

ET

ET

ET



EUROOPA KOMISJON

Brüssel 24.2.2010
KOM(2010)68 lõplik

2008/0247 (COD)

KOMISJONI TEATIS EUROOPA PARLAMENDILE

**Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 294 lõike 6 alusel
nõukogu esimesel lugemisel vastuvõetud seisukoha kohta,
mis käsitleb Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (konkurentsivõimeliseks
kaubaveoks kasutatava Euroopa raudteevõrgustiku kohta) vastuvõtmist**

KOMISJONI TEATIS EUROOPA PARLAMENDILE

Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 294 lõike 6 alusel nõukogu esimesel lugemisel vastuvõetud seisukoha kohta, mis käsitleb Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (konkurentsivõimeliseks kaubaveoks kasutatava Euroopa raudteevõrgustiku kohta) vastuvõtmist

(EMPs kohaldatav tekst)

1. TAUST

Ettepaneku Euroopa Parlamendile ja nõukogule edastamise kuupäev: 11.12.2008
(dokument KOM(2008) 852 (lõplik) – 2008/0247 (COD)):

Euroopa Parlamendi arvamuse kuupäev (esimene lugemine): 23.4.2009

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamuse kuupäev: 15.7.2009

Regioonide Komitee arvamuse kuupäev: 7.10.2009

Nõukogu esimese lugemise seisukoha ühehäälese vastuvõtmise kuupäev: 22.2.2010

2. KOMISJONI ETTEPANEKU EESMÄRK

Määruse ettepaneku eesmärk on kaasata liikmesriigid ja eelkõige asjaomased raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad konkurentsivõimeliseks kaubaveoks kasutatava rahvusvahelistest kaubaveokoridoridest koosneva Euroopa raudteevõrgustiku väljaarendamiseks.

Kõnealuste koridoridega tagatakse kaubarongidele võimalus sõita kõrgekvaliteedilistel trassidel, et rongide liikumine muutuks usaldusväärsemaks ja konkurentsivõimelisemaks. Koridoride loomine võimaldaks anda raudtee-kaubaveo käsutusse suuremad võimsused.

Selle saavutamiseks teeb komisjon ettepaneku keskenduda kaubaveo koridoride loomisel neljale valdkonnale, milles tuleb:

- tõhustada raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate vahelist koostööd nii infrastruktuuridega seotud operatiivjuhtimisel kui ka investeerimisel. Tõhustamiseks tuleb iga raudteekoridori jaoks luua haldusstruktuur;
- suurendada koridorides raudteekaubaveole eraldatud läbilaskevõimsuse usaldusväärset;
- edendada raudteeinfrastruktuuri ja kaubaterminalide (mere- ja siseveesadamad, rongide sorteerimisjaamad jne) juhtimise koordineerimist;

- tagada, et kõikidel ettevõtjatel oleks diskrimineerimisvaba juurdepääs kõnealustele kaubaveokoridoridele.

3. ÜLDISED MÄRKUSED NÕUKOGU SEISUKOHA KOHTA

Nõukogus esimesel lugemisel vastuvõetud seisukoht sisaldab komisjoni esialgse ettepaneku peamisi põhimõtteid. Koridoride valiku, raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate vahelise koostöö ning kaubaveole antud eelisõigusega seotud üksikasjades on ettepanekut siiski nõrgendatud.

Lisaks on välja jäetud sellised üksikasjad nagu volitatud taotlejatega seotud sätted ja kohustus kasutada rahvusvaheliste liinide puhul ühtset kontrollpunkti.

Vaatamata osutatud muudatustele leiab komisjon, et nõukogu esimesel lugemisel vastuvõetud seisukoht vastab endiselt esialgses ettepanekus püstitatud eesmärkidele.

4. ÜSIKASJALIKUD MÄRKUSED NÕUKOGU ESIMESEL LUGEMISEL VASTUVÕETUD SEISUKOHA KOHTA

4.1. Komisjoni ettepaneku peamised muudatused

- Raudtee-kaubaveokoridoride valik (artikkel 3)

Komisjoni esialgse ettepanekuga on ette nähtud, et iga liikmesriik ehitab välja üks kuni kolm koridori, mis valitakse välja liikmesriikide ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate põhjendatud ettepanekute alusel. Nõukogu pakub välja kaheetapilise lähenemisviisi: esimene rühm koridore valitakse välja kaasotsustusmenetluse alusel, esitatakse määruse lisas ja luuakse määruse vastuvõtmisele järgneva kolme aasta jooksul; muud koridorid (vähemalt üks liikmesriigi kohta) valitakse välja liikmesriikide põhjendatud ettepanekute alusel.

Kuna ettepaneku eesmärk on luua turu vajadustele vastavad koridorid, määratakse esimene rühm koridore kindlaks poliitilise otsuse alusel. Poliitilise otsuse põhimõte on aga vastuolus õiguslase ettepaneku põhieesmärgiga, milleks on infrastruktuuride riikidevahelise juhtimise tõhustamine, mis erineb uute infrastruktuuride ehitamise eesmärgist.

- Koridoride haldamine (artikkel 7)

Esialgse ettepanekuga on ette nähtud põhiliselt raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate tegevusel põhinev teljepõhine haldusstruktuur, milleks luuakse haldusorgan, kellel on juhataja ja kes ise on sõltumatu juriidiline isik. Nõukogu soovis selle organi struktuuri pehmendada (välja on jäetud nii juhataja ametikoht kui ka sõltumatu juriidilise isiku staatus) ja teatavate ERTMSi koridoride praegusest kogemusest lähtudes tagada liikmesriikidele järelevalvevõimalus, luues selleks liikmesriigi esindajatest koosneva juhatuse.

Komisjon saab sellise järelevalve lisamisega nõustuda juhul, kui sellega ei seata kahtluse alla raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate juhtimisalast sõltumatust.

– Ühtne kontrollpunkt (artikkel 12)

Esialgse ettepanekuga on ette nähtud, et kõik rahvusvahelise trassi taotlused tuleb esitada koridori ühtsele kontrollpunktile. Nõukogu esimesel lugemisel vastuvõetud seisukoha kohaselt on ühtse kontrollpunkti kasutamine vabatahtlik. Komisjon on nende muudatustega nõus.

– Kaubarongide läbilaskmiseks vajaliku võimsuse tagamine (artikkel 13)

See artikkel kujutab endast määruse põhiosa. Ettepaneku tegelik eesmärk on tagada kaubarongide läbilaskmiseks vajalik usaldusväärne ja täiendav kasutajate vajadustele vastav võimsus. Kaubarongide suhtes kohaldatava läbilaskevõimsuse taotlemine sõltub turu vajadustest ning seda ei ole võimalik eelnevalt ja aasta varem kindlaks määrata nagu reisirongide puhul.

Sellest tuleneb ka komisjoni ettepanek näha ette läbilaskevõimsuse eelnev eraldamine, mida oleks võimalik teha iga-aastaste sõiduplaanide kindlaksmääramise etapis, samuti reservläbilaskevõimsus iga-aastastes sõiduplaanides, mille arvelt oleks võimalik rahuldada kaubarongide jaoks täiendava läbilaskevõimsuse *ad hoc* taotlusi.

Kuigi nõukogu järgis komisjoni ettepanekut, muutes seda veelgi lihtsamini rakendatavaks (varem kindlaksmääratud liinide täpsustamine), tahab ta piirata läbilaskevõimsuse eelneva eraldamise mõju ja reservläbilaskevõimsust, osutades ka reisijateveo vajadustele.

– Tähtsuse järjekord liiklushäirete korral (artikkel 15)

Komisjoni ettepanekus on sätestatud, et sõiduplaaniga ettenähtud ajast kinnipidav rong peaks ka liiklushäirete esinemise korral saama järgida sõiduplaani. Nõukogu esimesel lugemisel vastuvõetud seisukoha kohaselt tuleb „*vähendada raudteevõrgu töökorra taastamise aega*” (A) „*võttes arvesse kõigi transpordiliikide vajadusi*” (B).

Nõukogu poolt lisatu (A osa) on direktiivi 2001/14/EÜ kohaselt liiane. B osa ei ole piisavalt selge ega lihtsasti mõistetav õiguslik säte. See võib anda alust tõlgendusteks, mis võivad olla vastuolus määruse eesmärkidega.

– Koridoride loomist või muutmist reguleerivate kriteeriumide loetelu muutmine

Komisjoni ettepaneku ja 11. juuni 2009. aasta poliitilise kokkuleppega on ette nähtud võimalus muuta komiteemenetlusega (kontrolliga regulatiivmenetlus) II lisas esitatud kriteeriumide loetelu.

ELi toimimise lepingu jõustumisega asendati komitoloogia delegeeritud õigusaktidega. Sellega seoses on komisjon järgmisel seisukohal:

- Komisjoni volituste delegeerimise raamistik: Püüdes piiritleda komisjoni volitusi delegeeritud õigusaktide osas, kohustab nõukogu komisjoni järgima teisesid õigusakte, võttes arvesse raudteepoliitika olulisi elemente.

Nõukogu selline lisandus ei ole kooskõlas delegeeritud õigusaktidega seotud

nõuetega. Lisandus on liigne ka seetõttu, et asutamislepingute täitmise järelevalvajana järgib komisjon iseenesestmõistetavalt teiseseid õigusakte.

- Delegeerimine ja vastuväited delegeeritud õigusaktide suhtes: Vastavalt teatisele ELTLi artikli 290 rakendamise kohta ja lähtudes nõukogu seisukohas osutatud erimeetmete analüüsi tulemustest ning võttes samuti arvesse nõukogu tekstis sätestatud tagasivõtmise õigust, eelistab komisjon volituste delegeerimist määramata tähtajaga, kuid võib nõustuda ka nõukogu lähenemisviisiga (5 aastat, automaatselt uuenev). Lisaks avaldab komisjon kahetsust, et nõukogu soovis esimesel lugemisel kehtestada nõukogule ja parlamendile kolmekuulise vastuväidete esitamise tähtaja. Komisjon eelistab vastuväidete esitamiseks kahekuulist tähtaega, mida on võimalik nõukogu või parlamendi algatusel pikendada ühe kuu võrra. See võimaldaks suuremat menetlustõhusust, seadmata samas kahtluse alla kolmekuulise kogutähtaja otstarbekust.
- Konsulteerimine ekspertidega: Komisjon on võtnud teadmiseks põhjenduse, millega delegeeritud õigusaktide ettevalmistamise käigus muudetakse ekspertidega konsulteerimine kohustuslikuks. Komisjon on arvamusel, et eksperdirühmadel ei saa olla ametlikku institutsioonilist rolli. Seega ei tohiks põhiõigusakti tekstis olla sellist põhjendust. Selles seoses viitab komisjon ka 9. detsembri 2009. aasta teatisele.

4.2. Parlamendi muudatusettepanekud, mis kajastuvad nõukogu esimesel lugemisel vastuvõetud seisukohas tervikuna või osaliselt

– Koridoride haldamine

Koridoride haldamise eest vastutavad kaks organit: juhtimiskomitee, mis koosneb raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate esindajatest, ja juhatus, mis koosneb liikmesriikide esindajatest (muudatusettepanek 31). Komisjoni esialgse ettepanekuga oli ette nähtud ainult üks organ, mis koosnes infrastruktuuri-ettevõtjate esindajatest.

Liikmesriikidepoolne tugevdatud järelevalve on võimalik, kui sellega ei seata kahtluse alla raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate juhtimisalast sõltumatust.

– Liikluse korraldamise eeskirjad

Nii Euroopa Parlament (muudatusettepanek 62) kui ka nõukogu on lõdvendanud liikluse korraldamise eeskirju liiklushäirete esinemise korral. Komisjon nõustub, et eeskirja „sõiduplaaniga ettenähtud ajast kinnipidav kaubarong peab jätkama reisi sõiduplaani kohaselt” tuleks kohaldada „võimaluse korral” ja mitte süsteemselt.

Komisjon ei saa aga nõustuda sellega, et kõnealune eeskiri ei kehti tiptundidel, see tähendab päeva neil ajavahemikel, kui seda võiks vaja olla. Komisjon leiab, et eesmärk pöörduda võimalikult kiiresti tagasi ettenähtud olukorra juurde esineb juba olemasolevas õigusaktis. Selle lisamine teksti ei ole seega vajalik.

4.3. Euroopa Parlamendi muudatusettepanekud, mille komisjon kiidab heaks ja mis ei kajastu nõukogu esimesel lugemisel vastuvõetud seisukohas

– Läbilaskevõimsuse eraldamine

Euroopa Parlamendi sellekohased muudatusettepanekud (muudatusettepanekud 52 ja 54–58) ei muuda komisjoni esialgse ettepaneku sisu. Seevastu sisaldab nõukogu esimesel lugemisel vastuvõetud seisukoht viiteid reisijateveole, mis muudab sõnumi ähmaseks ega tundu sobivat õigusakti, mille eesmärk on anda suuremaid tagatise kaubaveole.

– Koridoride valik

Nõukogu esimesel lugemisel vastuvõetud seisukoht erineb Euroopa Parlamendi seisukohast, kuna sellele on lisatud koridoride loetelu, mis on kaasotsustusmenetluse korras vastu võetud.

5. KOKKUVÕTE

Komisjon leiab, et nõukogu esimesel lugemisel ühehäälselt vastuvõetud seisukoht võib kaasa aidata ettepaneku üldiste eesmärkide saavutamisele vaatamata liiga poliitilisele lähenemisviisile, mis ei ole piisavalt suunatud turu tegelikele vajadustele, ning puudujääkidele kaubarongide infrastruktuurile täiendavate tagatiste andmise osas.

Komisjon väljendab siiski kahtlust raamistiku suhtes, mille nõukogu esitas seoses komisjoni delegeeritud õigusaktidega vastavalt artikli 4 lõigule 8.

Seepärast toetab komisjon nõukogu esimesel lugemisel vastuvõetud seisukohta.