

III

(Ettevalmistavad aktid)

REGIOONIDE KOMITEE

TÄISKOGU 103. ISTUNGJÄRK 7.–9. OKTOOBRIIL 2013

Regioonide Komitee arvamus teemal „Neljas raudteepakett”

(2013/C 356/16)

REGIOONIDE KOMITEE

- tervitab Euroopa Komisjoni soovi täiendada Euroopa ühtse raudteepiirkonna loomiseks vajalikku õigusraamistikku;
- leiab, et liberaliseerimine ei ole eesmärk omaette, vaid eesmärgiks peaks olema teenuste pakkumise ja kvaliteedi parandamine. Konkurentsile avamist ei saa hinnata ilma, et arvesse võetaks ka investee-ringuid infrastruktuuri, turu toimimise tegelikke tingimusi või koostalitluse tehnilisi aspekte;
- tuletab meelde, et vaba otsustamise põhimõte võimaldab kohalikel ja piirkondlikel omavalitsustel valida, kuidas nad soovivad oma ühistransporditeenuseid korraldada. Komitee näeb aga otselepingutele liiga madala ülempiiri kehtestamises omavalitsuste vaba otsustamise põhimõtte dramaatilist piiramist;
- tunneb heameelt infrastruktuuriettevõtjate pädevuste suurendamise üle ja koordineerimiskomiteede loomise üle, kes teostavad järelevalvet tugedatud infrastruktuuriettevõtjate tegevuse üle ja tagavad kogu süsteemi tõhususe. Kohalikud ja piirkondlikud omavalitsused peavad olema kaasatud süstemaatilisel ning mitte üksnes vajaduse korral;
- ärgitab kiiresti looma Euroopa infrastruktuuriettevõtjate võrgustiku, mida on tingimata vaja Euroopa ühtse raudteepiirkonna toimimiseks ja piiriüleseks kooskõlastamiseks;
- toetab Euroopa Liidu Raudteeameti rolli suurendamist eesmärgiga toetada tehnilist koostalitlust ja ohutusmenetluste ühtlustamist, et vältida 26 riikliku asutuse erinevusest tekkivaid märkimisväärsed probleeme.

Raportöör

Pascal MANGIN (FR/EPP), Alsace'i piirkonna volikogu liige

Viitedokumendid

Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele „Neljas raudteepakett – Euroopa ühtse raudteepiirkonna lõpuleviimine Euroopa konkurentsivõime ja majanduskasvu suurendamiseks”

COM(2013) 25 final;

Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrus (EMÜ) nr 1192/69 raudtee-ettevõtjate finantskohustuste ja soodustuste tasendamise ühisreeglite kohta

COM(2013) 26 final;

Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, milles käsitletakse Euroopa Liidu Raudteeametit ja millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 881/2004

COM(2013) 27 final;

Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 1370/2007, mis käsitleb raudtee-reisijateveoteenuste siseturu avamist

COM(2013) 28 final;

Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. novembri 2012. aasta direktiivi 2012/34/EL (millega luuakse ühtne Euroopa raudteepiirkond) riigisiseste reisijateveoteenuste turu avamise ja raudteeinfrastruktuuri juhtimise osas

COM(2013) 29 final;

Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv Euroopa Liidu raudteesüsteemi koostalitluse kohta (uuesti sõnastatud)

COM(2013) 30 final;

Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv raudteeohutuse kohta (uuesti sõnastatud)

COM(2013) 31 final;

Komisjoni aruanne Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele raudteesüsteemi koostalitlusvõime saavutamise suunas tehtud edusammude kohta

COM(2013) 32 final;

Komisjoni aruanne Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele muu rongipersonali tegevusala ja ülesannete kohta

COM(2013) 33 final;

Komisjoni aruanne Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele direktiivi 2007/58/EÜ rahvusvahelise raudtee-reisijateveo turu avamist käsitlevate sätete rakendamise kohta, mis lisatakse Euroopa Parlamendile ja nõukogule esitatavale teatisele neljanda raudteepaketi kohta

COM(2013) 34 final.

I POLIITILISED SOOVITUSED

A. Avaliku teenindamise kohustused

REGIOONIDE KOMITEE

Üldised märkused

1. tervitab Euroopa Komisjoni soovi täiendada Euroopa ühtse raudteepiirkonna loomiseks vajalikku õigusraamistikku;

2. meenutab oma korduvalt – nagu näiteks „Keskkonnahoidliku transpordisektori” teemalises arvamuses – väljendatud arvamust, et üks Euroopa transpordipoliitika olulisemaid eesmärke on piiriüleste kaubavedude – ja eelkõige piiriüleste raskete kaubavedude – ümberpaigutamine maanteedelt raudteele ja et EL peab tagama kõnealuse eesmärgi saavutamise sobivate meetmetega, kui selleks on olemas piisavalt vaba võimsust;

3. leiab, et liberaliseerimine ei ole eesmärk omaette, vaid eesmärgiks peaks olema teenuste pakkumise ja kvaliteedi parandamine. Konkurentsile avamist ei saa hinnata ilma, et arvesse võetaks ka investeringuid infrastruktuuri, turu toimimise tegelike tingimusi või koostalitluse tehnilisi aspekte;

4. soovib võtta tervikliku lähenemisviisi, milles on ühendatud proportsionaalsus, subsidiaarsus ja turujärelevalve, mida teostab tugev seadusandja. Regioonide Komitee toetab seega komisjoni kehtestatud avaliku teenindamise proportsionaalsuse tingimusi ja seadusandja järelevalvet selle üle, kuidas kaubandus- ja avalikud teenused omavahel seotud on;

5. soovib, et kohalikud ja piirkondlikud omavalitsused oleksid täielikult kaasatud selliste raudteepoliitika meetmete väljatöötamise ja elluviimisesse, mis avaldavad otsest mõju kasutajatele ja pädevatele asutustele endile;

6. leiab, et tõhusamad raudteesüsteemid ja eelkõige avaliku teenindamise lepingud on kohalikele ja piirkondlikele omavalitsustele kasulikud, võttes arvesse neile seatud olulisi eelarve- ja rahalisi piiranguid;

7. tuletab meelde, et vaba otsustamise põhimõtte võimaldab kohalikel ja piirkondlikel omavalitsustel valida, kuidas nad soovivad oma ühistransporditeenuseid korraldada. Sellega seoses

ei tohiks kahtluse alla seada artikli 5 lõiget 2, kuna see võimaldab kasutada asjaomase piirkonna teenusepakkujaid. Komitee näeb aga otselepingutele liiga madala ülempiiri kehtestamises omavalitsuste vaba otsustamise põhimõtte dramaatilist piiramist;

8. rõhutab, et ühistransport peab olema taskukohane;

Õigusraamistik

Ühistranspordikavad

9. soovib, et ühistranspordikavad pakuksid kõigi transpordiliikide teenusepakkujatele ja kasutajatele piisavat nähtavust ja ohutust, et soodustada koostalitlust. Kavades tuleks arvesse võtta nii sotsiaalse- ja territoriaalse ühtekuuluvuse kui ka säästva arengu probleeme;

10. toetab Euroopa Komisjoni ettepanekut, et transpordikavad hõlmaksid kõiki transpordiliike. Kavad peavad olema pädevate kohalike ja piirkondlike omavalitsuste poolt hõlpsasti kohandatavad, kuna neid võivad mõjutada eri liiki asjaolude muutused. Lisaks tasub innustada pädevate omavalitsuste tõhusat piiriülest koostööd, eelkõige Euroopa territoriaalse koostöö rühmituste kaudu, tagades seejuures pädevate omavalitsuste transpordikavade kooskõlastatuse eri transpordiliikide jaoks;

11. taotleb seda, et kohalikele ja piirkondlikele omavalitsustele seoses transpordikavade rakendamisega asetatud kohustused ei tooks kaasa ülemäärast korralduslikku ja rahalist koormust;

Sotsiaalne mõõde

12. tervitab viiteid sotsiaalsele mõõtmele. Neid viiteid tuleks siiski täpsustada, et vähendada igasuguse sotsiaalse dumpingu ohtu. Vastupidi, need ei tohiks olla takistuseks raudteesektori suuremale konkurentsivõimele, vaid peavad edendama töötajate oskuste mitmekesisust;

Teenuseosutajate valiku meetodid

13. märgib, et avaliku teenuse osutamise lepingu sõlmimine hankemenetluse teel võib pädevate omavalitsuste jaoks teatud tingimustes tähendada suuremat tõhusust ja rahalist säästu ning seda samaväärsete või isegi paremate teenuste juures;

14. soovib siiski, et pädevatele kohalikele omavalitsustele jäetaks võimalus valida hankemenetluse (avaliku teenindamise lepingute osaline või täielik avamine), otseste töövõtulepingute ja otselepingute sõlmimise vahel. Selleks, et vältida monopolistliku seisundi kuritarvitamist, tuleb otselepingute sõlmimist

rangemalt reguleerida, eelkõige seoses teenuse kvaliteedi kriteeriumide ja mitte ainult hinnaga. Transporti korraldavate asutuste ülesanne on tagada osutatud teenuste hinna läbipaistvus turu konkurentsi abil;

15. rõhutab, et paindlik lähenemisviis transporditeenuse osutaja valikule kohalike asutuste, sealhulgas piirkondade poolt, peab arvesse võtma piirkondliku transpordituru arengutaset igas liikmesriigis;

16. arvestades asjaolu, et teatud hankemenetluste puhul on konkurents väga väike, kahtleb komiteekõnealuse konkrentsile avamise tegelikkuses. Komitee kutsub komisjoni üles täpsustama tegeliku konkrentsile avamise kriteeriume, tuginedes eelkõige hankemenetluses osalemise halduskuludele või pädevate asutuste pakutavate lepingute kestvusele;

17. rõhutab, et avalikku teenust osutanud raudtee-ettevõtjad peavad samuti vastutama lepingu uuendamiseks või üleviimiseks korraldatud hankemenetluses esitatud andmete õigsuse eest ärisaladuse hoidmise kohustuse piires;

Juurdepääs veeremiturule

18. tunnistab, et veeremi omandamine võib kujutada endast turule juurdepääsu takistust;

19. ei soovi välistada ühtegi meetodit, mis tagaks veeremi jääkväärtuse katmise;

Riigiabi

20. tuletab meelde, et Euroopa Parlament ja nõukogu on juba teatanud, et nad on kõnealuse määruse artikli 9 väljajätmise vastu;

21. ühineb Euroopa Parlamendi ja nõukoguga, lükates tagasi kohustuse teavitada süstemaatiliselt kõigist osalustest ühistransporditeenustes, võttes arvesse transpordisektori iseärasusi;

B. Turgude avamine ja juhtimine

22. leiab, et kui õiglase ja avatud konkurentsi tingimused kõigile Euroopa raudtee-ettevõtjatele ning turukonkrentsile moonutuste vältimine on kindlalt tagatud, toetab komitee liikmesriikidele teatud vabaduse lubamist, et nad võiksid korraldada ja arendada oma raudteesüsteemi iseseisva raudtee-ettevõtja või integreeritud ettevõtete mudeli järgi;

23. tunneb heameelt infrastruktuuriettevõtjate pädevuste suurendamise üle raudteesüsteemi ratsionaliseerimise huvides. Infrastruktuuriettevõtja peab toimima ühtse kontaktpunktina võrgustikule juurdepääsul ja eelkõige suhetes teenust korraldavate asutustega. Tema haldus- või järelevalvenõukogu peab seega hõlmama teenust korraldavate piirkondlike asutuste esindajate kolleegiumi;

24. tervitab selliste koordineerimiskomiteede loomist, kes teostavad järelevalvet tugevdatud infrastruktuuriettevõtjate tegevuse üle. Kohalikud ja piirkondlikud omavalitsused peavad olema kaasatud süstemaatiliselt ning mitte üksnes vajaduse korral;

25. taotleb infrastruktuuriettevõtjate seas selliste kontaktisikute määramist, kes vastutaksid suhete eest kohalike ja piirkondlike omavalitsustega;

26. tuletab meelde kohustust kohaldada proportsionaalsuse ja subsidiaarsuse põhimõtteid, eriti kui komisjon soovib endale võtta uusi otsustusõigusi;

27. ärgitab kiiresti looma Euroopa infrastruktuuriettevõtjate võrgustiku, mida on tingimata vaja Euroopa ühtse raudteepiirkonna toimimiseks ja piiriüleseks koostööks;

28. rõhutab, et jaamaülemad tuleb muuta kohalike ja piirkondlike omavalitsuste ees vastutavaks. Raudteejaamad on nimelt piirkondliku atraktiivsuse olulised mõjutajad;

29. tuletab meelde, et liberaliseerimine ei ole eesmärk omaette, vaid eesmärgiks peaks olema teenuste pakkumise ja kvaliteedi parandamine. Kogemused linnadevahelise reisijateveo turu konkrentsile avamisest on Euroopas siiski veel liiga piiratud. Seda tuleks innustada, kaitstes samas avalikke teenuseid, reguleerides konkrentsile avamist avalike teenuste majandusliku tasakaalu ohustamise põhimõtte alusel;

30. märgib, et asjakohane on säilitada praegused eeskirjad, mis võimaldavad äriühingutel, mis toimivad nii infrastruktuuri kui ka raudtee-ettevõtjatena, pakkudes piirkondlike teenuseid konkrentses väikeses raudteeinfrastruktuuris, jätkata oma tegevust kehtivate tingimuste alusel. Selline kohalik infrastruktuur ei tohi ületada 150 km;

31. tervitab viiteid sotsiaalsele mõõtmele. Neid viiteid tuleks siiski täpsustada, et vähendada igasuguse sotsiaalse dumpingu ohtu. Vastupidi, need ei tohiks olla takistuseks raudteesektori suuremale konkurentsivõimele, vaid peavad edendama töötajate oskuste mitmekesisust;

32. toetab järelevalveasutuste pädevuste suurendamist ja innustab neid koostööle Euroopa tasandil, eelkõige selleks, et hinnata teenuse mõju majanduslikule tasakaalule. Kohalikele ja piirkondlikele omavalitsustele tuleb seada ka mõistlikud tähtsajad järelevalveasutustesse pöördumiseks juhul, kui tekib kahtlus nimetatud tasakaalu säilimise osas;

33. tuletab meelde, et piletimüük on turgude avamise vältimatu osa. Selles valdkonnas on vaja paremat koostööd raudtee-ettevõtjate ja pädevate kohalike ja piirkondlike omavalitsuste vahel;

34. leiab, et riiklike teenuseid pakkuvatele ettevõtjatele seatud nõue osaleda (koostalitluse) teenuste ja piletimüügi riiklikus infosüsteemis tuleks muuta kohustuslikuks, kuna seotud teenuste arendamine on ühistranspordi, eelkõige raudteetranspordi atraktiivsuse suurendamise peamine tegur;

C. Tehnilised aspektid

35. nõustub komisjoni kirjeldusega Euroopa kehtiva õigusraamistiku peamiste probleemide ja piirangute kohta tehnilisest aspektist;

36. toetab Valenciennes'is asuva Euroopa Liidu Raudteeameti (edaspidi: ERA või amet) rolli suurendamist. ERA eesmärk on

eelkõige toetada tehnilist koostalitlust ja ohutusmenetluste ühtlustamist, kiirendada sõidukite kasutuselevõtu ühtse loa andmise kehtestamist ja tugevdada ERA pädevusi, et vältida 26 riikliku asutuse erinevusest tekkivaid märkimisväärsed probleeme. Vaid riigisiselt kasutatavatele sõidukitele võiksid lubasid anda jätkuvalt riiklikud ohutuasutused;

37. palub siiski võtta arvesse üleminekuperioodi, enne kui ERA oma uued ülesanded täielikult üle võtab;

38. toetab komisjoni eesmärki vähendada riiklike eeskirjade arvu, kaotades kattuvad või ELi õiguse ja koostalitluse tehniliste kirjeldustega vastuolus olevad eeskirjad;

39. tervitab Euroopa Komisjoni teatud ettepanekuid seoses ERA rolliga ja apellatsiooninõukogu loomisega ERA raames. Nimelt teeb Euroopa Komisjon ettepaneku suurendada raudteeameti rolli ja muuta see raudtee-ettevõtjate jaoks ühtseks otsustava pädevusega kontaktpunktiks sõidukite ja ohutussertifikaatide küsimuses. Ameti pädevusi, (rahalisi ja inim)ressursse ning vastutusala on seega vaja suurendada ja selgitada. Sama kehtib mõistagi ka apellatsiooninõukogu kohta;

40. soovib, et Regioonide Komitee oleks kaasatud ERA programmide koostamisse;

41. kutsub üles mitte jätma tähelepanuta koostalitlusmeetmete tasuvusanalüüsi ja eelkõige nende mõju kohalikele ja piirkondlikele omavalitsustele.

II MUUDATUSETTEPANEKUD

Muudatusettepanek 1

COM (2013) 28 final

Lisada põhjenduse 9 järele uus põhjendus

Komisjoni ettepaneku tekst	Regioonide Komitee muudatusettepanek
	<u>Vastastikkuse põhimõte on oluline konkurentsimoonutuste vastu võitlemise vahend. Seda põhimõtet tuleks kohaldada kolmandate riikide ettevõtjate puhul, kes soovivad osaleda ELi-sisestes hankemenetlustes.</u>

Motivatsioon

Kolmandate riikide ettevõtjatele ei tuleks anda võimalust osaleda ELi liikmesriikide võistupakkumistes, kuni nad ei ole avanud oma turgu ELi liikmesriikidele.

Muudatusettepanek 2

COM (2013) 28 final

Põhjendus 15

Komisjoni ettepaneku tekst	Regioonide Komitee muudatusettepanek
Selleks et raudteeveo-ettevõtjad saaksid valmistuda avaliku teenindamise lepingute sõlmimisega seotud kohustuslikuks võistupakkumiseks, vajavad ettevõtjad, kes varem on sõlminud sellised otselepingud, lisaaega äriühingu töö tõhusaks ja kestlikuks sisemiseks ümberkorraldamiseks. Seepärast on otselepingute sõlmimise jaoks vaja ülemineku-meetmeid alates käesoleva määruse jõustumisest kuni 3. detsembrini 2019.	Selleks et raudteeveo-ettevõtjad saaksid valmistuda avaliku teenindamise lepingute sõlmimisega seotud kohustuslikuks võistupakkumiseks, vajavad ettevõtjad, kes varem on sõlminud sellised otselepingud, lisaaega äriühingu töö tõhusaks ja kestlikuks sisemiseks ümberkorraldamiseks. Seepärast on otselepingute sõlmimise jaoks vaja ülemineku-meetmeid alates käesoleva määruse jõustumisest kuni 3. detsembrini 2019.

Muudatusettepanek 3

COM (2013) 28 final

Põhjendus 18

Komisjoni ettepaneku tekst	Regioonide Komitee muudatusettepanek
18. Seoses määruse (EÜ) nr 994/98 (võimaldamismäärus) muudatustega tegi komisjon ettepaneku muuta ka määrust (EÜ) nr 1370/2007 (COM(2012) 730/3). Selleks et ühtlustada riigiabivaldkonda käsitlevate grupierandeeskirjadega seotud lähenemisviisi, tuleks aluslepingu artikli 108 lõikega 4 ja artikliga 109 ettenähtud korras viia abi, mida antakse transpordi koordineerimiseks või aluslepingu artiklis 93 osutatud avalike teenuste hulka kuuluvate teatavate kohustuste täitmise kulude hüvitamiseks, võimaldamismääruse reguleerimisalasse.	18. Seoses määruse (EÜ) nr 994/98 (võimaldamismäärus) muudatustega tegi komisjon ettepaneku muuta ka määrust (EÜ) nr 1370/2007 (COM(2012) 730/3). Selleks et ühtlustada riigiabivaldkonda käsitlevate grupierandeeskirjadega seotud lähenemisviisi, tuleks aluslepingu artikli 108 lõikega 4 ja artikliga 109 ettenähtud korras viia abi, mida antakse transpordi koordineerimiseks või aluslepingu artiklis 93 osutatud avalike teenuste hulka kuuluvate teatavate kohustuste täitmise kulude hüvitamiseks, võimaldamismääruse reguleerimisalasse.

Motivatsioon

Hüvitistest teavitamise kohustusest vabastamise põhimõtte viimine teise õigusakti muudaks avaliku teenindamise kohustuste määrust tervikuna ja tooks avalike reisijateveoteenuste valdkonnas kaasa tõsise õigusliku ebakindluse ohu.

Muudatusettepanek 4

COM (2013) 28 final

Artikli 2 punkt c

Komisjoni ettepaneku tekst	Regioonide Komitee muudatusettepanek
(c) „kohalik pädev asutus” – mis tahes pädev asutus, kelle geograafiline pädevusala ei ole üleriigiline ja kes katab linnastu või maapiirkonna transpordivajadusi;”	(c) „kohalik pädev asutus” – mis tahes pädev asutus, kelle geograafiline pädevusala ei ole üleriigiline <u>hõlma kogu liikmesriigi territooriumi</u> ja kes katab <u>piirkonna või linnastu või maapiirkonna transpordivajadusi, sh piiriülesel tasandil;</u> ”

Motivatsioon

Väljend „ei ole üleriigiline” võib olla kaheti mõistetav: ei hõlma kogu liikmesriigi territooriumi või kohalik pädev asutus, mille territoorium võib asuda kahes või enamas liikmesriigis. Mõistet tuleb selgitada, et pidada sammu selliste teenust korraldavate asutuste tekkega, kellel on piiriülesed pädevused.

Kõnealune määrus peab hõlmama üheselt mõistetavalt ka piirkondi.

Muudatusettepanek 5

COM (2013) 28 final

Artikli 2 punkt e

Komisjoni ettepaneku tekst	Regioonide Komitee muudatusettepanek
(e) Avaliku teenindamise kohustused ei hõlma ühtki ühistransporditeenust, mille mõju on kohaliku, piirkondliku või riigisisese võrgu toimimise mõjust suurem.	(e) Avaliku teenindamise kohustused ei hõlmavad <u>ühtki</u> kõiki ühistransporditeenuseid, mille <u>on</u> on mõju on kohaliku, piirkondliku või riigisisese võrgu toimimisele <u>mõjust suurem, kusjuures see mõju võib tuleneda kasumlike ja mittekasumlike liinide ühendamisest.</u>

Motivatsioon

Kui piirkondlik transpordiliin jõuab majanduslikult nulli või on kasumlik, peab seda olema võimalik integreerida avaliku teenindamise lepingusse koos teiste, mittekasumlike liinidega, nii et sellelt liinilt teenitav kasum aitaks rahastada teisi liine ja vajadusel oleks võimalik optimeerida liinide toimimiseks vajalikke tehnilisi vahendeid.

Muudatusettepanek 6

COM (2013) 28 final

Artikli 2a lõige 1

Komisjoni ettepaneku tekst	Regioonide Komitee muudatusettepanek
1. Pädevad asutused koostavad avaliku reisijateveo kavad, mis hõlmavad kõiki asjakohaseid transpordiliike nende vastutuse alla kuuluval territooriumil, ja ajakohastavad korrapäraselt neid kavu.	1. Pädevad asutused koostavad avaliku reisijateveo kavad, mis hõlmavad kõiki asjakohaseid transpordiliike nende vastutuse alla kuuluval territooriumil, ja ajakohastavad korrapäraselt neid kavu. Need kohustused kehtivad <u>vaid üle 100 000 elanikuga linnastutele.</u>
Ühistranspordikavades määratakse kindlaks ühistranspordipoliitika eesmärgid ja nende saavutamise vahendid, hõlmates kõiki nende vastutuse alla kuuluval territooriumil asjakohaseid transpordiliike. Need hõlmavad vähemalt järgmist:	Ühistranspordikavades määratakse kindlaks ühistranspordipoliitika eesmärgid ja nende saavutamise vahendid, hõlmates kõiki nende vastutuse alla kuuluval territooriumil asjakohaseid transpordiliike. Need hõlmavad vähemalt järgmist:
(a) võrgu või liinide struktuur;	(a) võrgu või liinide struktuur;
(b) põhinõuded, millele ühistransport peab vastama, nt juurdepääs, territoriaalne ühendatus, turvalisus, ühe või mitme transpordiliigi ühendamine suurtes transpordisõlmedes, teenuse pakkumise iseloomustus, nt sõiduajad, sagedus ja läbilaskevõime minimaalne kasutus;	(b) põhinõuded, millele ühistransport peab vastama, nt juurdepääs, territoriaalne ühendatus, turvalisus, ühe või mitme transpordiliigi ühendamine suurtes transpordisõlmedes, teenuse pakkumise iseloomustus, nt sõidu- ja sõiduplaanide <u>põhimõtted</u> ja, sagedus ja läbilaskevõime minimaalne kasutus ;

Komisjoni ettepaneku tekst	Regioonide Komitee muudatusettepanek
(c) kvaliteedistandardid, mis on seotud selliste aspektidega nagu peatuste ja veeremi puhul kasutatavate seadmete omadused, punktuaalsus ja usaldusväärsus, puhtus, klienditeenindus ja teavitamine, kaebuste menetlemine ja hüvitamine, teenuse kvaliteedi kontrollimine;	(c) kvaliteedistandardid, mis on seotud selliste aspektidega nagu peatuste ja veeremi puhul kasutatavate seadmete omadused, punktuaalsus ja usaldusväärsus, puhtus, klienditeenindus ja teavitamine, kaebuste menetlemine ja hüvitamine, teenuse kvaliteedi kontrollimine;
(d) tariifipoliitika põhimõtted;	(d) tariifipoliitika põhimõtted;
(e) tegevusnõuded, nt jalgrataste vedu, liikluskorraldus, tõrgete korral kohaldatav hädaolukorra lahendamiskava.	(e) tegevusnõuded, nt jalgrataste vedu, liikluskorraldus, tõrgete korral kohaldatav hädaolukorra lahendamiskava;
Ühistranspordikavade koostamisel võtavad pädevad asutused eelkõige arvesse kohaldatavaid reisijate õiguste, sotsiaalküsimuste, tööhõive ja keskkonnakaitse alaseid eeskirju.	(f) <u>sotsiaalse ja territoriaalse ühtekuuluvuse nõuded.</u> Ühistranspordikavade koostamisel võtavad pädevad asutused eelkõige arvesse kohaldatavaid reisijate õiguste, sotsiaalküsimuste, tööhõive ja keskkonnakaitse alaseid eeskirju, <u>et hoida ära sotsiaalset dumpingut nendes valdkondades.</u> <u>Ühistranspordikavad tuleb esitada pädevale asutusele üksnes konsulteerimiseks üks kuu enne nende avaldamist.</u> <u>Pädevad asutused teevad koostööd oma vastavates ühistranspordikavades sisalduva teabe kooskõlastamiseks ning koostavad ühiseid transpordikavu piiriüleste piirkondlike transporditeenuste jaoks.</u> Pädevad asutused võtavad vastu ühistranspordikavad pärast asjakohaste sidusrühmadega konsulteerimist ja avaldavad need. Käesoleva määruse kohaldamisel käsitatakse asjakohaste sidusrühmadena vähemalt veoettevõtjaid, vajaduse korral taristuettevõtjaid ning reisijate ja tööandjate esindusorganisatsioone.
Pädevad asutused võtavad vastu ühistranspordikavad pärast asjakohaste sidusrühmadega konsulteerimist ja avaldavad need. Käesoleva määruse kohaldamisel käsitatakse asjakohaste sidusrühmadena vähemalt veoettevõtjaid, vajaduse korral taristuettevõtjaid ning reisijate ja tööandjate esindusorganisatsioone.	Pädevad asutused võtavad vastu ühistranspordikavad pärast asjakohaste sidusrühmadega konsulteerimist ja avaldavad need. Käesoleva määruse kohaldamisel käsitatakse asjakohaste sidusrühmadena vähemalt veoettevõtjaid, vajaduse korral taristuettevõtjaid ning reisijate ja tööandjate esindusorganisatsioone. <u>Varasemad või olemasolevad avaliku teenuse pakkujad peavad pädevale asutusele esitama vajalikud andmed ühe kuu jooksul pärast nimetatud asutuselt taotluse saamist, isegi kui tegemist on naaberliikmesriigi asutusega.</u>

Motivatsioon

Avaliku reisijateveo kavad võivad tähendada suuri täiendavaid kohustusi, ent ei avalda mõju raudteemagistraalidele, mille suhtes kohaldatakse piirkondliku planeerimise kokkuleppeid. Muudatusettepanekuga soovitakse piirata selle kohustuse seadmist vaid teatud suurusega linnastutele.

Võttes arvesse tegelike sõiduaegade keerulisust ja muutuvust (pädevatest asutustest mitteolenevatel põhjustel), on realistlikum viidata transpordikavades sõiduplaanide põhimõtetele.

Vähekasutatavatel liinidel võib läbilaskevõime minimaalne kasutus avaldada negatiivset mõju asjaomasele avalikule teenusele ja oleks seega vastuolus pädeva asutuse huvidega.

Vaja on innustada nii koostalitlust kui ka piiriülest kooskõlastamist.

Ühistranspordikavade jaoks on vaja täpseid andmeid eri transpordiliikide turgude arengute kohta. Turuosalejad on peamised teabeallikad ja peavad oma andmeid riigiasutustega jagama.

Muudatusettepanek 7

COM (2013) 28 final

Artikli 2a lõige 4

Komisjoni ettepaneku tekst	Regioonide Komitee muudatusettepanek
Avaliku teenindamise kohustuste tehniliste kirjeldustega ja avaliku teenindamise kohustuste netofinantsmõju hüvitamisega:	Avaliku teenindamise kohustuste tehniliste kirjeldustega ja avaliku teenindamise kohustuste netofinantsmõju hüvitamisega:
(a) saavutatakse ühistranspordikava eesmärgid kõige tasuvamalt;	(a) saavutatakse ühistranspordikava eesmärgid kõige tasuvamalt <u>õhusamalt</u> ;

Muudatusettepanek 8

COM (2013) 28 final

Artikli 4 lõige 8

Komisjoni ettepaneku tekst	Regioonide Komitee muudatusettepanek
8. Pädevad asutused teevad asjakohase teabe kättesaadavaks kõikidele huvitatud isikutele, et need saaksid ette valmistada pakkumuse võistupakkumise jaoks.	8. Pädevad asutused teevad asjakohase teabe kättesaadavaks kõikidele huvitatud isikutele, et need saaksid ette valmistada pakkumuse võistupakkumise jaoks. <u>Raudteefrastruktuuri-ettevõtjad, avalikku teenust osutavad või osutanud raudtee-ettevõtjad peavad abistama pädevaid asutusi kõigi asjakohaste andmete kättesaadavaks tegemisel. Nad vastutavad pädevale asutusele esitatud andmete õigsuse eest.</u>
See hõlmab teavet, mis käsitleb reisijatepoolset nõudlust, tasusid, pakkumusega hõlmatud avaliku reisijateveoteenusega seotud kulusid ja tulusid ning nõutavate veeremüksuste või veeremi käitamise seisukohast asjakohaseid taristu tehniliste kirjelduste üksikasju, et võimaldada neil ette valmistada põhjalikud ärikavad. Raudteetaristu-ettevõtjad toetavad pädevaid asutusi ja esitavad neile kõik asjakohased taristu tehnilised kirjeldused.	See hõlmab teavet, mis käsitleb reisijatepoolset nõudlust, tasusid, pakkumusega hõlmatud avaliku reisijateveoteenusega seotud kulusid ja tulusid ning nõutavate veeremüksuste või veeremi käitamise seisukohast asjakohaseid taristu tehniliste kirjelduste üksikasju, et võimaldada neil ette valmistada põhjalikud ärikavad. Raudteetaristu-ettevõtjad toetavad pädevaid asutusi ja esitavad neile kõik asjakohased taristu tehnilised kirjeldused.
Eespool nimetatud sätete eiramise juhud vaadatakse läbi vastavalt artikli 5 lõikele 7.	Eespool nimetatud sätete eiramise juhud vaadatakse läbi vastavalt artikli 5 lõikele 7.
	<u>Võistupakkumise esemeks oleva liini või võrgustiku toimiv teenusepakkuja esitab pädevale asutusele hankemenetluse ettevalmistamiseks vajalikud andmed tasuta, täielikul ja täpsel kujul, eelkõige seoses reisijateveo nõudluse ja sellest saadava sissetulekuga ärisaladuse hoidmise kohustuse piires.</u>
	<u>Endine teenuseosutaja ja infrastruktuuri-ettevõtja peavad teistele teenusepakkujatele hüvitama kõik kahjud, mis tulevad väära või puuduliku teabe alusel esitatud pakkumusest.</u>

Motivatsioon

Infrastruktuuri-ettevõtjate esitatud andmed ei ole piisavad, kuna need ei sisalda raudtee-ettevõtja kaubanduslikke andmeid. Endised ja/või toimivad teenusepakkujad, eelkõige turgu valitsevad ettevõtjad, peavad esitama kõik asjaomased andmed, et tagada mittediskrimineeriv juurdepääs teabele. Sellise ühtsuse tagamine on vältimatu, kuna vastasel juhul võivad pädevad asutused võtta endale kohustusi, mida nad ei suuda täita.

Muudatusettepanek 9

COM (2013) 28 final

Artikkel 5 – lisada lõike 3 järele uus lõige

Komisjoni ettepaneku tekst	Regioonide Komitee muudatusettepanek
	<u>Pädev asutus võib kolmandate riikide teenuseosutajad võistupakkumisest välja jätta, kui asjaomased kolmandad riigid ei näe võistupakkumist ette ELi liikmesriikide ettevõtjatele.</u>

Motivatsioon

Kolmandatele riikidele ei tuleks anda võimalust osaleda ELi võistupakkumistes, kuni nad ei ole avanud oma turgu ELi liikmesriikidele.

Muudatusettepanek 10

COM (2013) 28 final

Artikli 5 lõige 4

Komisjoni ettepaneku tekst	Regioonide Komitee muudatusettepanek
4. Kui liikmesriigi õigusega ei ole keelatud, võib pädev asutus otsustada sõlmida avaliku teenindamise otselepingu juhul, kui:	4. Kui liikmesriigi õigusega ei ole keelatud, võib pädev asutus otsustada sõlmida avaliku teenindamise otselepingu juhul, kui:
(a) avaliku teenindamise lepingu keskmine aastane väärtus on hinnanguliselt: väiksem kui 1 000 000 eurot või väiksem kui 5 000 000 eurot, kui leping hõlmab ka avalikke raudteeveoteenuseid, või	(a) avaliku teenindamise lepingu keskmine aastane väärtus on hinnanguliselt: väiksem kui 1 000 000 eurot või väiksem kui 5 000 000 eurot, kui leping hõlmab ka avalikke raudteeveoteenuseid, või
(b) avaliku teenindamise lepingu puhul on tegemist avalike reisijateveoteenuste osutamisega aastas vähem kui 300 000 kilomeetrit või vähem kui 150 000 kilomeetrit, kui leping hõlmab ka avalikke raudteeveoteenuseid.	(b) avaliku teenindamise lepingu puhul on tegemist avalike reisijateveoteenuste osutamisega aastas vähem kui 300 000 kilomeetrit või vähem kui 150 000 500 000 kilomeetrit, kui leping hõlmab ka avalikke raudteeveoteenuseid.

Motivatsioon

Komisjoni väljapakutud künnis, milleks on 150 000 kilomeetrit aastas avalike raudteeveoteenuste puhul, jätab välja kõik raudteeliinid, kus see transpordiliik oleks asjakohane. Künnis 500 000 kilomeetrit aastas võimaldab piirata võistupakkumise eeskirja osas erandi tegemise üksikliinidega, mis on raudteetranspordiks piisava pikkusega ja raudteetranspordiks piisavalt dünaamilise teenuse tasemega.

Muudatusettepanek 11

COM (2013) 28 final

Artikkel 5 – lisada lõike 4 järele uus lõige

Komisjoni ettepaneku tekst	Regioonide Komitee muudatusettepanek
	<u>Avaliku teenindamise otselepingu sõlmimise otsus esitatakse kahe kuu jooksul konsulteerimiseks direktiivi 2012/34/EÜ artiklis 55 määratletud reguleerivale asutusele.</u>

Motivatsioon

See uus punkt võimaldab kaasata pädeva reguleeriva asutuse raudteetranspordi korraldamisse, piiramata seejuures asjaomaste kohalike organite pädevusi sõlmida avaliku teenindamise otselepinguid asjaomase piirkonna teenusepakkujaga. Samal ajal teha erandeid eeskirja osas, mille kohaselt tuleb avaliku teenindamise lepingud sõlmida hankemenetluse teel, ent seab see punkt need raamistikku avaliku teenindamise otselepingute sõlmimise tingimused, et piirata oligopolistlike olukordi.

Muudatusettepanek 12

COM (2013) 28 final

Artikkel 5 – lisada lõike 6 järele uus lõige

Komisjoni ettepaneku tekst	Regioonide Komitee muudatusettepanek
	<u>Kui liikmesriigi õigusega ei ole keelatud, võib pädev asutus otsustada sõlmida avaliku teenindamise otselepingu raudteetranspordi puhul, ent mitte rööbastranspordiliikide, nagu metroo või trammide puhul. Erandina artikli 4 lõikest 3 ei ületa selliste lepingute kestus 10 aastat, välja arvatud juhul, kui kohaldatakse artikli 4 lõiget 4.</u>
	<u>Kui aga otseleping on juba sõlmitud ja teenuse kvaliteedi näitajad langevad kogu lepingu kestuse jooksul keskmiselt enam kui 10 % avalikku teenust osutava asutuse võimuses olevatel põhjustel, korraldatakse lepingu lõppemisel hankemenetlus. Kuus kuud pärast käesoleva määruse vastuvõtmist määratleb Euroopa Komisjon kvaliteedi delegeeritud õigusaktide teel, võttes aluseks mitmed tulemusnäitajad, sealhulgas punktuaalsus.</u>

Motivatsioon

Vaja on taastada võimalus kasutada otselepingute sõlmimist, ent seades neile ajalised piirangud. Kui see ei toimi rahuldavalt, peab pädev asutus pöörduma automaatselt tagasi hankemenetluse juurde.

Muudatusettepanek 13

COM (2013) 28 final

Artikli 5a lõige 2

Komisjoni ettepaneku tekst	Regioonide Komitee muudatusettepanek
[...]	[...]

Komisjoni ettepaneku tekst	Regioonide Komitee muudatusettepanek
Pädev asutus võib esimeses lõigus sätestatud nõude täita ühel järgmistest viisidest:	Pädev asutus võib esimeses lõigus sätestatud nõude täita <u>ühel järgmistest viisidest: viisidel, mis soodustavad mastaabisäästu, näiteks järgmiselt:</u>
(a) soetades ise avaliku teenindamise lepingu raames kasutatud veeremi, et teha see kättesaadavaks avaliku teenuse osutajale turuhinnaga või avaliku teenindamise lepingu ühe osana kooskõlas artikli 4 lõike 1 punktiga b, artikliga 6 ja vajaduse korral lisaga;	(a) soetades ise avaliku teenindamise lepingu raames kasutatud veeremi, et teha see kättesaadavaks avaliku teenuse osutajale turuhinnaga või avaliku teenindamise lepingu ühe osana kooskõlas artikli 4 lõike 1 punktiga b, artikliga 6 ja vajaduse korral lisaga;
(b) tagades veeremi rahastamise turuhinnaga pärast avaliku teenindamise lepingu kehtivuse lõppemist või osana avaliku teenindamise lepingust kooskõlas artikli 4 lõike 1 punktiga b, artikliga 6 ja vajaduse korral lisaga. Selline tagatis võib katta jääkväärtuse riski ja samal ajal järgida asjakohaseid kohaldatavaid riigiabieskirju,	(b) tagades veeremi rahastamise turuhinnaga pärast avaliku teenindamise lepingu kehtivuse lõppemist või osana avaliku teenindamise lepingust kooskõlas artikli 4 lõike 1 punktiga b, artikliga 6 ja vajaduse korral lisaga. Selline tagatis võib katta jääkväärtuse riski ja samal ajal järgida asjakohaseid kohaldatavaid riigiabieskirju,
(c) seades avaliku teenindamise lepingus kohustuse võtta veerem pärast lepingu kehtivuse lõppemist üle turuhinnaga.	(c) seades avaliku teenindamise lepingus kohustuse võtta veerem pärast lepingu kehtivuse lõppemist üle turuhinnaga.
[...]	(d) <u>tehes koostööd naabruses asuvate kohalike asutustega, et saada suurem veeremipark;</u> (e) <u>taotlede oma liikmesriigi osalust, et kasutada üht olemasolevatest meetoditest veeremi jääkväärtuse katmiseks.</u> [...]

Motivatsioon

Välja ei tohiks jätta ühtegi kohaliku rahastamise meetodit (tagatis, ülevõtmine, vahetu ostmine või muu). See aga ei tähenda siiski seda, et riigid saaksid end oma kohustustest vabastada ja koormuse lubamatult kohalikele omavalitsustele veeretada. Seadusandlik ja reguleeriv raamistik peaks stimuleerima veeremiturgu, soodustades näiteks mastaabisäästu ja asjakohaseid finantspakette.

Muudatusettepanek 14

COM (2013) 28 final

Artikli 8 lõige 2a

Komisjoni ettepaneku tekst	Regioonide Komitee muudatusettepanek
2a Avalikku raudtee-reisijatevedu käsitlevad avaliku teenindamise otselepingud, mis on sõlmitud ajavahemikus 1. jaanuarist 2013 kuni 2. detsembrini 2019, võivad jääda jõusse kuni kehtivusaja lõpuni. Mingil juhul ei või need kehtida pärast 31. detsembrit 2022.	2a Avalikku raudtee-reisijatevedu käsitlevad avaliku teenindamise otselepingud, mis on sõlmitud <u>alates kõnealuse määruse jõustumisest</u> ajavahemikus <u>1. jaanuarist 2013</u> kuni 2. detsembrini 2019, võivad jääda jõusse kuni kehtivusaja lõpuni. Mingil juhul ei või need kehtida pärast 31. detsembrit 2022. Sätet ei kohaldata lepingutele, mis on <u>sõlmitud enne kõnealuse määruse jõustumist.</u>

Motivatsioon

Läbivaadatud määruse jõustumise kuupäev peab olema väljapakutud muudatuste jõustumise kuupäev. Seda sätet ei tohiks kohaldada varem sõlmitud lepingute suhtes.

Muudatusettepanek 15

COM (2013) 29 final

Põhjendus 10

Komisjoni ettepaneku tekst	Regioonide Komitee muudatusettepanek
Direktiivi 2012/34/EL praegused nõudmised hõlmavad üksnes sõltumatust õiguslikul, organisatsioonilisel ja otsuste vastuvõtmise tasandil. See ei välista täielikult võimalust säilitada integreeritud ettevõtjat, kui kõik kolm sõltumatus-kategooriat on tagatud. Otsuste vastuvõtmise puhul peab olema tagatud, et kohaste kaitsemeetmetega välistatakse integreeritud ettevõtja kontroll infrastruktuuri ettevõtja otsuste vastuvõtmise üle. Kuid isegi selliste kaitsemeetmete täielik rakendamine ei välista kõiki diskrimineeriva käitumise võimalusi konkurendi suhtes, mida vertikaalselt integreeritud ettevõtja olemasolul ette tuleb. Integreeritud struktuuride puhul on ristsubsideerimise võimalus endiselt olemas või siis on reguleerivatel asutustel väga raske sellise ristsubsideerimise vältimiseks kehtestatud kaitsemeetmeid kontrollida ja jõustada. Infrastruktuuri ettevõtja institutsiooni lahutamine vedude institutsioonist oleks kõnealuste probleemide lahendamiseks kõige tõhusam võimalus.	Direktiivi 2012/34/EL praegused nõudmised hõlmavad üksnes sõltumatust õiguslikul, organisatsioonilisel ja otsuste vastuvõtmise tasandil. See ei välista täielikult võimalust säilitada integreeritud ettevõtjat, kui kõik kolm sõltumatus-kategooriat on tagatud <u>infrastruktuuri ettevõtja ja raudteevõetav ettevõtja sõltumatus põhiülesannete täitmisel, sealhulgas otsuste tegemine rongiliinide jaotamise ja infrastruktuuri kasutustasu ning jaamade, investeeringute ja hoolduse kohta</u>. Otsuste vastuvõtmise puhul peab olema tagatud, et kohaste kaitsemeetmetega välistatakse integreeritud ettevõtja kontroll infrastruktuuri ettevõtja otsuste vastuvõtmise üle. Kuid isegi selliste kaitsemeetmete täielik rakendamine ei välista kõiki diskrimineeriva käitumise võimalusi konkurendi suhtes, mida vertikaalselt integreeritud ettevõtja olemasolul ette tuleb. Integreeritud struktuuride puhul on ristsubsideerimise võimalus endiselt olemas või siis on reguleerivatel asutustel väga raske sellise ristsubsideerimise vältimiseks kehtestatud kaitsemeetmeid kontrollida ja jõustada. Infrastruktuuri ettevõtja institutsiooni lahutamine vedude institutsioonist oleks kõnealuste probleemide lahendamiseks kõige tõhusam võimalus.

Motivatsioon

Komisjon lähtub ideoloogilisest seisukohast, et tegevuste lahusus on kõige parem lahendus. Tegemist on üksnes ideoloogilise seisukohaga, millel puudub koht direktiivi eelnõus, mis peab selles küsimuses jääma neutraalseks.

Muudatusettepanek 16

COM (2013) 29 final

Artikli 6 lõige 2

Komisjoni ettepaneku tekst	Regioonide Komitee muudatusettepanek
Euroopa Komisjon teeb ettepaneku jätta direktiivi 2012/34/EL artikli 6 lõige 2 välja.	Muuta direktiivi 2012/34/EL artikli 6 lõiget 2 järgmiselt: <u>Ebaproportsionaalsete tehingukulude vältimiseks võivad liikmesriigid ette näha, et kõnealune lahushoidmine nõuab, et ühes äriühingus luuakse eraldiseisvad osakonnad tingimusel, et äriühingus on vähem kui 3 000 töötajat ja selle tegevus piirub kohaliku transpordiga alla 150 km jääval infrastruktuuril.</u>

Motivatsioon

Seoses infrastruktuuriettevõtjate institutsioonilise lahutamise ja transporditeenuste osutajatest soovitatakse, et kehtivad eeskirjad jääksid kehtima nendele äriühingutele, kelle tegevus piirneb piirkondlike teenuste pakku misega. Tasub tähele panna, et konkreetsetes infrastruktuuris teenust osutavate väikeste üksuste jaoks võib selline institutsiooniline lahutamine viia nende ressursside märkimisväärsesse kyllustatuseni ja tegevuskulude ning seeläbi ka avaliku sektori vahenditest makstava hüvitise suurenemiseni.

Muudatusettepanek 17

COM (2013) 29 final

Artikli 7 lõige 1

Komisjoni ettepaneku tekst	Regioonide Komitee muudatusettepanek
Liikmesriigid tagavad, et infrastruktuuriettevõtja täidab kõiki artikli 3 punktis 2 osutatud ülesandeid ja on mis tahes raudteeveo-ettevõtjast sõltumatu.	Liikmesriigid tagavad, et infrastruktuuriettevõtja täidab kõiki artikli 3 punktis 2 osutatud ülesandeid ja on mis tahes raudteeveo-ettevõtjast sõltumatu <u>põhiülesannete täitmisel, sealhulgas otsuste tegemine rongiliinide jaotamise ja infrastruktuuri kasutustasu ning jaamade, investeeringute ja hoolduse kohta.</u>
Infrastruktuuriettevõtja sõltumatus tagamiseks peavad liikmesriigid seisma hea, et infrastruktuuriettevõtjad on koondu nud asutusse, mis on mis tahes raudteeveo-ettevõtjast õiguslikult lahutatud.	Infrastruktuuriettevõtja sõltumatus tagamiseks <u>peavad võivad</u> liikmesriigid <u>seisma hea, et infrastruktuuriettevõtjad on koondu nud asutusse, mis on mis tahes raudteeveo-ettevõtjast õiguslikult lahutatud</u> tegutseda oma äranägemise järgi kooskõlas subsidiaarsuse põhimõttega.

Muudatusettepanek 18

COM (2013) 29 final

Artikli 7 lõige 5

Komisjoni ettepaneku tekst	Regioonide Komitee muudatusettepanek
Kui käesoleva direktiivi jõustumiskuupäeval kuulub infrastruktuuriettevõtja vertikaalselt integreeritud ettevõtjale, võib liikmesriik otsustada käesoleva artikli lõikeid 2–4 mitte kohaldada. Sellisel juhul peab asjaomane liikmesriik tagama, et infrastruktuuriettevõtja täidab kõiki artikli 3 lõikes 2 osutatud ülesandeid ja tal on kooskõlas artiklites 7a–7c sätestatud nõuetega raudteeveoettevõtjast tegelik sõltumatus organisatsioonilisel ja otsuste vastuvõtmise tasandil.	Kui käesoleva direktiivi jõustumiskuupäeval kuulub infrastruktuuriettevõtja vertikaalselt integreeritud ettevõtjale, võib liikmesriik otsustada käesoleva artikli lõikeid 2–4 mitte kohaldada. Sellisel juhul peab asjaomane liikmesriik tagama, et infrastruktuuriettevõtja täidab kõiki artikli 3 lõikes 2 osutatud ülesandeid ja tal on kooskõlas artiklites 7a–7c sätestatud nõuetega raudteeveoettevõtjast tegelik sõltumatus organisatsioonilisel ja otsuste vastuvõtmise tasandil.

Motivatsioon

Võimaldab pöörduda tagasi integreeritud mudeli juurde vaatamata olukorrale direktiivi jõustumise hetkel.

Muudatusettepanek 19

COM (2013) 29 final

Artikli 7b lõige 3

Komisjoni ettepaneku tekst	Regioonide Komitee muudatusettepanek
3. Infrastruktuuriettevõtjal on järelevalvenõukogu, mis koosneb vertikaalselt integreeritud ettevõtja tegelike omanike esindajatest.	3. Infrastruktuuriettevõtjal on järelevalvenõukogu, mis koosneb vertikaalselt integreeritud ettevõtja tegelike omanike esindajatest, <u>ning pädevate kohalike ja piirkondlike omavalitsuste esindajatest, kui nad ei ole juba infrastruktuuriettevõtja haldusnõukogu liikmed.</u>
[...]	[...]

Motivatsioon

Kohalikud ja piirkondlikud omavalitsused on raudteesüsteemi täieõiguslikud toimijad. Sellest tulenevalt peavad nad olema kaasatud loomuliku monopoli seisundis oleva infrastruktuuri ettevõtja otsustus- või järelevalveorganitesse. Nad on ühenduslülid teenuseosutajate ja lõppkasutajate vahel, kelle vajadused on neile teada.

Muudatusettepanek 20

COM (2013) 29 final

Artikli 7b lõige 5

Komisjoni ettepaneku tekst	Regioonide Komitee muudatusettepanek
5. Muid kui punktis c osutatud töötajaid tohib infrastruktuuri ettevõtja ja vertikaalselt integreeritud ettevõtja muude juriidiliste isikute vahel üle kanda üksnes juhul, kui tundlik teave ei levi nende kaudu edasi.	5. Muid kui punktis c osutatud töötajaid tohib infrastruktuuri ettevõtja ja vertikaalselt integreeritud ettevõtja muude juriidiliste isikute vahel üle kanda üksnes juhul, kui tundlik teave ei levi nende kaudu edasi. <u>Kõnealuste töötajate suhtes kehtib siiski ärisaladuse hoidmise kohustus seoses nende varasemate ülesannetega vastavalt äriõiguse tavadele.</u>

Motivatsioon

Proportsionaalsuse põhimõtte rakendamine: tundliku teabe mõiste on liiga laialivalgus, et takistada töötajate liikuvust raudteekontsernide sees. Eemaloleku perioodid ja muud Hiina müürid on piisavad tagamaks, et nn tundlik teave ei liiguks sama raudteekontserni eri filiaalide vahel. Vastavalt äriõiguse tavadele on sellistel töötajatel siiski ärisaladuse hoidmise kohustus.

Muudatusettepanek 21

COM (2013) 29 final

Artikkel 7b – uus lõige pärast lõiget 7

Komisjoni ettepaneku tekst	Regioonide Komitee muudatusettepanek
	<u>Euroopa Komisjon koostab enne 1. jaanuari 2019 liikuvate töötajate jaoks täpsed sätted, et hoida ära palgadumpingut ja -võistlust, kaaludes võimalust rongipersonali eraldi sertifitseerida.</u>

Motivatsioon

Raudteesektoris on vaja vältida palgadumpingut ja -võistlust, mida on täheldatud maantee- ja meretranspordisektoris.

Muudatusettepanek 22

COM (2013) 29 final

Artikli 7c

Komisjoni ettepaneku tekst	Regioonide Komitee muudatusettepanek
Nõuetele vastavuse kontrollimise menetlus	Nõuetele vastavuse kontrollimise menetlus 1. Komisjon otsustab liikmesriigi taotlusel või omal initsiatiivil, kas vertikaalselt integreeritud ettevõtja osaks olevad infrastruktuuri ettevõtjad vastavad artikli 7a ja 7b nõuetele ja kas kõnealuste nõuete rakendamine on piisav,

Komisjoni ettepaneku tekst	Regioonide Komitee muudatusettepanek
3. Liikmesriik võib piirata artikliga 10 ette nähtud juurdepääsuõigusi nende raudteeveo ettevõtjate puhul, kes kuuluvad vertikaalselt integreeritud ettevõtja alla, kellele asjaomane infrastruktuuriettevõtja kuulub, kui komisjon teavitab liikmesriike sellest, et ühtegi lõike 1 kohast taotlust ei ole esitatud, või seni kuni komisjon on taotluse läbi vaadanud või kui komisjon otsustab vastavalt artikli 62 lõikes 2 osutatud menetlusele, et: a) komisjoni lõike 2 kohasele teabetaotlusele ei esitatud ühtegi asjakohast vastust või b) asjaomane infrastruktuuriettevõtja ei vasta artiklites 7a ja 7b esitatud nõuetele või c) artiklites 7a ja 7b esitatud nõuete rakendamisest ei piisa, et tagada kõikidele raudteeveo-ettevõtjatele võrdsed võimalused ning et välistada liikmesriigis, kus infrastruktuuriettevõtja asub, konkurentsi moonutamine. Komisjon teeb otsuse mõistliku ajavahemiku jooksul. 4. Asjaomane liikmesriik võib taotleda, et komisjon võtaks oma lõikes 3 osutatud otsuse tagasi vastavalt artikli 62 lõikes 2 osutatud menetlusele, kui liikmesriik tõendab komisjonile, et otsuse tegemise aluseks olnud põhjust enam ei eksisteeri. Komisjon teeb otsuse mõistliku ajavahemiku jooksul.	et tagada kõikidele raudteeveo-ettevõtjatele võrdsed võimalused, samuti seda, et asjaomasel turul ei esineks konkurentsi moonutamist. 2. Komisjonil on õigus nõuda <u>asjaomaselt</u> liikmesriigilt, kus vertikaalselt integreeritud ettevõtja on asutatud, mõistliku aja jooksul vajalikku teavet. Komisjon konsulteerib reguleeriva asutuse või reguleerivate asutustega, <u>asjaomaste pädevate asutuste</u> ja vajaduse korral artiklis 57 osutatud reguleerivate asutuste võrgustikuga. 3. Liikmesriik võib piirata artikliga 10 ette nähtud juurdepääsuõigusi nende raudteeveo ettevõtjate puhul, kes kuuluvad vertikaalselt integreeritud ettevõtja alla, kellele asjaomane infrastruktuuriettevõtja kuulub, kui komisjon teavitab liikmesriike sellest, et ühtegi lõike 1 kohast taotlust ei ole esitatud, või seni kuni komisjon on taotluse läbi vaadanud või kui komisjon otsustab vastavalt artikli 62 lõikes 2 osutatud menetlusele, et: a) komisjoni lõike 2 kohasele teabetaotlusele ei esitatud ühtegi asjakohast vastust või b) asjaomane infrastruktuuriettevõtja ei vasta artiklites <u>Z</u>, 7a ja 7b esitatud nõuetele või c) artiklites <u>Z</u>, 7a ja 7b esitatud nõuete rakendamisest ei piisa, et tagada kõikidele raudteeveo-ettevõtjatele võrdsed võimalused ning et välistada liikmesriigis, kus infrastruktuuriettevõtja asub, konkurentsi moonutamine. Komisjon teeb otsuse mõistliku ajavahemiku jooksul. Komisjon teeb otsuse mõistliku ajavahemiku jooksul. <u>30 tööpäeva</u> jooksul. 4. Asjaomane liikmesriik võib taotleda, et komisjon võtaks oma lõikes 3 osutatud otsuse tagasi vastavalt artikli 62 lõikes 2 osutatud menetlusele, kui liikmesriik tõendab komisjonile, et otsuse tegemise aluseks olnud põhjust enam ei eksisteeri. Komisjon teeb otsuse mõistliku ajavahemiku <u>30 tööpäeva</u> jooksul. 5. Ilma et see piiraks lõikeid 1–4, kontrollib artiklites <u>Z</u>, 7a ja 7b sätestatud nõuete vastavust artiklis 55 osutatud reguleeriv asutus. Igal taotlejal on õigus esitada reguleerivale asutusele kaebus, kui ta leiab, et need nõuded ei ole täidetud. Sellise kaebuse korral teeb reguleeriv asutus artikli 56 lõikes 9 märgitud ajavahemikus otsuse olukorra parandamiseks võetavate meetmete kohta.

Motivatsioon

Komisjon diskrimineerib vertikaalselt integreeritud ettevõtteid. Komisjoni teostavate kontrollide ulatus peaks olema sama nii integreeritud kui iseseisvate ettevõtete puhul. Nagu kõigile järelevalveorganitele, peavad ka komisjonile kehtima täpsed tähtajad, et tugevdada õiguskindlust kõigi toimijate jaoks.

Muudatusettepanek 23

COM (2013) 29 final

Artikli 7d lõige 1

Komisjoni ettepaneku tekst	Regioonide Komitee muudatusettepanek
Koordineerimiskomitee	Koordineerimiskomitee
1. Liikmesriigid tagavad, et infrastruktuuriettevõtjad asutavad iga võrgustiku kohta koordineerimiskomitee ja korraldavad selle tegevust. Kõnealuse komitee liikmeks võivad olla vähemalt infrastruktuuriettevõtja, teadaolevad taotlejad artikli 8 lõike 3 tähenduses ning soovi korral võimalikud taotlejad, neid esindavad organisatsioonid, kauba- ja reisijateveotest kasutajate esindajad ning vajaduse korral piirkondlike ja kohalike asutuste esindajad. Liikmesriikide esindajad ja asjaomane reguleeriv asutus kutsutakse koordineerimiskomitee koosolekutele vaatlejatena.	1. Liikmesriigid tagavad, et infrastruktuuriettevõtjad asutavad iga <u>kas üleriigilise, piirkondliku või kohaliku</u> võrgustiku kohta koordineerimiskomitee ja korraldavad selle tegevust. Kõnealuse komitee liikmeks võivad olla vähemalt infrastruktuuriettevõtja, teadaolevad taotlejad artikli 8 lõike 3 tähenduses ning soovi korral võimalikud taotlejad, neid esindavad organisatsioonid, kauba- ja reisijateveotest kasutajate esindajad ning vajaduse korral <u>asjaomaste</u> piirkondlike ja kohalike asutuste esindajad. Liikmesriikide esindajad ja asjaomane reguleeriv asutus kutsutakse koordineerimiskomitee koosolekutele vaatlejatena.

Motivatsioon

Kohalikud ja piirkondlikud asutused kui transpordipoliitika olulised toimijad peavad olema tingimata kaasatud koordineerimiskomiteesse.

Muudatusettepanek 24

COM (2013) 29 final

Artikli 7e lõige 1

Komisjoni ettepaneku tekst	Regioonide Komitee muudatusettepanek
Euroopa infrastruktuuriettevõtjate võrgustik	Euroopa infrastruktuuriettevõtjate võrgustik
1. Liikmesriigid tagavad, et infrastruktuuriettevõtjad osalevad ja teevad koostööd võrgustikus, et arendada välja Euroopa raudteevõrgustiku infrastruktuur ja hakata eelkõige õigeaegselt ja tõhusalt rakendama üleeuroopalist transpordivõrku, mis hõlmab määruse (EL) nr 913/2010 kohaseid põhivõrgu koridore ja raudteekaubaveokoridore ning otsusega 2012/88/EL kehtestatud ERTMSi arenduskava.	1. <u>Kahe aasta jooksul pärast kõnealuse direktiivi jõustumist nõuavad</u> Liikmesriigid tagavad, et infrastruktuuriettevõtjad osalevad ja teevad koostööd võrgustikus, et arendada välja Euroopa raudteevõrgustiku infrastruktuur ja hakata eelkõige õigeaegselt ja tõhusalt rakendama üleeuroopalist transpordivõrku, mis hõlmab määruse (EL) nr 913/2010 kohaseid põhivõrgu koridore ja raudteekaubaveokoridore ning otsusega 2012/88/EL kehtestatud ERTMSi arenduskava <u>ning tagada piirkondliku raudteekoostöö tõhusus piiriülese tasandil.</u>
Komisjon on võrgustiku liige. Ta koordineerib ja toetab võrgustiku tööd ning annab soovitusi, kui see on asjakohane. Ta tagab aktiivse koostöö asjaomaste infrastruktuuriettevõtjate vahel.	Komisjon on võrgustiku liige. Ta koordineerib ja toetab võrgustiku tööd ning annab soovitusi, kui see on asjakohane. Ta tagab aktiivse koostöö asjaomaste infrastruktuuriettevõtjate vahel. <u>Komisjon annab võrgustiku arengutest aru Regioonide Komiteele ja artiklis 57 osutatud reguleerivate asutuste võrgustikule vähemalt iga kahe aasta tagant.</u>

Motivatsioon

Euroopa infrastruktuuriettevõtjate võrgustik pakub võimaluse käsitleda piiriülese tegevuse probleeme asjakohasel tasandil. Sellesse tuleb kaasata kohalikud asutused. Samuti tuleb reguleerivate asutuste võrgustikku teavitada infrastruktuuriettevõtjate võrgustiku arengutest.

Muudatusettepanek 25

COM (2013) 29 final

Uus artikkel pärast artiklit 7e

Komisjoni ettepaneku tekst	Regioonide Komitee muudatusettepanek
	<u>Infrastruktuuriettevõtja nimetab oma töötajate seast esindaja, kes vastutab suhete eest kohalike ja piirkondlike omavalitsustega. Kõnealune esindaja peab olema võimeline vastama infrastruktuuriettevõtja nimel kohaliku või piirkondliku omavalitsuse taotlustele 5 päeva jooksul.</u>

Motivatsioon

Infrastruktuuriettevõtjate pädevuste suurendamisega peab kaasnema ka nende suurem vastutuse võtmine rahvusvahelisel tasandil tänu infrastruktuuriettevõtjate võrgustikule, ent ka kohalikul tasandil. Tõelise ühtse kontaktpunktina peab kohalike ja piirkondlike omavalitsuste kontaktisik olema võimeline vastama kiiresti talle esitatud küsimustele.

Muudatusettepanek 26

COM (2013) 29 final

Artikkel 10 – lisada lõike 2 järele uus lõige

Komisjoni ettepaneku tekst	Regioonide Komitee muudatusettepanek
	<u>Selleks et tagada mittediskrimineeriv juurdepääs jaamadele, muudavad raudteejaamade ja -platvormide ülemad teenuseosutajatele ja kõigile võimalikele teenuseosutajatele veebis kättesaadavaks kaebuse vormi. Reguleerivatele asutustele ja pädevatele asutustele esitatakse nende kaebuste kohta igaaastane aruanne.</u>

Motivatsioon

Mittediskrimineerivat juurdepääsu peab olema võimalik korrapärase intervalli tagant hinnata, eelkõige kohalike ja piirkondlike asutuste poolt, kelle huvides on kvaliteetse transporditeenuse pakkumine kasutajatele.

Muudatusettepanek 27

COM (2013) 29 final

Artikli 11 lõige 2

Komisjoni ettepaneku tekst	Regioonide Komitee muudatusettepanek
Selleks et määrata kindlaks, kas avaliku teenindamise lepingu majanduslik tasakaal on ohustatud, peab artiklis 55 osutatud reguleeriv asutus (või asutused) tegema objektiivse majandusanalüüsi ja võtma oma otsuste puhul aluseks eelnevalt kindlaksmääratud kriteeriumid. Nad määravad selle kindlaks pärast alljärgnevalt loetletud isikute esitatud taotlust, mis on esitatud ühe kuu jooksul pärast teabe saamist artikli 38 lõikes 4 osutatud kavandatava reisi-jateveoteenuse kohta:	Selleks et määrata kindlaks, kas avaliku teenindamise lepingu majanduslik tasakaal on ohustatud, peab artiklis 55 osutatud reguleeriv asutus (või asutused) tegema objektiivse majandusanalüüsi ja võtma oma otsuste puhul aluseks eelnevalt kindlaksmääratud kriteeriumid. Nad määravad selle kindlaks pärast alljärgnevalt loetletud isikute esitatud taotlust, mis on esitatud ühel <u>ühe</u> kuu jooksul pärast teabe saamist artikli 38 lõikes 4 osutatud kavandatava reisi-jateveoteenuse kohta:

Komisjoni ettepaneku tekst	Regioonide Komitee muudatusettepanek
a) avaliku teenindamise lepingu sõlminud pädev asutus või pädevad asutused;	a) avaliku teenindamise lepingu sõlminud pädev asutus või pädevad asutused;
b) muu asjaomane pädev asutus, kellel on õigus käesoleva artikli alusel juurdepääsu piirata;	b) muu asjaomane pädev asutus, kellel on õigus käesoleva artikli alusel juurdepääsu piirata;
c) infrastruktuuriettevõtja;	c) infrastruktuuriettevõtja;
d) avaliku teenindamise lepingu alusel tegutsev raudteeveo-ettevõtja.	d) avaliku teenindamise lepingu alusel tegutsev raudteeveo-ettevõtja.

Motivatsioon

Üks kuu on liiga lühike aeg selleks, et esitada vastuväiteid uuele transporditeenusele, mis seab ohtu avaliku teenindamise lepingu majandusliku tasakaalu.

Muudatusettepanek 28

COM (2013) 29 final

Artikli 13a lõige 1

Komisjoni ettepaneku tekst	Regioonide Komitee muudatusettepanek
Ühised teavitus- ja integreeritud piletimüügisüsteemid	Ühised teavitus- ja integreeritud piletimüügisüsteemid
1. Ilma et see piiraks määrust (EÜ) nr 1371/2007 ja direktiivi 2010/40/EL, võivad liikmesriigid nõuda, et riigiseseid reisijateveoteenuseid pakkuvad raudteeveo-ettevõtjad osaleksid ühises teavitus- ja integreeritud piletimüügisüsteemis, et pakkuda pileteid, otsepileteid ja broneeringuid või anda pädevatele asutustele õigus sellise süsteemi loomiseks. Kui selline süsteem on loodud, tagab liikmesriik, et see ei tekita turumoonutusi või diskrimineerimist raudteeveo-ettevõtjate vahel ning et seda haldab avalik-õiguslik või eraõiguslik juriidiline isik või kõigi reisijateveoteenust osutavate raudteeveo-ettevõtjate ühendus.	1. Ilma et see piiraks määrust (EÜ) nr 1371/2007 ja direktiivi 2010/40/EL, võivad nõuavad liikmesriigid nõuda , et riigiseseid reisijateveoteenuseid pakkuvad raudteeveo-ettevõtjad osaleksid ühises teavitus- ja integreeritud piletimüügisüsteemis, et pakkuda pileteid, otsepileteid ja broneeringuid või anda pädevatele asutustele õigus sellise süsteemi loomiseks. Siis kui selline süsteem on loodud, tagab liikmesriik, et see ei tekita turumoonutusi või diskrimineerimist raudteeveo-ettevõtjate vahel ning et seda haldab avalik-õiguslik või eraõiguslik juriidiline isik või kõigi reisijateveoteenust osutavate raudteeveo-ettevõtjate ühendus.
	<u>Kohalike ja piirkondlike omavalitsuste esindajate kolleegium osaleb selle juriidilise isiku või ühenduse tegevuses ja on täiel määral kaasatud tema otsustesse.</u>

Motivatsioon

Kõnealune artikkel on õiguslik alus piirkondade eesmärgile ühtlustada piletimüügisüsteemid konkurentsitu-
rul. See pakub võimaluse käsitleda eri probleeme, mis on ilmnenud seoses piletimüügisüsteemidega
jaamades, mida juhivad turgu valitsevad ettevõtjad.

Riiklikke teenuseid pakkuvatele ettevõtjatele seatud nõue osaleda riiklikus infosüsteemis tuleks muuta kohus-
tuslikuks, kuna seotud teenuste arendamine on ühistranspordi, eelkõige raudteetranspordi atraktiivsuse
suurendamise peamine tegur. Sel põhjusel tuleks kohalikud omavalitsused kaasata süsteemi juhtivatesse
organitesse.

Muudatusettepanek 29

COM (2013) 29 final

Artikkel 59 – lisada lõike 3 järele uus lõige

Komisjoni ettepaneku tekst	Regioonide Komitee muudatusettepanek
	<u>Vertikaalselt integreeritud ettevõtjate suhtes, kes haldavad vähem kui 150 km pikkust infrastruktuuri või pakuvad üksnes kohalikke raudteeteenuseid, ei kohaldata artikleid 7 ja 7a kuni 7c juhul, kui need teenused kuuluvad mere- ja sisesadamate abiinfrastruktuuri haldamise alla, ilma et see piiraks kõnealuse direktiivi artikli 13 lõike 3 kohaldamist ja kohaliku kaubavedu.</u>

Motivatsioon

Muudatusettepanekuga soovitakse artiklite 7 ja 7a kuni 7c kohaldamisalast välja jätta väikesed raudteevõrgustikud ja samuti kohaliku tegevuse, mis võimaldab vastata kohalikele ja vähearenenud vajadustele. Samuti tuletatakse meelde mittediskrimineerivat juurdepääsuõigust teenuserajatistele.

Muudatusettepanek 30

COM (2013) 29 final

Artikkel 59 – lisada lõike 3 järele uus lõige

Komisjoni ettepaneku tekst	Regioonide Komitee muudatusettepanek
	<u>Vertikaalselt integreeritud ettevõtjate suhtes, kes juhivad kõnealuse direktiivi artikli 32 lõikes 3 osutatud eriinvesteeringisprojekte ja mis on otseses konkurentsist teiste transpordiliikidega, ei kohaldata artikleid 7 ja 7a kuni 7c.</u>

Motivatsioon

Direktiivi 2012/34/EÜ muude sätetega kooskõlas oleva muudatusettepaneku eesmärk on jätta artiklite 7 ja 7a kuni 7c kohaldamisalast välja eriinvesteeringisprojektid, mille tasuvus ilmneb väga pikas perspektiivis.

Muudatusettepanek 31

COM (2013) 27 final

Põhijendus 29

Komisjoni ettepaneku tekst	Regioonide Komitee muudatusettepanek
(29) Ameti tulemusliku toimimise tagamiseks peaksid liikmesriigid ja komisjon olema esindatud haldusnõukogus, millel on vajalikud volitused, sh õigus koostada eelarve ning kiita heaks iga- ja mitme-aastased tööprogrammid.	(29) Ameti tulemusliku toimimise tagamiseks peaksid liikmesriigid ja komisjon olema esindatud haldusnõukogus, millel on vajalikud volitused, sh õigus koostada eelarve ning kiita heaks iga- ja mitme-aastased tööprogrammid, <u>mis on teemad, mille osas tuleb konsulteerida Regioonide Komitee ja esindusorganitega.</u>

Motivatsioon

Ameti iga- ja mitme-aastaste tööprogrammide raames tuleks konsulteerida raudteesektori esindusorganite võrgustiku ja Regioonide Komiteega, kuna kõnealuse ameti tegevuse tulemused ja prioriteedid puudutavad neid.

Muudatusettepanek 32

COM(2013) 27 final

Artikli 33 lõige 5

Komisjoni ettepaneku tekst	Regioonide Komitee muudatusettepanek
Lõike 2 punktides c ja d osutatud litsentside ja sertifikaatide väljaandmise eest vastutavad riiklikud asutused teatavad ametile ühe kuu jooksul kõikidest oma üksikutest otsustest kõnealuste litsentside ja sertifikaatide väljaandmise, uuendamise, muutmise või tühistamise kohta.	Lõike 2 punktides c ja d osutatud litsentside ja sertifikaatide väljaandmise eest vastutavad riiklikud asutused teatavad ametile ühe kuu jooksul kõikidest oma üksikutest otsustest kõnealuste litsentside ja sertifikaatide väljaandmise, uuendamise, muutmise, <u>väljaandmisest keeldumise või tühistamise kohta ning vastavatest põhjendustest. Amet kinnitab või tühistab iga otsuse ühe kuu jooksul, kuulates ära huvitatud poolte seisukohad.</u>

Motivatsioon

Tuleks vältida olukorda, kus riiklikud asutused kasutaksid ära kõiki edasikaebamisvõimalusi (oma otsuste vastu) enne Euroopa Kohtu poole pöördumist, mistõttu tuleks Euroopa Raudteeamet kaasata selliste riiklike otsuste kinnitamis- või tühistamis- mis on vastuolus Euroopa ühtse raudteepiirkonna vaimuga.

Muudatusettepanek 33

COM (2013) 27 final

Artikli 48 lõige 5

Komisjoni ettepaneku tekst	Regioonide Komitee muudatusettepanek
5. Haldusnõukogu võtab ka iga aasta 30. novembriks vastu strateegilise mitmeaastase tööprogrammi ja ajakohastab seda. Arvesse võetakse komisjoni arvamust. Programmi kavandamisel konsulteeritakse Euroopa Parlamendi ja artiklis 34 osutatud võrgustikega. Vastuvõetud mitmeaastane tööprogramm edastatakse liikmesriikidele, Euroopa Parlamendile, nõukogule, komisjonile ja artiklis 34 osutatud võrgustikele	5. Haldusnõukogu võtab ka iga aasta 30. novembriks vastu strateegilise mitmeaastase tööprogrammi ja ajakohastab seda. Arvesse võetakse komisjoni arvamust. Programmi kavandamisel konsulteeritakse Euroopa Parlamendi, <u>Regioonide Komitee</u> ja artiklis 34 osutatud võrgustikega. Vastuvõetud mitmeaastane tööprogramm edastatakse liikmesriikidele, Euroopa Parlamendile, nõukogule, komisjonile, <u>Regioonide Komiteele</u> ja artiklis 34 osutatud võrgustikele.

Motivatsioon

Ameti mitmeaastase tööprogrammi raames tuleks konsulteerida ka Regioonide Komiteega, kuna kohalikud ja piirkondlikud omavalitsused osalevad veeremi rahastamisel ja neil on otsene huvi koostalitlusvõime ja ohutuse parandamise vastu.

Muudatusettepanek 34

COM (2013) 27 final

Artikli 54 lõige 1

Komisjoni ettepaneku tekst	Regioonide Komitee muudatusettepanek
Apellatsiooninõukogule võib edasi kaevata otsused, mille amet on teinud vastavalt artiklitele 12, 16, 17 ja 18.	Apellatsiooninõukogule võib edasi kaevata otsused, mille amet on teinud vastavalt artiklitele 12, 16, 17 ja 18, <u>või ameti mittereageerimisel määratletud tähtaja jooksul.</u>

Motivatsioon

Juhul, kui amet ei reageeri või ei langeta otsust määratletud tähtjaks, peab olema võimalik esitada kaebus.

Muudatusettepanek 35

COM (2013) 27 final

Artikli 56 lõige 1

Komisjoni ettepaneku tekst	Regioonide Komitee muudatusettepanek
Kaebuse läbivaatamisel tegutseb apellatsiooninõukogu kiiresti. Ta kutsub nii sageli kui vajalik kaebemenetluse osalisi esitama kindlaksmääratud aja jooksul märkusi enda saadetud teadete või teiste kaebemenetluse osaliste avalduste kohta. Kaebemenetluse osalistel on õigus anda suulisi seletusi.	Kaebuse läbivaatamisel tegutseb apellatsiooninõukogu kiiresti. Ta kutsub nii sageli kui vajalik kaebemenetluse osalisi esitama kindlaksmääratud aja jooksul märkusi enda saadetud teadete või teiste kaebemenetluse osaliste avalduste kohta. Kaebemenetluse osalistel on õigus anda suulisi seletusi. <u>Apellatsiooninõukogu käsitleb kõiki kaebusi ja palub vastavalt juhtumile asjakohast teavet ja konsulteerib asjaomaste pooltega ühe kuu jooksul pärast kaebuse kättesaamist. Apellatsiooninõukogu peab otsuse tegema kogu kaebuse kohta, võtma vajalikud meetmed olukorra leevendamiseks ja teavitama asjaomaseid pooli oma põhjendatud otsusest eelnevalt määratud mõistliku aja jooksul ja igal juhul mitte hiljem kui kaks kuud alates kogu olulise teabe kättesaamisest. Kui amet määratud tähtjaks ei reageeri, võib apellatsiooninõukogu teha talle korralduse ja vajadusel määrata rahalise karistuse.</u>

Motivatsioon

Oluline on üksikasjalikult välja tuua apellatsiooninõukogu menetlused ja tähtjaid talle esitatud kaebuste käsitlemisel (näiteks tuleks määratleda, mis hetkest alates loetakse taotlus kättesaaduks, et arvutada tähtaeg alates menetluse käivitumisest).

Apellatsiooninõukogule tuleks oma otsuste jõustamiseks anda erivolitused, näiteks korralduste tegemine või rahaliste karistuste (trahvide) määramine, eelkõige juhul, kui ei reageerita määratud tähtjaks.

Muudatusettepanek 36

COM (2013) 27 final

Uus artikkel pärast artiklit 77

Komisjoni ettepaneku tekst	Regioonide Komitee muudatusettepanek
	<u>1. Amet teeb otsuseid kooskõlas artiklitega 12, 16, 17 ja 18 alates [kaks aastat pärast kõnealuse määruse jõustumist]. Selle kuupäevani jätkavad liikmesriigid kehtivate õigusaktide kohaldamist.</u>

Komisjoni ettepaneku tekst	Regioonide Komitee muudatusettepanek
	<u>2. Täiendava üleminekuaja jooksul, mis vältab 42 kuud alates lõikes 1 sätestatud kuupäevast, võivad liikmesriigid erandina artiklitest 12, 16, 17 ja 18 jätkata sertifikaatide ja lubade väljaandmist vastavalt komisjoni poolt nende artiklite rakendamiseks vastuvõetud eeskirjadele kooskõlas artikliga 75. Enne otsuse tegemist peab amet hindama, kas see</u> — vähendaks raudteeohutuse taset ja/või — kujutaks endast ühe raudteeveoteenuse meelevaldset diskrimineerimist või ülemäära piiramist. <u>Amet võib paluda asjaomastel riiklikel ohutusasutustel otsust muuta, selle kohaldamine lõpetada või see kehtetuks tunnistada. Kui riiklik ohutusasutus keeldub tegutsemast, võib amet edastada küsimuse komisjonile ja artiklis 75 osutatud komiteele.</u>

Motivatsioon

Tuginedes Euroopa Lennundusohutusameti üleminekuaja mudelile seoses vastutusega lennukite sertifitseerimise eest, tuleks kavandada mehhanism ka Euroopa Liidu Raudteeameti jaoks, mis võimaldaks tal järkjärgult võtta tööle täiendavat personali ja koolitada personali uute ülesannete täitmiseks.

Muudatusettepanek 37

COM (2013) 30 final

I lisa punkt 4.2

Komisjoni ettepaneku tekst	Regioonide Komitee muudatusettepanek
	3. Kulude kontroll <u>Kavandatud meetmete tasuvusanalüüsil arvestatakse muu hulgas järgmiste elementidega:</u> — kavandatud meetme rakendamisest tulenevad kulud; — kohaldamisala laienemisest võrgustike ja sõidukite konkreetsete alamkategooriate puhul tulenevad eelised koostalitlusvõimele; — kapitalikulude ja –nõuete vähenemine mastaabisäästust ja sõidukite tõhusamast rakendamisest; — investeerimis- ja hooldus-/kasutuskulude vähenemine tootjate ja hooldusettevõtete vahelise konkurentsi suurenemise tõttu; — raudteesüsteemi tehnilisest täiustamisest tulenevad kesk-konnaalased hüved; — käitamisohutuse suurenemine. <u>Lisaks sellele näidatakse kõnealuses analüüsis tõenäolist mõju kõikidele asjaomastele ettevõtjatele ja majandussubjektidele, sealhulgas kohalikele ja piirkondlikele omavalitsustele.</u>

Motivatsioon

Kehtiva direktiivi esitatud lõik (lisa I punkt 4.2) tuleks uuesti lisada, et iga koostalitluse tehnilise kirjelduse puhul viidaks kõigi kavandatavate tehniliste meetmete kohta läbi tasuvusanalüüs, et rakendada kõige dünaamilisemaid lahendusi, eelkõige kohalike ja piirkondlike omavalitsuste kasuks.

Brüssel, 8. oktoober 2013

*Regioonide Komitee
president*

Ramón Luis VALCÁRCEL SISO
