sõlmimine

1. Käesoleva artikli lõigete 2 kuni 6 tõlgendamisel jälgitakse, et see ei piiraks pädevatele ametiasutustele kohaldatavaid kohustusi, mis tulenevad direktiividest 92/50³⁶, 93/36³⁷, 93/37³⁸ ja 93/38³⁹ koos nende muudatustega ning riigihangetega seotud direktiividest 2004/17⁴⁰ et 2004/18⁴¹.

³⁶ Nõukogu 18. juuni 1992 direktiiv 92/50/EMÜ, millega kooskõlastatakse riiklike teenuslepingute sõlmimise kord, EÜT L 209, 24.7.1992, lk 1.

³⁷ Nõukogu 14. juuni 1993 direktiiv 93/36/EMÜ, millega kooskõlastatakse riiklike tarnelepingute sõlmimise kord, EÜT L 199, 9.8.1993, lk 1.

³⁸ Nõukogu 14. juuni 1993 direktiiv 93/37/EMÜ, millega kooskõlastatakse riiklike ehitustöölepingute sõlmimise kord, EÜT L 199, 9.8.1993, lk 54.

³⁹ Nõukogu 14. juuni 1993 direktiiv 93/38/EMÜ, millega kooskõlastatakse vee-, energeetika-, transpordi- ja telekommunikatsioonisektoris tegutsevate tellijate hankemenetlused, EÜT L 199, 9.8.1993, lk. 84

⁴⁰ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 31. märtsi 2004 direktiiv 2004/17/EÜ, millega kooskõlastatakse vee-, energeetika-, transpordi- ja postiiteenuste sektoris tegutsevate ostjate hankemenetlused, ELT L 134, 30.4.2004, lk 1.

2. Iga kohaliku tähtsusega pädev asutus võib otsustada osutada avalikku transporditeenust ise või sõlmida otseleping temast sõltuva teenuseosutajaga tingimusel, et sõltuva teenusepakkuja kogu tegevus toimub pädeva ametiasutuse hallataval territooriumil. Ükski ettevõtte ega asutus, millele sõltuv teenusepakkuja omab vähimatki mõju, ei või osaleda konkurentsi tingimustes toimuvatel pakkumistel väljaspool pädeva ametiasutuse hallatavat territooriumi.
3. Iga pädev asutus, kes soovib sõlmida avaliku teenindamise lepingu kolmandate isikutega, peab korraldama pakkumismenetluse, välja arvatud lõigetes 4, 5 ja 6 sätestatud juhtudel. Pakkumismenetlus on avatud võrdselt kõikidele ettevõtjatele ja järgitakse läbipaistvuse ja mittediskrimineerimise põhimõtteid. Pärast pakkumiste esitamist ja vajadusel ka eelvalikut, võib pakkumismenetlus hõlmata nimetatud põhimõtteid järgivaid läbirääkimisi, selleks et täpsustada küsimusi, mis võimaldavad täpsemini vastata vajaduste spetsiifikale ja keerukusele.
4. Pädevad ametiasutused võivad otsustada sõlmida avaliku teenindamise otselepinguid, mille hinnanguline keskmine aastane väärtus on väiksem kui üks miljon eurot, või mille objektiks on transporditeenuse osutamine vähem kui 300 000 kilomeetri ulatuses.
5. Teenuse osutamise katkemisel või sellise olukorra tekkimise ohu korral võib pädev ametiasutus rakendada kiireloomulisi meetmeid. Need kiireloomulised meetmed võivad hõlmata avaliku teenindamise otselepingu sõlmimist või kokkulepet lepingu formaalse laiendamise kohta. Otselepingu sõlmimine või laiendamine kiireloomulise meetmena ei või ületada aega, mis on vajalik selleks, et pädev ametiasutus saaks korraldada uue menetluse lepingu sõlmimiseks käesoleva määruse kohaselt ning see aeg ei või mingil juhul ületada üht aastat.
6. Pädevad asutused võivad sõlmida otselepinguid piirkondliku või pikamaatranspordi avaliku teenuse osutamiseks raudteel.

Artikkel 6

Avaliku teenuse hüvitis

1. Mis tahes üldeeskirjaga või avaliku teenindamise lepinguga seotud hüvitis peab olema kooskõlas artikli 4 sätetega, sõltumata lepingu sõlmimise korrast. Mis tahes hüvitis, mis on seotud artikli 5 lõigete 2, 4, 5 või 6 kohaselt sõlmitava otselepinguga, peab sõltumata selle hüvitise laadist vastama täiendavalt ka lisa sätestatud tingimustele.
2. Komisjoni nõudmisel esitavad liikmesriigid talle kahekümne tööpäeva jooksul või mis tahes pikema nõudmisel esitatud tähtaja jooksul kogu teabe, mida komisjon peab vajalikuks selleks, et otsustada, kas eraldatud hüvitised on vastavuses käesoleva määrusega.

⁴¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 31. märtsi 2004 direktiiv 2004/18/EÜ ehitustööde riigihankelepingute, asjade riigihankelepingute ja teenuste riigihankelepingute sõlmimise korra kooskõlastamise kohta, ELT L 134, 30.4.2004, lk 114.

Artikkel 7

Avalikustamine

1. Pädev ametiasutus avalikustab üks kord aastas detailse aruande, mis kajastab tema pädevuses olevaid avaliku teenindamise kohustusi, väljavalitud teenuseosutajaid, nendele makstavaid hüvitisi ning neile antud ainuõigusi. See aruanne võimaldab avaliku transpordivõrgu tõhususe ja kvaliteedi kontrollimist ja hindamist ning seeläbi avalike vahendite paremat kasutamist.
2. Pädev ametiasutus võtab vajalikud meetmed, et hiljemalt üks aasta enne pakkumismenetluse väljakuulutamist või aasta enne otselepingu sõlmimist avaldataks Euroopa Liidu Teatajas vähemalt järgmine teave:
 - a) pädeva ametiasutuse nimetus ja kontaktandmed;
 - b) valitud lepingu sõlmimise laad;
 - c) lepingu sõlmimisega seotud teenused ja territooriumid.

Artikkel 8

Üleminekusätted

1. Käesoleva artikli lõigete 2 kuni 6 tõlgendamisel jälgitakse, et see ei piiraks pädevatele ametiasutustele kohaldatavaid kohustusi, mis tulenevad direktiividest 92/50⁴², 93/36⁴³, 93/37⁴⁴ ja 93/38⁴⁵ koos nende muudatustega ning riigihangetega seotud direktiividest 2004/17⁴⁶ et 2004/18⁴⁷.
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); ja
 - b) kaheksa aastat pärast määruse jõustumist oleks kõik tema sõlmitud avaliku teenindamise lepingud autobussitranspordi alal sõlmitud käesoleva määruse 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); ja

⁴² Vt allmärkust 35

⁴³ Vt allmärkust 36

⁴⁴ Vt allmärkust 37

⁴⁵ Vt allmärkust 38

⁴⁶ Vt allmärkust 39

⁴⁷ Vt allmärkust 40

- b) kümme aastat pärast määruse jõustumist oleks kõik tema sõlmitud avaliku teenindamise lepingud raudteetranspordi alal sõlmitud käesoleva määruse kohaselt.
4. Avaliku teenindamise lepinguid, mis hõlmavad mitut transpordiliiki, rakendatakse lõikes 3 sätestatud üleminekuperioode, kui raudteetranspordi osa kõnealustes teenustes ületab 50% teenuste maksumusest.
 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.
 6. 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.

Artikkel 9

Kokkusobivus asutamislepinguga

Ühisturuga on kokkusobivad üksnes käesoleva määruse kohaselt makstavad hüvitised, sedavõrd, kuivõrd nende hüvitiste näol on tegemist riigiabiga asutamislepingu artikli 87 lõike 1 tähenduses. Need hüvitised on vabastatud asutamislepingu artiklis 88 (3) sätestatud eelneva teatamise kohustusest.

Artikkel 10

Kehtetuks kuulutamine

1. Määrus (EMÜ) nr 1191/69 kuulutatakse kehtetuks.
2. Määrus (EMÜ) nr 1107/70 kuulutatakse kehtetuks.

Artikkel 11

Järevalve

1. Kaks aastat pärast käesoleva määruse vastuvõtmist esitab komisjon aruande avaliku transporditeenuse osutamise kohta Euroopas.
2. Kaks aastat hiljem, pärast artikli 8 lõikes 3 mainitud üleminekuperioodi lõppu, esitab komisjon aruande käesoleva määruse rakendamise kohta.

Artikkel 12

Jõustumine

Käesolev määrus jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Käesolev määrus jõustub XXX päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel,

*Parlamendi nimel
president*

*Nõukogu nimel
eesistuja*

LISA

Artikli 6 lõikes 1 kirjeldatud juhtude korral hüvitisele kohaldatavad eeskirjad

1. Artikli 5 lõigete 2, 4, 5 või 6 kohaselt sõlmitud otselepingutega või üldeeskirjadega seotud hüvitisi arvutatakse käesolevas lisas viidatud eeskirjade kohaselt.
2. Hüvitise suurus ei või ületada netosummat, mis vastab rahalisele mõjule, mis on seotud avaliku teenindamise kohustuse täitmisest tulenevate positiivsete ja negatiivsete teguritega nii kantavate kulude kui saadavate sissetulekute osas. Nimetatud tegurite arvestamiseks võrreldakse olukorda, milles täidetakse avaliku teenindamise kohustust olukorraga, mis oleks juhul, kui seda kohustust ei täidetakse ja kui selles kohustuses sisalduvaid teenuseid oleks osutatud turumajanduslikes tingimustes.
3. Rahalise mõju arvestus võtab arvesse mõju, mida avaliku teenindamise kohustuse täitmine avaldab transporditeenuse nõudlusele terves asjassepuutavas transpordivõrgus.
4. Kulude ja tulude arvestus peab toimuma kehtivate raamatupidamispõhimõtete kohaselt.
5. Läbipaistvuse suurendamiseks ja ristsubsideerimise vältimiseks peavad juhul, kui üks ja sama teenusepakkuja osutab samaaegselt avaliku teenindamise kohustusele allutatud hüvitatavat avalikku transporditeenust ning teostab ka teisi toiminguid, nimetatud avalikud teenused olema allutatud eraldi üksustele, mis rahuldavad vähemalt järgmisi tingimusi:
 - kõikide nimetatud tegevusvaldkondadega seotud arved on eraldatud ning vastavad põhivahendite osad ning fikseeritud kulud on liigitatud vastavalt kehtivatele raamatupidamiseeskirjadele;
 - teenusepakkuja teiste võimalike tegevusaladega seotud kulud hõlmavad kõiki muutuvaid kulusid, põhjendatud osa fikseeritud kuludest ning mõistlikku kasumit. Nimetatud kulusid ei tohi ühelgi juhul seostada kõnealuse avaliku teenindamisega;
 - avaliku teenindamise kulud kaetakse tegevuse tuludega ja avalike ametivõimude poolt makstavate summadega, sealjuures ei tohi võimaldada tulude ülekandmist ettevõtte teistesse tegevusvaldkondadesse.
6. Mõistliku kasumi all mõistetakse kasumit kapitalilt, mille määr on antud sektori jaoks tavapärane ning mis võtab arvesse avaliku võimuorgani sekkumise läbi teenusepakkujale põhjustatavaid riske või riskide puudumist.
7. Hüvitamisemeetod peab olema suunatud sellele, et säilitada või arendada:
 - teenusepakkuja tõhusat haldustegevust, nii et seda oleks võimalik objektiivselt hinnata, ja
 - piisava kvaliteeditasemega transporditeenuste osutamist.

