

## II

(Teatised)

## EUROOPA LIIDU INSTITUTSIOONIDE, ORGANITE JA ASUTUSTE TEATISED

## EUROOPA KOMISJON

## KOMISJONI TEATIS

**tõlgendamissuuniste kohta seoses määrusega (EÜ) nr 1370/2007, mis käsitleb avaliku reisijateveoteenuse osutamist raudteel ja maanteel**

(2014/C 92/01)

## 1. SISSEJUHATUS

23. oktoobril 2007 võtsid Euroopa Parlament ja nõukogu vastu määruse (EÜ) nr 1370/2007, mis käsitleb avaliku reisijateveoteenuse osutamist raudteel ja maanteel ning millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrused (EMÜ) nr 1191/69 ja (EMÜ) nr 1107/70 <sup>(1)</sup>. Kõnealuse, 3. detsembril 2009 jõustunud määruse eesmärk on luua siseturg avaliku reisijateveoteenuse osutamiseks. Selleks täiendatakse määrusega riigihankeid käsitlevaid üldeeskirju. Samuti kehtestatakse määrusega tingimused, mille puhul avaliku reisijateveoteenuse lepingute ja kontsessioonidega ette nähtud hüvitised on kooskõlas siseturu nõuetega ning riigiabist ei pea komisjonile eelnevalt teatama.

Määrusel (EÜ) nr 1370/2007 on oluline tähtsus avaliku transporditeenuse (buss, tramm, metroo ja rong) korraldamisel ja rahastamisel liikmesriikides. Nii majanduslikult kui ka poliitiliselt on oluline, et määruse sätteid kohaldataks ühetaoliselt ja nõuetekohaselt. Selle põhjuseks on asjaolu, et avaliku transpordi sektoris luuakse ligikaudu 1 % liidu sisemajanduse koguproduktist ja see sektori tööhõive moodustab 1 % ELi tööhõivest. Hästi toimiv avaliku transpordi sektor on tõhusa sotsiaal-, majandus- ja keskkonnapoliitika nurgakivi.

Nii määruse (EÜ) nr 1370/2007 <sup>(2)</sup> rakendamise järelhindamist teostanud väliskonsultant kui ka üleeuroopaliste ühenduste ja liikmesriikide esindajad, kes võtsid sõna ELi sidusrühmade konverentsil, <sup>(3)</sup> mille komisjon korraldas kõnealuse määruse rakendamise kohta 14. novembril 2011, tegid komisjonile ettepaneku koostada suunised kõnealuse määruse teatavate sätete rakendamiseks. Avaliku teenindamise kohustuse määratlust, avaliku teenindamise lepingute reguleerimisala, kõnealuste lepingute sõlmimist ja avaliku teenindamise kohustuse hüvitamist käsitlevate sätete erisugune tõlgendamine võib takistada avaliku transpordi siseturu loomist ja tekitada soovimatuid turumoonutusi.

Enne käesoleva teatise vastuvõtmist konsulteeris komisjon liikmesriikidega ja valdkonna huvitatud isikuid esindavate sidusrühmadega nagu avaliku transpordi sektori üleeuroopalised ühendused ning transporditöötajate ja reisijateorganisatsioonid.

<sup>(1)</sup> ELT L 315, 3.12.2007, lk 1.

<sup>(2)</sup> DLA Piper, Study on the implementation of Regulation (EC) No 1370/2007 on public passenger transport services by rail and by road, 31. oktoober 2010, avaldatud aadressil [http://ec.europa.eu/transport/modes/rail/studies/rail\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/modes/rail/studies/rail_en.htm)

<sup>(3)</sup> Konverentsi dokumendid on avaldatud aadressil [http://ec.europa.eu/transport/modes/rail/events/2011-11-14-workshop\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/modes/rail/events/2011-11-14-workshop_en.htm)

Käesolevas teatises selgitab komisjon oma seisukohti seoses määruse mitme sättega ja tutvustab parimaid tavasid, et aidata liikmesriikidel siseturu võimalusi igakülgset ära kasutada. Käesoleva teatise eesmärk ei ole hõlmata täielikult kõiki sätteid või kehtestada uusi õigusnorme. Tuleb märkida, et ELi õiguse tõlgendamine on Euroopa Liidu Kohtu ülesanne.

30. jaanuaril 2013 võttis Euroopa Komisjon vastu ettepaneku muuta määrust (EÜ) nr 1370/2007, pidades ennetavalt silmas riigisestse raudtee-reisijateveoteenuste turu avamist<sup>(1)</sup>. Käesolevas teatises on esitatud määruse nende sätete tõlgendus (näiteks avaliku teenindamise lepingute sõlmimine transpordi kohta raudteel), mille kohta komisjon muudatusettepaneku tegi. Nende sätete kohta käesolevas dokumendis esitatud suunised tuleks lugeda kehtivaks kuni määruse (EÜ) nr 1370/2007 muudatuste jõustumiseni.

## 2. KOMISJONI SEISUKOHT SEoses MÄÄRUSEGA (EÜ) nr 1370/2007

### 2.1. Määruse (EÜ) nr 1370/2007 reguleerimisala

Käesolevas, määruse (EÜ) nr 1370/2007 reguleerimisala käsitlevas peatükis esitatakse tõlgendamissuunised kõnealuse määruse ning järgmiste direktiivide vaheliste seoste kohta: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2014/24/EL riigihangete kohta, millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2004/18/EÜ<sup>(2)</sup> (edaspidi „direktiiv 2014/24/EL”); direktiiv 2014/25/EL, milles käsitletakse vee-, energeetika-, transpordi- ja postiteenuste sektoris tegutsevate üksuste hankeid ning tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2004/17/EÜ<sup>(3)</sup> (edaspidi „direktiiv 2014/25/EL”); ja direktiiv 2014/23/EL kontsessioonilepingute sõlmimise kohta<sup>(4)</sup> (edaspidi „direktiiv 2014/23/EL”). Käesolevas peatükis selgitatakse määruse rakendamise viise siseveeteede ja riikide territooriumide suhtes ning määruse kohaldamist kaubaveolepingute suhtes kuni 2. detsembrini 2012.

#### 2.1.1. Artikli 1 kõige 3 ja artikli 5 lõige 1. Määruse (EÜ) nr 1370/2007 ning riigihankeid ja kontsessioone käsitlevate direktiivide vaheline seos

Määruse (EÜ) nr 1370/2007 artikli 2 punkti i kohaselt reguleeritakse kõnealuse määrusega avaliku teenindamise lepingute sõlmimist avaliku reisijateveoteenuse osutamiseks maanteel ja raudteel. Need avaliku teenindamise lepingud võivad kuuluda ka riigihanget käsitlevate direktiivide (direktiivi 2014/24/EL või direktiivi 2014/25/EL) reguleerimisalasse. Kuna määruses (EÜ) nr 1370/2007 osutatud direktiivid (direktiiv 2004/17/EÜ ja direktiiv 2004/18/EÜ) on tunnistatud kehtetuks ja asendatud eespool nimetatud direktiividega, tuleb määruses (EÜ) nr 1370/2007 esitatud viiteid mõista kui viiteid uutele direktiividele.

Artikli 1 lõikes 3 on sätestatud, et määrust (EÜ) nr 1370/2007 ei kohaldata riiklike ehitustööde kontsessioonide suhtes direktiivi 2004/17/EÜ artikli 1 lõike 3 punkti a või direktiivi 2004/18/EÜ artikli 1 lõike 3 tähenduses. Pärast kontsessioonilepingute sõlmimist käsitleva direktiivi 2014/23/EL jõustumist kohaldatakse mõiste „ehitustööde kontsessioon” suhtes kõnealuse direktiivi artikli 5 lõike 1 punktis a sätestatud määratlust. Seega reguleeritakse ehitustööde kontsessioone avaliku reisijateveoteenuse osutamiseks raudteel ja muudel rööbasteedel ning maanteel üksnes direktiiviga 2014/23/EL.

Määruse (EÜ) nr 1370/2007 ning riigihankeid käsitlevate direktiivide ja direktiivi 2014/23/EL vaheliste seoste puhul on oluline teha vahet teenuslepingute ja teenuste kontsessioonilepingute vahel.

Direktiivi 2014/25/EL artikli 2 punktide 1, 2 ja 5 kohaselt on teenuste hankelepingud kirjalikult sõlmitud, rahaliste huvidega seotud lepingud ühe või mitme ostja ning ühe või mitme ettevõtja vahel, mille eesmärk on teenuste osutamine. Kui need lepingud hõlmavad tellijaid direktiivi 2014/24/EL artikli 2 lõike 1 punkti 1 tähenduses, käsitletakse neid lepinguid teenuste riigihankelepingutena kooskõlas direktiivi 2014/24/EL artikli 2 lõike 1 punktidega 6 ja 9.

<sup>(1)</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 1370/2007, mis käsitleb raudtee-reisijateveoteenuste siseturu avamist (COM(2013) 028 (final)).

<sup>(2)</sup> ELT L 94, 28.3.2014, lk 65.

<sup>(3)</sup> ELT L 94, 28.3.2014, lk 243.

<sup>(4)</sup> ELT L 94, 28.3.2014, lk 1.

Kontsessioonilepingute sõlmimist käsitleva direktiivi 2014/23/EL artikli 5 lõike 1 punktis b määratletakse teenuste kontsessioon kui „kirjalik rahaliste huvidega seotud leping, millega üks või mitu avaliku sektori ostjat või võrgustiku sektori ostjat usaldavad teenuste (välja arvatud punktis a osutatud ehitustööde tegemise) osutamise ja korraldamise ühele või mitmele ettevõtjale, kui tasu osutatavate teenuste eest seisneb kas ainult õiguses kasutada neid lepingu esemeks olevaid teenuseid või sellises õiguses koos tasuga”. Artikli 5 lõikes 1 on lisaks täpsustatud, et „ehitustööde või teenuste kontsessiooni andmisega kaasneb nende ehitiste või teenuste ekspluateerimisega seotud äririski, mis sisaldab nõudluse või pakkumisega seotud riski või mõlemat korraga, üleminek kontsessioonäärile. Kontsessioonäär loetakse äririski kandvaks, kui tavapärase tegevustingimuste korral ei ole tagatud, et kontsessiooni esemeks oleva ehitise kasutamise või teenuse osutamisega kaetakse tehtud investeeringud või tekkinud kulud. Kontsessioonäärile ülemineva äririski osa sisaldab tõelist turul ettenägematute olukordade esinemise riski, mis tähendab seda, et kontsessionääri võimalik hinnanguline kahjum ei ole vaid marginaalne või ebaoluline”.

Selline (avaliku) teenindamise lepingu ja (avalike) teenuste kontsessiooni eristamine on oluline, sest direktiivi 2014/23/EL artikli 10 lõike 3 kohaselt ei kohaldata kõnealust direktiivi kontsessioonide suhtes, mis hõlmavad avalikku reisijateveeteenust määruse (EÜ) nr 1370/2007 tähenduses. Kontsessioonilepingute sõlmimist avaliku reisijateveeteenuse osutamiseks reguleeritakse üksnes määrusega (EÜ) nr 1370/2007.

Määruse (EÜ) nr 1370/2007 artikli 5 lõikes 1 on täpsustatud, et (avaliku) teenindamise lepingute sõlmimise suhtes veeteenuste osutamiseks bussi või trammiga kohaldatakse direktiive 2004/17/EÜ<sup>(1)</sup> ja 2004/18/EÜ,<sup>(2)</sup> välja arvatud juhul, kui need lepingud sõlmitakse teenuste kontsessioonilepingute vormis. (Avaliku) teenindamise lepingute sõlmimist avaliku reisijateveeteenuse osutamiseks bussi või trammiga reguleeritakse seega üksnes direktiividega 2014/24/EL ja 2014/25/EL.

(Avaliku) teenindamise lepingute sõlmimist raudtee- ja metrootransporditeenuste osutamiseks reguleeritakse määrusega (EÜ) nr 1370/2007 ning need teenused ei kuulu direktiivi 2014/24/EL kohaldamisalasse vastavalt selle põhjendusele 27 ja artikli 10 punktile i ega ka direktiivi 2014/25/EL kohaldamisalasse vastavalt selle põhjendusele 35 ja artikli 21 punktile g.

Tabel

**Kokkuvõtte lepingute sõlmimise puhul kohaldatava õigusliku aluse kohta lepingu- ja transpordiliikide kaupa**

Avalik reisijateveeteenus	Direktiivides 2014/24/EL ja 2014/25/EL määratletud (avaliku) teenindamise lepingud	Direktiivis 2014/23/EL määratletud teenuste kontsessioonid
Bussi- ja trammitransport	Direktiivid 2014/24/EL ja 2014/25/EL	Määrus (EÜ) nr 1370/2007
Raudtee- ja metrootransport	Määrus (EÜ) nr 1370/2007	Määrus (EÜ) nr 1370/2007

**2.1.2. Artikli 1 lõige 2. Määruse (EÜ) nr 1370/2007 kohaldamine siseveeteede ja riikide territoriaalvete puhul**

Määruse (EÜ) nr 1370/2007 artikli 1 lõikes 2 on sätestatud, et määrust kohaldatakse riigisisestele ja rahvusvahelistele avalikele reisijateveeteenustele raudteel ja muudel rööbasteedel ning maanteel ja et liikmesriigid võivad seda määrust kohaldada avaliku reisijatevee suhtes siseveeteedel. Õiguskindluse tagamiseks peab liikmesriigi otsus kohaldada määrust (EÜ) nr 1370/2007 avalikule reisijateveele siseveeteedel olema vastu võetud läbipaistval viisil ja toetuma juriidiliselt siduval õigusaktile. Määruse (EÜ) nr 1370/2007 kohaldamine reisijateveeteenuse suhtes siseveeteedel võib osutada eriti kasulikuks, kui see teenus on integreeritud laiemasse linnasisesesse, linnalähisesse või piirkondlikku avaliku transpordi võrku.

<sup>(1)</sup> Kehtetuks tunnistatud ja asendatud direktiiviga 2014/25/EL.

<sup>(2)</sup> Kehtetuks tunnistatud ja asendatud direktiiviga 2014/24/EL.

Kui puudub otsus määruse (EÜ) nr 1370/2007 rakendamise kohta siseveeteede reisijateveoteenuste suhtes, kohaldatakse kõnealuste teenuste suhtes Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklit 93. Siseveeteedel toimuva reisijateveo teatavad aspektid on hõlmatud nõukogu 16. detsembri 1991. aasta määrusega (EMÜ) nr 3921/91, millega nähakse ette tingimused, mille alusel mitteresidendist vedajad võivad vedada siseveeteedel kaupu või reisijaid liikmesriigi piires, <sup>(1)</sup> ja nõukogu 8. juuli 1996. aasta määrusega (EÜ) nr 1356/96 liikmesriikidevahelise kaupade ja reisijate siseveetranspordi suhtes kohaldatavate ühiste eeskirjade kohta selliste veoteenuste osutamise vabaduse kehtestamiseks <sup>(2)</sup>.

Lisaks on artikli 1 lõikes 2 sätestatud, et liikmesriigid võivad kohaldada määrust (EÜ) nr 1370/2007 veoteenuste suhtes riikide territoriaalvetes üksnes juhul, kui see ei piira nõukogu 7. detsembri 1992. aasta määruse (EMÜ) nr 3577/92 (teenuste osutamise vabaduse põhimõtte kohaldamise kohta merevedudel liikmesriikides (merekabotaaž)) <sup>(3)</sup> rakendamist. Viimati nimetatud määruse teatavad olulised sätteid ei vasta täielikult määruse (EÜ) nr 1370/2007 sätetele, näiteks sätted määruse kohaldamise kohta kaubaveo, lepingu kestuse, ainuõiguste ja otse sõlmitavate väikesemahuliste lepingute künniste suhtes. Määruse (EÜ) nr 1370/2007 kohaldamisel riikide territoriaalvetes suhtes on ilmnunud mitu probleemi. Komisjon selgitab neid oma teatises, <sup>(4)</sup> milles annab juhiseid määruse (EMÜ) nr 3577/92 kohta.

### 2.1.3. Artikli 10 lõige 1. Määruse (EMÜ) nr 1191/69 kohaldamine kaubaveolepingute suhtes kuni 2. detsembrini 2012

Varem võis mõne konkreetse raudtee-kaubaveoteenuse korral kehtida avaliku teenindamise kohustus, mis oli hõlmatud nõukogu 26. juuni 1969. aasta määrusega (EMÜ) nr 1191/69 raudtee-, maantee- ja siseveetranspordis osutatavate avalike teenuste kontseptsioonist tulenevaid kohustusi puudutavate liikmesriikidepoolsete meetmete kohta <sup>(5)</sup>. Määrus (EÜ) nr 1370/2007, millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EMÜ) nr 1191/69, ei hõlma siiski kaubaveoteenused. Et vältida selliste hüvitiste maksmist, mida komisjon ei ole Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklite 93, 107 ja 108 kohaselt heaks kiitnud, on määruse (EÜ) nr 1370/2007 artikli 10 lõikes 1 sätestatud, et kolme aasta jooksul pärast määruse (EÜ) nr 1370/2007 jõustumist, seega kuni 2. detsembrini 2012, kohaldatakse kaubaveoteenuste suhtes jätkuvalt määrust (EMÜ) nr 1191/69. Kaubaveoteenuseid võib käsitleda üldist majandushuvi pakkuvate teenustena ainult juhul, kui asjaomane liikmesriik leiab, et neil on ärimuslike kaubaveoteenustega võrreldes konkreetset isearasused <sup>(6)</sup>. Kui liikmesriigid soovivad kohaldada ka edaspidi raudtee-kaubaveoteenuseid käsitlevaid riigibi kavasad, mis ei vasta Altmarki kohtuotsuses <sup>(7)</sup> sätestatud eritingimustele, peavad nad teavitama neist kavadest komisjoni, et kavad saaks eelnevalt heaks kiita. Kavade hindamisel lähtutakse Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklist 93. Kui liikmesriigid ei ole komisjonile kõnealustest kavadest eelnevalt teada andnud, kujutavad need endast uut ja ebaseaduslikku abi, sest liikmesriigid ei ole enam vabastatud riigibi teatamise kohustusest.

## 2.2. Avaliku teenindamise kohustuse määratlus ja avaliku teenindamise lepingute sõlmimist/sisu käsitlev üldeeskiri

Käesolevas peatükis on esitatud tõlgendamissuunised avaliku teenindamise lepingute olemuslike tunnuste ja üldeeskirja põhinäitajate kohta ning selle kohta, kuidas pädevad asutused määratlevad avaliku teenindamise kohustuste ning ainuõiguste laadi ja ulatuse seoses määrusega (EÜ) nr 1370/2007. Lisaks käsitletakse avaliku teenindamise lepingute pikendamise ning alltöövõtu tingimusi, sealhulgas sõltuva teenusepakkuja puhul.

<sup>(1)</sup> EÜT L 373, 31.12.1991, lk 1.

<sup>(2)</sup> EÜT L 175, 13.7.1996, lk 7.

<sup>(3)</sup> EÜT L 364, 12.12.1992, lk 7.

<sup>(4)</sup> Komisjoni teatis nõukogu määruse (EMÜ) nr 3577/92 (teenuste osutamise vabaduse põhimõtte kohaldamise kohta merevedudel liikmesriikides (merekabotaaž)) tõlgendamise kohta, (*Euroopa Liidu Teataja* seni avaldamata).

<sup>(5)</sup> EÜT L 156, 28.6.1969, lk 1.

<sup>(6)</sup> Otsus kohtuasjas C-179/90: *Merci Convenzionali Porto di Genova SpA vs. Siderurgica Gabrielli SpA*, EKL 1991, lk I-5889, punkt 27. Otsus kohtuasjas C-242/95: *GT-Link A/S vs. De Danske Statsbaner (DSB)*, EKL 1997, lk I-4449, punkt 53. Otsus kohtuasjas C-266/96: *Corsica Ferries France SA vs. Gruppo Antichi Ormeggiatori del Porto di Genova Coop, RPP ja teised*, EKL 1998, lk I-3949, punkt 45.

<sup>(7)</sup> Otsus kohtuasjas C-280/00: *Altmark Trans GmbH ja Regierungspräsidium Magdeburg vs. Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH ja Oberbundesanwalt beim Bundesverwaltungsgericht*, EKL 2003, lk I-7747.

### 2.2.1. Artikli 2 punkt i. Avaliku teenindamise lepingu olemuslikud tunnused

Artikli 2 punkti i kohaselt koosneb avaliku teenindamise leping „ühest või mitmest õiguslikult siduvat õigusaktist, mis kinnitavad kokkulepet pädeva asutuse ja avaliku teenuse pakkuja vahel, mille kohaselt avaliku teenuse pakkujale tehakse ülesandeks avaliku teenindamise kohustusest tulenevate avaliku reisijateveoteenuste haldamine ja osutamine”. Lepinguks võib olla ka pädeva asutuse otsus eraldiseisva õigusakti või eeskirja kujul, või otsus ise, kui selles on loetletud tingimused, mille korral võib pädev asutus osutada teenuseid ise või teha selle ülesandeks sõltuvalt teenusepakkujale. Määruse (EÜ) nr 1370/2007 kohaselt hõlmab avaliku teenindamise lepingu mõiste ka avalikke kontsessioonilepinguid.

Et võtta arvesse liikmesriikide erinevaid õigussüsteeme ja tavaid, on määruses (EÜ) nr 1370/2007 esitatud avaliku teenindamise lepingu mõiste väga lai ja hõlmab mitut liiki õiguslikult siduvaid õigusakte. Sellega tagatakse, et ükski õiguslik olukord ei jää kõnealuse määruse reguleerimisalast välja isegi juhul, kui pädeva asutuse ja teenusepakkuja vaheline suhe ei ole ametlikult ja selgelt väljendatud lepingu kujul selle mõiste kitsas tähenduses. Sel põhjusel hõlmab määratlus avaliku teenindamise lepinguna ka otsust, millele on antud eraldiseisva õigusakti või eeskirja kuju. Avaliku teenindamise lepingu võivad koos moodustada ka üldine õigusakt, millega teenusepakkujale tehakse ülesandeks teenuste osutamine, ja haldusakt, milles sätestatakse üksikasjalikud nõuded osutatavate teenuste ja hüvitiste arvutamise meetodi kohta. Määratlus hõlmab ka pädeva asutuse otsust, milles sätestatakse tingimused, mille kohaselt võib pädev asutus osutada teenuseid ise või teha selle ülesandeks sõltuvalt teenusepakkujale.

### 2.2.2. Artikli 2 punkt l. Üldeeskirja eripära ja koostamine

Üldeeskiri on artikli 2 punktis l määratletud kui „meede, mida kohaldatakse diskrimineerimata kõikidele samalaadsetele avalikele reisijateveoteenustele pädeva asutuse vastutusalasse kuulavas konkreetsetes territoriaalses piirkonnas”. Seega kujutab üldeeskiri endast meetmeid, mida kohaldatakse ühe või mitut tüüpi avaliku maantee- või raudteetransporditeenuste suhtes, mida avaliku sektori asutused võivad ühepoolset võtta avaliku teenuse pakkujate suhtes mittediskrimineerival viisil või mis võivad olla lisatud pädeva asutuse ja avaliku teenuse pakkuja vahel sõlmitud lepingutesse. Meedet kohaldatakse ainult pädeva asutuse vastutusalasse kuulavas konkreetsetes territoriaalses piirkonnas, kuid seda ei pea tingimata kohaldama kogu territoriaalse piirkonna suhtes. Üldeeskiri võib olla ka piirkondlik või siseriiklik õigusakt, mida kohaldatakse piirkonna või liikmesriigi kõigi olemasolevate või võimalike veotetevõtjate suhtes. Seetõttu ei peeta selle üle tavaliselt läbirääkimisi üksikute avaliku teenuse pakkujatega. Isegi kui üldeeskiri kehtestatakse ühepoolse õigusaktiga, ei ole välistatud, et enne üldeeskirja kehtestamist konsulteeritakse avaliku teenuse pakkujatega läbipaistval ja mittediskrimineerival viisil.

### 2.2.3. Artikli 3 lõiked 2 ja 3. Üldeeskirja kehtestamine avaliku teenindamise lepinguga ja väljaspool seda. Üldeeskirja reguleerimisala

Määruse (EÜ) nr 1370/2007 põhjenduses 17 on sätestatud, et pädevad asutused võivad kehtestada sotsiaalsed ja kvaliteedikriteeriumid, et säilitada ja tõsta avaliku teenindamise kohustuste kvaliteedistandardeid, näiteks seoses minimaalsete töötingimustega, reisijate õigustega, liikumispuudega isikute vajaduste, keskonnakaitse, reisijate ja töötajate ohutuse ning kollektiivlepingust tulenevate kohustuste ja teenuse osutamise kohas töökohti ja sotsiaalkaitset käsitlevate muude eeskirjade ja kokkulepetega. Selleks, et tagada teenusepakkujate jaoks läbipaistvad ja võrreldavad konkurentsitingimused ning vältida sotsiaalse dumpingu ohtu, võivad pädevad asutused kehtestada konkreetset sotsiaalsed nõuded ja teenuse kvaliteedinõuded.

Liikmesriigid ja/või pädevad asutused võivad korraldada avalikku transporditeenust, toetudes üldeeskirjale, milleks võib olla seadus, määrus või reguleerivad meetmed. Kui aga kõnealune üldeeskiri hõlmab hüvitist või ainuõigust, on täiendav kohustus sõlmida avaliku teenindamise leping määruse (EÜ) nr 1370/2007 artikli 3 lõike 1 kohaselt. Seda kohustust ei ole, kui üldeeskirjaga kehtestatakse maksimumtariifid kõikide reisijate või teatavate reisijatekategoriate jaoks vastavalt kõnealuse määruse artikli 3 lõikele 2. Sel juhul puudub kohustus sõlmida avaliku teenindamise lepingut ning üldistel alustel kohaldatavat hüvitiste süsteemi ei loeta diskrimineerivaks.

Pädev asutus võib otsustada kasutada üldeeskirja, et kehtestada sotsiaalsed ja kvaliteedinõuded kooskõlas siseriikliku õigusega. Kui üldeeskirjaga nähakse ette hüvitisi või kui pädev asutus leiab, et üldeeskirja rakendamise peab kaasnema hüvitisi, tuleb määruse (EÜ) nr 1370/2007 artiklite 4 ja 6 ning määruse lisa kohaselt sõlmida avaliku teenindamise leping või lepingud, milles määratletakse kohustused ja nendega seotud netofinantsmõju hüvitise arvutamise näitajad.

2.2.4. Artikli 3 lõige 3. Teatamine ELi riigiabieskirjade kohaselt üldeeskirjast, milles käsitletakse maksimumtariifi kehtestamist õpilaste, üliõpilaste, praktikantide ja piiratud liikumisvõimega isikute veoks, mis on väljaspool määruse (EÜ) nr 1370/2007 reguleerimisala

Artikli 3 lõikega 3 võimaldatakse liikmesriikidel jätta määruse (EÜ) nr 1370/2007 reguleerimisalast välja avaliku teenindamise kohustuse rahalist hüvitamist käsitlevad üldeeskirjad, millega kehtestatakse maksimumtariifid õpilaste, üliõpilaste, praktikantide ja liikumispuudega isikute veoks. Kui liikmesriik otsustab seda teha, peavad riigiasutused lähtuma hüvitamist käsitlevate sätete hindamisel pigem asutamislepingu sätetest, eelkõige nendest, milles käsitletakse riigiabi. Kui kõnealune üldeeskiri kujutab endast riigiabi, peab liikmesriik sellest komisjonile teatama vastavalt Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklile 108.

2.2.5. Artikli 2 punkt e ja artikli 4 lõige 1. Avaliku teenindamise kohustuste laadi ja ulatuse ning avaliku teenindamise lepingute reguleerimisala kindlaksmääramine pädevate asutuste poolt

Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklis 14 ja sellele lisatud protokollis nr 26 üldhuviteenuste kohta on sätestatud üldpõhimõtted selle kohta, kuidas liikmesriigid määratlevad ja osutavad üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid. Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklis 14 on sätestatud, et „liit ja liikmesriigid hoolitsevad, igaüks oma vastavate volituste ja aluslepingute kohaldamisala piires, et niisugused teenused (üldist majandushuvi pakkuvad teenused) toimiksid põhimõtete ja tingimuste ning eelkõige majandus- ja rahandusalaste tingimuste alusel, mis võimaldavad neil täita oma ülesandeid.“ Vastavalt protokollile nr 26 on riiklikel, piirkondlikel ja kohalikel asutustel oluline roll ja laiaulatuslik suvaõigus osutada, tellida ja korraldada üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid, mis vastaksid nii palju kui võimalik, kasutajate vajadustele. Liidu ühine püüe on tagada üldist majandushuvi pakkuvate teenuste puhul kõrge kvaliteet, ohutus, vastuvõetav hind, võrdne kohtlemine, üldine juurdepääs ja kasutajate õigused. Liikmesriikide võimalused osutada, tellida ja korraldada üldist majandushuvi pakkuvaid avalike reisijateveoteenuseid raudteel ja maanteel on sätestatud määruses (EÜ) nr 1370/2007. Määruse (EÜ) nr 1370/2007 artiklis 1 on sätestatud, et määruse eesmärk on määratleda „kuidas pädevad asutused võivad kooskõlas ühenduse õiguse eeskirjadega sekkuda avaliku reisijateveo valdkonda, et tagada üldhuviteenuste osutamine, mis oleksid muuhulgas mitmekesisemad, turvalisemad, parema kvaliteediga või odavamad kui üksnes turuseaduste poolt reguleeritud teenused.“ Määruse (EÜ) nr 1370/2007 artikli 2 punktis e on sätestatud, et avaliku teenindamise kohustus on nõue tagada sellise üldist huvi pakkuva avaliku reisijateveoteenuse osutamine, mida teenusepakkuja oma majanduslikest huvidest lähtuvalt ilma hüvitusega ei osutaks, või ei osutaks samas mahus või samadel tingimustel<sup>(1)</sup>. Seega on liikmesriikidel määrusega (EÜ) nr 1370/2007 kehtestatud raamistikus laialdane kaalutusõigus avaliku teenindamise kohustuste määratlemisel vastavalt lõppkasutajate vajadustele.

Tavaliselt, kuid mitte alati, võib avaliku teenindamise kohustus olla seotud avaliku teenuse pakkujate suhtes kehtestatud konkreetsete nõuetega, näiteks seoses teenuse sageduse ja kvaliteedi, teenuse osutamise kohustusega eelkõige väiksemates vahejaamades, mis ei pruugi olla majanduslikult atraktiivne, ning kohustusega hoida käigus varahommikusi ja hilisõhtuseid ronge. Näiteks leiab komisjon, et teenused on avalikud teenused, kui nad on suunatud kodanikele või teenivad ühiskonna kui terviku huve. Pädevad asutused võtavad avaliku teenindamise kohustuste laadi ja ulatuse määratlemisel arvesse asutamislepingu üldpõhimõtteid. Määruse eesmärkide saavutamiseks, st ohutu, taskukohase hinnaga ja kvaliteetse reisijateveoteenuse osutamiseks, peavad pädevad asutused püüdlema selle poole, et kõnealuse teenuse osutamine oleks majanduslikult ja rahaliselt jätkusuutlik. Määruse (EÜ) nr 1370/2007 artikli 3 lõikes 1 määratletud lepinguliste

<sup>(1)</sup> See lähenemisviis on kooskõlas komisjoni üldise seisukohaga üldist majandushuvi pakkuvate teenuste suhtes muudes sektorites. Vt komisjoni teatis Euroopa riigiabi eeskirjade kohaldamise kohta üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamise eest makstava hüvitise suhtes (ELT C 8, 11.1.2012, lk 4).



suhete kontekstis on mõlemal lepingupoolel õigus eeldada, et nende õigusi austatakse, ning nad peavad täitma oma lepingulisi kohustusi. Kõnealused õigused ja kohustused hõlmavad ka rahalisi õiguseid ja kohustusi. Avaliku teenindamise lepingute geograafiline kohaldamisala peaks võimaldama pädevatel asutustel optimeerida nende haldusalasse kuuluvate avalike transporditeenuste majandamist, kaasates vajaduse korral kohaliku, piirkondliku ja kohaliku tasandi võrgustikke. Võrgumõju võimaldab osutada kulutõhusat avalikku transporditeenust, kus tulusate teenuste arvelt ristfinantseeritakse teenuseid, mille hind ei kata kulusid. See omakorda peaks võimaldama asutustel saavutada transpordipoliitikas seatud eesmärgid ning samas tagama võrgustikus tõhusad ja ausad konkurentsitingimused, näiteks teatavate kiirraudtee teenuste osutamisel.

#### 2.2.6. Artikli 2 punkt f ja artikli 3 lõige 1. Ainuõiguste laadi ja ulatuse määramine, et tagada vastavus ELi õigusele

Artikli 3 lõike 1 kohaselt peab pädev asutus juhul, kui ta otsustab anda teenusepakkujale avaliku teenindamise kohustuste täitmise eest ainuõiguse ja/või määrata hüvitise, sõlmima avaliku teenindamise lepingu. Artikli 2 punktis f on ainuõigus määratletud kui „õigus, millega antakse ühele avaliku teenuse pakkujale õigus teatavate avalike reisijateveoteenuste osutamiseks teataval liinil, teatavas võrgus või teatavas piirkonnas, välistades sealjuures mis tahes teise võimaliku teenusepakkuja”. See õigus võib olla sätestatud õigus- või haldusaktiga. Sageli on avaliku teenindamise lepingus täpsustatud ainuõiguse kasutamise tingimused, eelkõige selle geograafiline kohaldamisala ja kestus. Ainuõigus kaitseb ettevõtjat teiste ettevõtjate konkurentsi eest konkreetsel turul ning võib hõlmata olukorda, kus teistel ettevõtjatel puudub võimalus sama teenuse pakkumiseks. Lisaks võivad liikmesriigid anda õigusnormide või haldustavadega teatavaid õigusi, mis ei näi olevat ainuõigused, kuid takistavad teiste ettevõtjate tegelikku osalemist turul. Näiteks võib halduskorraldusel, millega antakse luba osutada avalikke transporditeenuseid teatavatel tingimustel (näiteks teenuste soovitatav maht ja kvaliteet), piirata ettevõtjate arvu turul. Komisjoni arvates hõlmab määruse (EÜ) nr 1370/2007 kohane ainuõiguse mõiste ka viimati nimetatud olukorda.

Selleks et tagada avalike transporditeenuste siseturu tõrgeteta toimimine, peaksid pädevad asutused ainuõigused täpselt määratlema, et need ei läheks kaugemale sellest, mis on vajalik, et tagada kõnealuste teenuste puhul asjakohane majanduslik kaitse, jättes samas võimaluse korral ruumi muud tüüpi teenustele. Seda arvesse võttes on määruse (EÜ) nr 1370/2007 põhjenduses 8 sätestatud, et „piirangutest vabastatud reisijateveoturgudel, mille suhtes ei ole ainuõigusi antud, peaks võimaldama asutamislepingu nõuetega vastavas ulatuses säilitada oma eripära ja toimimisviisi.” Komisjon rõhutab, et ka piiranguvabade turgude puhul kujutab lepingu sõlmimine teatavate elanikkonnarühmade juurdepääsu edendamiseks bussitranspordile endast avaliku teenuse osutamise kohustust. See kohustus kuulub määruse (EÜ) nr 1370/2007 (1) alla.

Kui kohaldatakse kõiki määruse (EÜ) nr 1370/2007 tingimusi, sealhulgas tingimust, et avaliku transporditeenuse pakkujale antakse ainuõigus, võib avaliku teenindamise lepingu sõlmida otselepinguna näiteks juhul, kui lepingumaht on väike, kui leping sõlmitakse väikese või keskmise suurusega ettevõtjaga või kui on täidetud artikli 5 lõike 4 tingimused.

#### 2.2.7. Artikli 4 lõige 4. Tingimused, mille alusel võib avaliku teenindamise lepingu kestust pikendada 50 % võrra

Artikli 4 lõikes 3 on sätestatud, et avaliku teenindamise lepingu maksimaalne kestus on „kümme aastat bussiteenuste ja 15 aastat reisijateveoteenuste puhul raudteel või muudel rööbasteedel.” Artikli 4 lõike 4 kohaselt on vajaduse korral lubatud avaliku teenindamise lepingu kehtivusaega 50 % võrra pikendada, võttes

(1) Komisjoni otsus N 588/2002 – Ühendkuningriik – toetus kaugliini bussiteenuse osutamiseks.

arvesse varade amortiseerumist. Selline pikendamine on lubatud juhul, kui avaliku teenuse pakkuja poolt antavad vahendid on avaliku teenindamise lepinguga hõlmatud reisijateveeteenuste osutamiseks vajalike põhivahenditega võrreldes olulised ning need on valdavalt seotud selle lepinguga hõlmatud reisijateveetustega.

Nende kahe tingimuse tõlgendamine sõltub konkreetsest olukorrast. Nagu määruse (EÜ) nr 1370/2007 põhjenduses 15 on rõhutatud, „võib pikaajaliste lepingute sõlmimine põhjustada turu sulgemist tarbetult pikaks ajavahemikuks, vähendades seega konkurentsivõimet tulenevat kasu. Konkurentsivõimetus mini-meerimiseks teenuste kvaliteeti säilitades peaksid avaliku teenindamise lepingud olema piiratud kestusega.” Lisaks on väga pika kestusega lepingu puhul suureneva ebamäärasuse tõttu keeruline riske ettevõtja ja asutuse vahel nõuetekohaselt jagada. Teisalt on põhjenduses 15 selgitatud, et „on vaja ette näha ka võimalus avaliku teenindamise lepingute pikendamiseks maksimaalselt poole võrra nende esialgses kestuses, kui avaliku teenuse pakkuja peab investeerima varadesse, mille amortisatsiooniaeg on ebatavaliselt pikk, samuti ka äärepoolseimate piirkondade puhul, tingituna nende eripärast ja piirangutest, nagu on osutatud Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklis 349.”

Iga otsust avaliku teenindamise lepingu pikendamise kohta 50 % võrra tuleks seepärast hinnata kahest aspektist: avaliku teenindamise leping peab kohustama teenusepakkujat investeerima vahenditesse (näiteks veerem, hoolderajatised või infrastruktuur), mille amortisatsiooniaeg on erakordselt pikk.

Tavaliselt teeb pädev asutus otsuse lepingu kehtivusaja pikendamise kohta enne uue lepingu sõlmimist. Kui otsus kehtivusaja pikendamise kohta tuleb teha lepingu kehtivuse ajal, sest kavandatud investeering uue veeremi ostuks tehakse mitte lepingu kehtivuse alguses, vaid hilisemas staadiumis (näiteks tehnilistel põhjustel), peab see võimalus olema pakkumisdokumentides selgelt esile toodud ning dokumentides peavad olema asjakohaselt kajastatud hüvitamise tingimused. Artikli 4 lõike 4 kohaselt ei tohi lepingu kestust pikendada mingil juhul rohkem kui 50 % võrra.

#### 2.2.8. Artikli 4 lõige 5. Pädevate asutuste võimalused, kui nad leiavad, et teenusepakkuja vahetumisel on soovitatav võtta meetmeid töötajate kaitses

Artikli 4 lõikes 5 on sätestatud, et „ilma et see piiraks liikmesriikide ja ühenduse õigust, sealhulgas tööturu osapoolte vahel sõlmitud kollektiivlepinguid, võivad pädevad asutused nõuda valitud avaliku teenuse pakkujalt, et see annaks eelnevalt töölevõetud töötajatele õigused, mis neil oleks juhul, kui nad oleks üle viidud nõukogu 12. märtsi 2001. aasta direktiivi 2001/23/EÜ (ettevõtjate, ettevõtete või nende osade üleminekul töötajate õigusi kaitsvate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta) <sup>(1)</sup> kohaselt. Kui pädevad asutused nõuavad avaliku teenuse osutajalt teatud sotsiaalsete standardite järgimist, peavad pakkumisdokumentid ja avaliku teenindamise lepingud sisaldama asjaomase personali loetelu, personali lepingujärgsete õiguste läbiipaistvaid üksikasju ning tingimusi, mille alusel on töötajad teenustega seotud.

Vastavalt subsidiaarsuse põhimõttele ning põhjendustes 16 ja 17 sätestatule, on pädevatel asutustel järgmised võimalused töötajate kaitsmiseks teenusepakkuja vahetumise korral:

- i) mitte võtta konkreetseid meetmeid. Sellisel juhul on töötajate õigused, näiteks üleviimisega seotud õigused, tagatud ainult siis, kui on täidetud direktiivi 2001/23/EÜ kohaldamise tingimused, näiteks juhul, kui antakse üle märkimisväärne materiaalne vara nagu veerem <sup>(2)</sup>.

<sup>(1)</sup> EÜT L 82, 22.3.2001, lk 16.

<sup>(2)</sup> Kooskõlas Euroopa Liidu Kohtu praktikaga kohaldatakse direktiivi 2001/23/EÜ ettevõtte ülemineku korral, mis toimub pärast avaliku teenindamise lepingu pakkumismenetlust. Nende tegevusvaldkondade puhul, mille tegevus on seotud materiaalse varaga, näiteks bussi- ja raudteetransport, kohaldatakse direktiivi siis, kui üle antakse oluline osa materiaalsest varast. Direktiivi 2001/23/EÜ tähenduses on tegemist ülevõtmisega ka juhul, kui sellise materiaalse vara puhul, mida varem kasutas üleandja, kelle ülevõtja üle võttis, omandiõigus üle ei lähe (näiteks juhul, kui uue ettevõtja poolt üle võetud materiaalne vara ei kuulunud mitte tema eelkäijale, vaid selle oli tema kasutusse andnud tellija); vt komisjoni memorandum, milles käsitletakse töötajate õigusi ettevõtete ülemineku korral: <http://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=707&langId=et&intPagId=208>



- ii) nõuda, et eelnevalt tööle võetud töötajatele antaks õigused, mis neil oleks juhul, kui nad oleks üle viidud direktiivi 2001/23/EÜ tähenduses, olenemata sellest, kas direktiivi 2001/23/EÜ kohaldatakse või mitte. Määruse (EÜ) nr 1370/2007 põhjenduses 16 on sätestatud, et „see direktiiv ei takista liikmesriike tagamast töötajate muude õiguste kui nende, mis on hõlmatud direktiiviga 2001/23/EÜ, üleviimise tingimusi, võttes seejuures vajadusel arvesse siseriiklike õigusaktide, eeskirjade, haldussätete, kollektiivlepingute või tööturu osapoolte vahel sõlmitud kokkulepetega kehtestatud sotsiaalseid standardeid.”;
- iii) nõuda, et avaliku transporditeenuse pakkuja peaks kinni teatavatest sotsiaalsetest standarditest kogu personali puhul, kes osaleb avalike veoteenuste pakkumises, „selleks et tagada teenusepakkujate vahel läbipaistvad ja võrreldavad konkurentsitingimused ning vältida sotsiaalse dumpingu ohtu”, nagu on sätestatud määruse (EÜ) nr 1370/2007 põhjenduses 17. Näiteks võiksid need standardid olla seotud ettevõtte tasandil sõlmitud kollektiivlepinguga või asjakohase turusegmendi suhtes sõlmitud kollektiivlepinguga;
- iv) kombineerida võimalusi ii ja iii.

Kui pädevad asutused nõuavad töötajate üleviimist või kehtestavad teatavad sotsiaalsed standardid, on nad tööhõivetingimuste läbipaistvuse tagamiseks kohustatud määratlema need kohustused selgelt ja üksikasjalikult pakkumisdokumentides ja avaliku teenindamise lepingutes.

#### 2.2.9. Artikli 5 lõike 2 punkt e. Avaliku teenindamise lepinguga seotud allhanke tingimused sõltuva teenusepakkujaga sõlmitud lepingu puhul

Sõltuva teenusepakkujaga sõlmitud avaliku teenindamise otselepingute puhul on allhankelepingute sõlmimise suhtes kehtestatud ranged tingimused. Vastavalt artikli 5 lõike 2 punktile e peab sõltuv teenusepakkuja osutama sellisel juhul suurema osa avalikest reisijateveoteenustest ise. Selle sätte kavandas seadusandja selleks, et mõistel „sõltuv teenusepakkuja” pädeva asutuse kontrolli all oleks sisu, sest muidu võiks sõltuval teenusepakkujal tekkida õigus sõlmida kõigi või suurema osa transporditeenuste osutamiseks allhankeleping mõne teise üksusega. Seega on artikli 5 lõike 2 punkti e eesmärk vältida fiktiivsete sõltuvate teenusepakkujate loomist. Avalike reisijateveoteenuste pakkumine sõltuva teenusepakkuja poolt on erand artikli 5 lõikes 3 sätestatud põhimõttest, mille kohaselt peab „avaliku teenindamise lepingud sõlmima võistleva pakkumismenetluse alusel.” Vastavalt määruse (EÜ) nr 1370/2007 põhjendusele 7 „muudab teenusepakkujate vahelise reguleeritud konkurentsi lubamine teenused atraktiivsemaks, uuenduslikumaks ja odavamaks.” Ilma et see piiraks juhtumipõhist hindamist, oleks mõistlik eeldada, et allhangete puhul, mis hõlmavad avaliku transpordi teenuste mahust rohkem kui kolmandiku, tuleb esitada mõjuvad põhjendused, eelkõige seoses artikli 5 lõike 2 punktis e sätestatud eesmärkidega, nagu eespool selgitatud. Tavaliselt käsitletakse kõnealuste veoteenuste netoväärtust. Igal juhul peab allhankelepingute sõlmimine sõltuvate teenusepakkujate poolt toimuma kooskõlas asjakohaste riigihankeid käsitlevate õigusaktidega.

Lõpuks tuleb märkida, et määruse (EÜ) nr 1370/2007 kohaselt on lubatud kehtestada avaliku teenindamise lepinguga veoteenuse minimaalne osakaal, mille ulatuses võib teenusepakkuja avaliku teenindamise lepingu kohaselt sõlmida allhankelepinguid. Lepinguga võib kõnealuse osakaalu ette näha, kui määruse sätetes esitatud nõuded on täidetud, eelkõige seoses ülemmääraga, mille ulatuses võib avaliku teenindamise lepingu raames sõlmida allhankelepinguid.

### 2.3. Avaliku teenindamise lepingute sõlmimine

Käesolevas peatükis esitatakse tõlgendamissuunised mitme sätte kohta, milles käsitletakse avaliku teenindamise lepingute sõlmimist. Igal juhul peab allhankelepingute sõlmimine sõltuvate teenusepakkujate poolt toimuma kooskõlas asjakohaste riigihankeid käsitlevate õigusaktidega.

#### 2.3.1. Artikli 5 lõike 2 punkt b. Tingimused, mille alusel võib avaliku teenindamise lepingu sõlmida otse sõltuva teenusepakkujaga

Määrus (EÜ) nr 1370/2007 võimaldab kohalikel pädevatel asutustel osutada avalikku reisijateveoteenust raudteel ja maanteel ise või sõlmida avaliku teenindamise leping otse sõltuva teenusepakkuja. Kui asutused valivad teise võimaluse, peavad nad järgima mitut artikli 5 lõikes 2 sätestatud ranget nõuet ja tingimust. Komisjon märgib järgmist.

- i) Artikli 5 lõikes 2 on sätestatud, et avalikku integreeritud reisijateveoteenust osutav kohalik pädev asutus või asutuste rühm võib sõlmida sõltuva teenusepakkujaga avaliku teenindamise otselepingu. See tähendab, et avalik reisijateveoteenus, mida osutatakse kohalike pädevate asutustega sõlmitud otselepingu alusel, peab hõlmama geograafiliselt, transpordiliigi või tariifide kaudu kogu territooriumit, mis kuulub selliste pädevate asutuste haldusalasse. Samuti leiab komisjon, et kohaliku pädeva asutuse või asutuste järelevalve all pakutavate avalike transporditeenuste geograafiline ulatus tuleb määratleda selliselt, et kõnealused kohalikud teenused vastaksid üldjuhul linnastu või maapiirkonna vajadustele.
- ii) Artikli 2 punktis j sätestatud ja artikli 5 lõikes 2 täpsustatud eeskirjadest, mis käsitlevad sõltuva teenusepakkuja kontrollimist pädeva asutuse poolt, tuleb igal juhul kinni pidada. Sõltuv teenusepakkuja peab olema „õiguslikult eraldiseisev üksus, kelle üle kohalik pädev asutus (...) teostab kontrolli, mis on sarnane tema enda osakondade üle teostatava kontrolliga.” Pädeva asutuse poolt sõltuva teenusepakkuja kontrollimise tõhususe hindamisel võetakse arvesse artikli 5 lõike 2 punktis a sätestatud kriteeriume. Need kriteeriumid on „pädeva asutuse esindatuse tase teenusepakkuja haldus-, juht- või järelevalveorganites, teenusepakkuja põhikirjas esinevad sellekohased andmed, omandisuhe, pädeva asutuse tegelik mõju ja kontroll teenusepakkuja strateegiliste ja üksikute juhtimisotsuste üle.” Kontrolli hindamine peab põhinema kõikidel nendel kriteeriumidel, kui need on asjakohased.
- Omandisuhte osas ei ole määrusega (EÜ) nr 1370/2007 ette nähtud, et sõltuva teenusepakkuja aktsiakapital peaks kuuluma täies ulatuses pädevatele asutustele. See võib olla asjakohane näiteks avaliku ja erasektori partnerluse korral. Seega on sõltuva teenusepakkuja tõlgendus määruses (EÜ) nr 1370/2007 laiem kui Euroopa Liidu Kohtu praktikast tulenev tõlgendus<sup>(1)</sup>. Siiski peab pädeva asutuse tõhus kontroll olema tõendatud muude kriteeriumide kohaselt, millele on osutatud artikli 5 lõike 2 punktis a.
- iii) Et vähendada konkurentsimoonusi, on artikli 5 lõike 2 punktis b sätestatud, et sõltuva teenusepakkuja ning kõigi tema kontrolli all olevate üksuste transporditegevus peab olema geograafiliselt piiratud pädeva asutuse haldusterritooriumiga või kohaliku pädeva asutusega ühiselt kontrollitava territooriumiga. Seega ei tohi kõnealused teenusepakkujad või asutused osaleda väljaspool pädeva asutuse haldusterritooriumi korraldatud võistlevas pakkumismenetluses avaliku reisijateveoteenuse pakkumiseks. Artikli 5 lõike 2 punktis b on teadlikult kasutatud laiatähenduslikku sõnastust, et vältida selliste äriühingustruktuuride loomist, mille eesmärk on vältida eeltoodud geograafilisi piiranguid. Ilma et see piiraks väljuvate liinidega seotud sätteid, millele on osutatud punktis v, on komisjon eriti range geograafilist ulatust käsitleva sätte kohaldamise suhtes, eelkõige juhul, kui kohalik pädev asutus kontrollib nii sõltuvat teenusepakkujat kui ka transporditeenust pakkuvat muud ettevõtjat.
- iv) Sarnaselt riigihankeid ja kontsessioone käsitlevale kohtupraktikale, milles sätestatakse, et sõltuva teenusepakkuja tegevus ei tohiks olla turule orienteeritud,<sup>(2)</sup> tuleks artikli 5 lõike 2 punkti b, milles on sätestatud, et „sõltuva teenusepakkuja (...) avaliku reisijateveoga seotud tegevus toimub kohaliku pädeva asutuse haldusterritooriumil (...) ning et nad ei osale väljaspool kohaliku pädeva asutuse haldusterritooriumi korraldatavates pakkumismenetlustes avaliku reisijateveoteenuse osutamiseks”, tõlgendada järgmiselt: sõltuv teenusepakkuja või üksus, kelle üle sõltuval teenusepakkujal on mõju, ei tohi osutada avaliku reisijateveo teenust, ka mitte alltöövõtjana, ega osaleda pakkumismenetlustes väljaspool pädeva asutuse haldusterritooriumi liidus või mujal maailmas võimaliku kaudse mõju tõttu siseturule.
- v) Artikli 5 lõike 2 punkt b võimaldab teenusepakkujal tegeleda „väljuvate liinide või selle tegevuse muude kõrvalelementidega, mis sisenevad naabruses asuva kohaliku pädeva asutuse territooriumile.” See säte võimaldab teatavat paindlikkust transpordi korraldamisel naaberpiirkondade vahel. Seega võivad seotud teenusepakkujad osutada teenuseid väljaspool nende kohaliku pädeva asutuse halduspiirkonda teatavas ulatuses. Selleks et hinnata, kas avaliku teenindamise lepingu alusel pakutav teenus on kooskõlas kõnealuse sättega, tuleks lähtuda järgmistest kriteeriumidest: veoteenus peab toimuma asjaomase pädeva

<sup>(1)</sup> Otsus kohtuasjas C-324/07: Coditel Brabant SA vs. Commune d'Uccle ja Région de Bruxelles-Capitale, EKL 2008, lk I-8457, punkt 30.

<sup>(2)</sup> Seotud teenusepakkujat käsitleva kohtupraktika kohaselt ei ole teenusepakkujal keelatud osaleda võistlevates pakkumismenetlustes väljaspool pädeva asutuse territooriumi. Kuid kohtupraktikas on selgelt osutatud, et turule orienteeritud ettevõtja puhul muutub omavalitsuse kontroll tühiseks (vt otsus kohtuasjas C-458/03, Parking Brixen GmbH vs. Gemeinde Brixen ja Stadtwerke Brixen AG., EKL 2005, lk I-08585).

asutuse haldusterritooriumi ja naaberterritooriumi vahel ning veoteenus peab olema pigem kõrvaltegevus, mitte avaliku teenindamise lepingu alusel pakutava avaliku transporditeenuse peamine eesmärk. Selleks et hinnata, kas avalik veoteenus on kõrvaltegevus, võrdleb komisjon selle mahtu (maanteeõiduki või rongi läbitud kilomeetrite arv) sõltuva teenusepakkuja lepingu(te)ga hõlmatud avaliku veoteenuse kogumahuga.

### 2.3.2. Artikli 5 lõige 3. Avaliku teenindamise lepingu võistleva pakkumismenetluse nõuded

Artikli 5 lõikes 3 on sätestatud, et kui pädev asutus pöördub avaliku reisijateveoteenuse osutamiseks kolmanda osapoole poole, kes ei ole sõltuv teenusepakkuja, peab avaliku teenindamise lepingud sõlmima õiglase, läbipaistva ja mittediskrimineeriva võistleva pakkumismenetluse alusel.

Artikli 5 lõikes 3 on sätestatud mõned muud üksikasjad tingimuste kohta, mida võistleva pakkumismenetluse korraldamisel tuleb järgida. Punkti 2.4.1 kohaselt peab lepingu sõlmimise kord olema kavandatud selliselt, et luua tõhusa konkurentsi tingimused. Selleks et rakendada aluslepingu üldpõhimõtteid, nagu läbipaistvus ja mittediskrimineerimine, tuleb pakkumiste hindamiskriteeriumid avaldada näiteks pakkumisdokumentides. Kuigi seda kõnealuse määrusega ei nõuta, võivad liikmesriigid soovi korral kohaldada üksikasjalikumaid menetluseeskirju, mis on sätestatud liidu riigihankealastes õigusaktides, näiteks direktiivides 2014/24/EL ja 2014/25/EL, või konsessioone käsitlevas direktiivis 2014/23/EL.

Vastavalt määruse (EÜ) nr 1370/2007 artikli 5 lõikele 3 võib pädev asutus spetsiifiliste või keerukate nõuete korral siiski otsustada, et tehakse eelvalik ja läbirääkimisi peetakse eelvalikusse kuuluvate ettevõtjatega. Näiteks juhul, kui pakkumismenetluses osalejad peavad leidma tehnoloogiliselt uuenduslikke transpordilahendusi, et täita pakkumisdokumentides esitatud nõuded. Ka eelvaliku ja läbirääkimiste korral peavad valiku- ja lepingu sõlmimise menetlused vastama kõikidele artikli 5 lõikes 3 sätestatud tingimustele.

Selleks et tagada potentsiaalsetele pakkujatele õiglased ja võrdsed võimalused, peab ajavahemik võistleva pakkumismenetluse algatamise ja pakkumiste esitamise vahel ning võistleva pakkumismenetluse algatamise ja veoteenuste pakumise algusaja vahel olema asjakohane ja mõistliku pikkusega.

Et muuta võistlev pakkumismenetlus läbipaistvamaks, peavad pädevad asutused esitama võimalikele pakkujatele kõik asjakohased tehnilised ja finantsandmed ning olemasolu korral ka teabe kulude ja tulude jaotamise kohta, et aidata neil oma pakkumisi ette valmistada. Kõnealune jagatud teave ei tohi kahjustada kolmandate isikute õigustatud ärihuvide kaitset. Selleks et pädevad asutused saaksid täita oma teatamiskohustust, peavad raudteeveo-ettevõtjad, raudteefrastruktuuri-ettevõtjad ja muud asjaomased isikud tegema nendele asutustele kättesaadavaks asjakohased täpsed andmed.

### 2.3.3. Artikli 5 lõige 4. Tingimused, mille alusel võib pädev asutus sõlmida avaliku teenindamise otselepingu, kui lepingu maht on väike või kui selline leping sõlmitakse VKEga

Ilma võistleva pakkumismenetluseta võib pädev asutus sõlmida avaliku teenindamise otselepingu juhul, kui lepingumaht on väike või kui leping sõlmitakse väikese või keskmise suurusega ettevõtjaga (artikli 5 lõige 4). Avaliku teenindamise leping loetakse väikesemahuliseks, kui selle keskmine aastane maksumus on väiksem kui üks miljon eurot või kui aastane läbisõit on väiksem kui 300 000 kilomeetrit. Väike või keskmise suurusega ettevõtja on ettevõtja, kellele ei kuulu rohkem kui 23 sõidukit. Sellisel juhul võib läviväärtust suurendada ja lepingu keskmine aastane maksumus peaks jääma alla 2 miljoni euro või läbisõit alla 600 000 kilomeetri.

Sõidukite piirarvu käsitlev VKEde määratlus osutab, et kõnealuse sätte puhul peetakse silmas bussivedu, mitte trammi-, metroo- või rongitransporti. Sõidukite arvu piirangut (23 sõidukit) tuleb tõlgendada kitsendavalt, et vältida artikli 5 lõikes 4 kirjeldatud erandolukorra kuritarvitamist. Seega tuleb mõistet „kasutuses olevad sõidukid“ tõlgendada kui avaliku transporditeenuse pakkuja kasutuses olevate sõidukite koguarvu, mitte ainult kui konkreetse avaliku teenuse pakumise lepinguga hõlmatud sõidukeid.

Riiklik seadusandja võib otsustada, et pädev asutus peab sellisel juhul rakendama reeglit, et avaliku teenindamise lepingud sõlmitakse õiglase, avatud, läbipaistva ja mittediskrimineeriva pakkumismenetluse alusel.

*2.3.4. Artikli 5 lõige 4. Liikmesriikide võimalus kehtestada madalam läviväärtus otselepingu sõlmimiseks juhul, kui lepingumaht on väike või kui leping sõlmitakse väikese või keskmise suurusega ettevõtjaga*

Artikli 5 lõige 4 võimaldab liikmesriikidel i) kohustada oma pädevaid asutusi rakendama põhimõtet, et avaliku teenindamise lepingud tuleb sõlmida õiglase, avatud, läbipaistva ja mittediskrimineeriva võistleva pakkumismenetluse teel ka siis, kui lepingumaht on väike või kui leping sõlmitakse väikese või keskmise suurusega ettevõtjaga; ii) samuti võivad liikmesriigid otsustada vähendada selliste lepingute sõlmimiseks kehtestatud läviväärtust või iii) lähtuda määruse (EÜ) nr 1370/2007 artikli 5 lõikes 4 sätestatud läviväärtusest.

*2.3.5. Artikli 5 lõige 6. Raudteeteenused, mille puhul võib kasutada otselepingu sõlmimise menetlust*

Artikli 5 lõike 6 kohaselt võivad pädevad asutused sõlmida avaliku teenindamise otselepingud raudteetranspordi kohta, „kuid mitte rööbastranspordiliikide, nagu metroo või trammid kohta.”

Lepingu sõlmimisel asutuse poolt üldhuviteenuse pakkumiseks kolmandatele isikutele peab kinni pidama asutamislepingu üldpõhimõtetest, nagu läbipaistvus ja võrdne kohtlemine<sup>(1)</sup>. Artikli 5 lõike 6 kohaselt sõlmitud otselepingute suhtes ei kohaldata erandeid aluslepingu nimetatud põhimõtetest. See on ka põhjus, miks on määruse (EÜ) nr 1370/2007 artikli 7 lõigetes 2 ja 3 sätestatud nõue, et pädev asutus peab avaldama teatava teabe raudteetranspordi käsitlevate avaliku teenindamise otselepingute kohta hiljemalt üks aasta enne ja ühe aasta jooksul pärast lepingu sõlmimist.

Võistleva pakkumismenetluse üldreeglit tehtavat erandit tuleb samuti kohaldada piiratud. Raudteeveo asendamist raudteeõrgu häirete korral näiteks bussiveoteenusega, mida avaliku teenuse pakkujalt lepinguga võidakse nõuda, ei saa pidada raudteetransporditeenuseks ning järelikult ei kuulu see artikli 5 lõike 6 alla. Raudteevedu asendavate bussiveoteenuste tellimisel alltöövõtjalt tuleb järgida asjakohaseid riigihankeid käsitlevaid õigusakte.

Seda, kas teatavat liiki linna- või linnalähiliinide raudteetranspordisüsteemide suhtes, nagu S-Bahn (Austrias, Saksamaal ja Taanis) ja RER (Prantsusmaal) või muude rööbastranspordiliikidega (metroo ja tramm) sarnanivate süsteemide, nagu trammilt-rongile teenuste ja teatavate automaatrongiteenuste puhul, kus kasutatakse optilist juhtimissüsteemi, saab kohaldada artikli 5 lõikes 6 sätestatud erandit, tuleb hinnata iga üksikjuhtumi puhul eraldi, kohaldades sobivaid kriteeriume. Eelkõige sõltub erandi kohaldamine näiteks sellest, kas vaatlusalused süsteemid on tavatingimustes koostalitlusvõimelised ja/või kasutavad traditsioonilise raudteetranspordiga sama taristut. Kuigi nn trammilt-rongile teenuste puhul on tegemist rööpatranspordiga, tuleks neid eriomaduste tõttu siiski käsitada „muu rööbastranspordiliigina”.

*2.3.6. Avaliku teenindamise lepingute muutmine*

Kui kehtivat avaliku teenindamise lepingut on vaja muuta, näiteks kui veoteenuse mahtu ja asjakohast hüvitist tuleb kohandada seoses metrooliini pikendamisega, tekib küsimus, kas pädev asutus peaks algatama uue lepingu sõlmimise menetluse või saab lepingut muuta ilma lepingu sõlmimise menetluseta.

Euroopa Liidu Kohus on sedastanud, et väikeste ja väheoluliste muudatuste korral ei ole uue konkursi korraldamine vajalik, et tagada EÜ asutamislepingu üldpõhimõtete, näiteks läbipaistvuse ja

<sup>(1)</sup> Vt näiteks määruse (EÜ) nr 1370/2007 põhjendus 20: „Kui pädev asutus otsustab teha üldhuviteenuse osutamise ülesandeks kolmandale osapoolle, peab ta valima avaliku teenuse osutaja vastavalt riigihanketinguid ja kontsessioone käsitlevale ühenduse õigusele, nagu on sätestatud asutamislepingu artiklitega 43–49, ning läbipaistvuse ja võrdse kohtlemise põhimõtetele.”

mittediskrimineerimise põhimõtte järgimine, ning piisab lihtsalt lepingu muutmisest <sup>(1)</sup>. Selleks et tagada menetluse läbipaistvus ja pakkujate võrdne kohtlemine sisuliste muudatuste tegemisel nende teenuse osutamise kontsessioonilepingute või riigihankelepingute olulistes sätetes, mille suhtes kohaldatakse riigihangete direktiive, on Euroopa Kohtu otsuse kohaselt teatavatel juhtudel vaja sõlmida uus leping. Seda eelkõige juhul, kui uued sätted erinevad oluliselt esialgse lepingu tingimustest ja kui neist ilmneb järelikult poolte soov pidada uusi läbirääkimisi lepingu oluliste tingimuste osas.

Vastavalt Euroopa Kohtu praktikale võib lepingu kehtivusaajal tehtud muudatust pidada sisuliseks, kui muudatusega tuuakse lepingusse sisse tingimusi, mis juhul, kui need oleksid olnud ette nähtud esialgses lepingu sõlmimise menetluses, oleksid võimaldanud osaleda ka teistel pakkujatel peale nende, kes esialgses menetluses tunnistasid nõudeid täitnuks, või oleksid võimaldanud tunnistada edukaks mõne muu pakkumuse kui see, mis esialgu välja valiti.

Kuna määruses (EÜ) nr 1370/2007 puuduvad asjakohased sätted, kohaldatakse nimetatud määrusega hõlmatud avaliku teenindamise lepingutes tehtavate muudatuste suhtes eespool osutatud kohtupraktika põhimõtteid. Selleks et teha kindlaks, millised on väheolulised muudatused, tuleb iga juhtumit hinnata eraldi, lähtudes objektiivsetest kriteeriumidest <sup>(2)</sup>.

#### 2.4. Avalike teenuste hüvitamine

Hüvitamisele kohaldatavate eeskirjadega, mis on sätestatud määruses (EÜ) nr 1370/2007, välditakse ülemäärast hüvitamist ning tagatakse vastavus asutamislepingu põhimõtetele. Eeskirjades käsitletakse ka mõistliku kasumi ja tõhususstiimuli mõistet, äritegevuse ristsubsideerimist avalike teenuste osutamise kohustuse täitmise eest makstud hüvitisest ning komisjoni eel- ja järelkontrollimenetlusi seoses avalike teenuste eest makstava hüvitisega.

##### 2.4.1. Artikli 4 kõige 1 ja artikli 5 lõige 3. Ülekompenseerimise vältimine avatud ja võistleva avaliku pakkumismenetluse alusel sõlmitud avaliku teenindamise lepingu korral

Erinevalt teistest majandussektoritest ei kohaldata ELi toimimise lepingu artikli 106 lõiget 2 juhul, kui hüvitist makstakse avaliku teenuse osutamise kohustuse täitmise eest maismaatranspordi valdkonnas. Kirjeldataud hüvitise korral kohaldatakse pigem ELi toimimise lepingu artiklit 93. Seega ei kohaldata maismaatranspordi <sup>(3)</sup> suhtes Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 106 lõikel 2 põhinevaid liidu eeskirju, milles käsitletakse üldist majandushuvi pakkuvate teenuste <sup>(4)</sup> eest makstavat hüvitist.

Kui hüvitiste maksmine avaliku reisijateveoteenuse osutamise eest raudteel ja maanteel toimub kooskõlas määrusega (EÜ) nr 1370/2007, loetakse hüvitisid siseturuga kokkusobivaks ning kõnealuse määruse artikli 9 lõike 1 kohaselt on hüvitisid vabastatud ELi toimimise lepingu artikli 108 lõikega 3 sätestatud eelneva teatamise kohustusest.

Eeldatav kokkusobivus siseturuga ja teatamise nõudest tehtav erand ei välista, et avalike veoteenuste osutamise eest makstava hüvitise näol võib olla tegemist riigiabi. Et hüvitis ei kujutaks endast riigiabi, peab see vastama neljale tingimusele, mille Euroopa Kohus sätestas Altmarki kohtuotsuses <sup>(5)</sup>.

<sup>(1)</sup> Otsus kohtuasjas C-337/98: Euroopa Komisjon vs. Prantsusmaa, EKL 2000, lk I-8377, punktid 44 ja 46; otsus kohtuasjas C-454/06: presstext Nachrichtenagentur, EKL 2008, lk I-4401, punkt 34; otsus kohtuasjas C-91/08: Wall AG, EKL 2010, lk I-02815, punktid 37 ja 38.

<sup>(2)</sup> Euroopa Kohus osutas kohtuasja Wall AG puhul, et alltöövõtja asendamine – isegi kui niisugune võimalus on lepinguga ette nähtud – võib erandjuhtudel kujutada endast kontsessioonilepingu olulise sätte sisulist muutmist, kui ühe alltöövõtja eelistamine mõnele teisele on asjaomaseid teenuseid iseloomustavaid asjaolusid arvestades lepingu sõlmimisel määrava tähtsusega element, mille kontrollimine kuulub igal juhul eelotsusetaotluse esitanud kohtu pädevusse.

<sup>(3)</sup> Siiski kohaldatakse maismaatranspordi suhtes komisjoni määrust nr 360/2012 Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklite 107 ja 108 kohaldamise kohta üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid osutavatele ettevõtjatele antava vähesese tähtsusega abi suhtes (ELT L 114, 26.4.2012, lk 8).

<sup>(4)</sup> Komisjoni otsus Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 106 lõike 2 kohaldamise kohta üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid osutavatele ettevõtjatele avalike teenuste eest makstava hüvitisena antava riigiabi suhtes (ELT L 7, 11.1.2012, lk 3) ja Euroopa Liidu raamistik riigiabi jaoks, mida antakse avalike teenuste eest makstava hüvitisena (ELT C 8, 11.1.2012, lk 15).

<sup>(5)</sup> Otsus kohtuasjas C-280/00: Altmark Trans GmbH ja Regierungspräsidium Magdeburg vs. Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, EKL 2003, lk I-7747. Vt eelkõige punkt 3 komisjoni teatises Euroopa riigiabi eeskirjade kohaldamise kohta üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamise eest makstava hüvitise suhtes (ELT C 8, 11.1.2012, lk 4).

Avatud, läbipaistva ja mittediskrimineeriva võistleva pakkumismenetlusega artikli 5 lõike 3 tähenduses viiakse miinimumini avaliku teenindamise hüvitised, mida pädevad asutused peavad maksma teenusepakkujatele pakkumuses ettenähtud avaliku teenuse taseme saavutamiseks, vältides sellega ülekompenseerimist. Sellisel juhul ei ole vaja kohaldada määruse lisas esitatud üksikasjalikke hüvitamisele kohaldatavaid eeskirju.

Selleks et riigihankemenetlus oleks kooskõlas artikli 5 lõikega 3, peab see olema kavandatud nii, et oleks tagatud tõhusa konkurentsi tingimused. Kooskõlas artikli 5 lõikega 3 võivad pakkumismenetluse täpsed tingimused varieeruda, mis võimaldab näiteks teatavat paindlikkust läbirääkimistel pädeva asutuse ja pakkumuse esitanud äriühingute vahel. Samas peavad läbirääkimised olema õiglasel ja järgima läbipaistvuse ja mittediskrimineerimise põhimõtteid. Näiteks ainult läbirääkimisi hõlmav menetlus ilma hanketeate eelneva avaldamiseta on vastuolus artikli 5 lõike 3 kohaste läbipaistvuse ja mittediskrimineerimise põhimõtetega. Seega ei ole kõnealune menetlus kooskõlas artikli 5 lõikega 3. Pakkumismenetlus, millega piiratakse põhjendamatu võimalike pakkujate arvu, ei ole samuti kooskõlas artikli 5 lõikega 3. Seega peavad pädevad asutused olema eriti valvsad, kui ilmneb selgeid märke ebatõhusa konkurentsi kohta, eelkõige näiteks siis, kui esitatakse ainult üks pakkumus. Selliste juhtumite korral on ka tõenäoline, et komisjon uurib pakkumismenetlusega seotud konkreetseid asjaolusid.

Valikukriteeriumid, sealhulgas näiteks kvaliteedi-, keskkonnaalased ja sotsiaalsed kriteeriumid, peaksid olema tihedalt seotud pakutava teenuse sisuga. Pakkumusi hindav asutus võib oma pakkumusi käsitlevas otsuses kehtestada kõigile ettevõtjatele kohustuslikud kvalitatiivsed standardid või arvestada eri ettepanekute kvalitatiivseid aspekte.

Ette võib tulla ka olukordi, kus artikli 5 lõike 3 kohane hankemenetlus ei võimalda piisavalt avatud ja tõelist konkurentsi. Seda näiteks pakutavate teenuste keerukuse või ulatuse tõttu või konkreetse teenusepakkuja valduses olevate või lepingu täitmiseks vajalike varade või infrastruktuuri tõttu.

#### 2.4.2. Artikkel 6. Ülekompenseerimise vältimine avaliku teenindamise otselepingute puhul

Avaliku teenindamise otselepingu sõlmimine vastavalt artikli 5 lõigetele 2, 4, 5 või 6 ning üldeeskirja kehtestamine artikli 3 lõike 2 tähenduses ei taga hüvitise suuruse vähendamist miinimumini. Seda põhjusel, et otselepingu sõlmimine ei tulene konkureerivate turujõudude vastastikusest mõjust, vaid pigem pädeva asutuse ja teenusepakkuja otsestest läbirääkimistest.

Artikli 6 lõikes 1 on sätestatud, et ülekompenseerimise vältimiseks peab hüvitis avaliku teenindamise otselepingute või üldeeskirjade puhul vastama määruse (EÜ) nr 1370/2007 ja selle lisa sätetele. Kõnealuse määruse lisas on nõutud järelkontrolli teostamist tagamaks, et hüvitised ei oleks suuremad kui avaliku teenuse osutamise tegelikud netokulud lepingu kehtivusajal. Lisaks on komisjon seisukohal, et lepingu kehtivusajal on vaja teostada korrapäraseid kontrollimisi, et avastada ja vältida ülemäära hüvitamist juba varases etapis. Eelkõige puudutab see pikaajalisi lepinguid.

Hüvitised peavad jääma avaliku teenindamise kohustuse netofinantsmõju piiresse. Viimane arvutatakse järgmiselt: kulud miinus avaliku teenuse osutamisest saadud tulud miinus võrgumõjuga kaasnevad võimalikud tulud pluss mõistlik kasum.

Kulude poolel võib arvesse võtta kõiki kulusid, mis on otseselt seotud avaliku teenuse osutamisega, näiteks vedurijuhtide palgad, veovool, veeremi hooldus, üldkulud (juhtimis- ja halduskulud) ning sidusettevõtete lepinguga seotud kulud. Kui ettevõtja tegevus ei piirdu üksnes avaliku teenindamisega, võib lisaks avaliku teenuse osutamiseks vajalikele otsestele kuludele võtta arvesse asjakohast osa kuludest, mis jagunevad avaliku teenindamise ja muu tegevuse (näiteks büroode rendikulud, raamatupidajate ja haldustöötajate palgad) vahel. Kui ettevõtjal on mitu avaliku teenindamise lepingut, jagatakse ühised kulud mitte ainult avaliku teenuse osutamise lepingute ja muu tegevuse vahel, vaid ka avaliku teenuse osutamise lepingute kaupa. Selleks et



määrata kindlaks avaliku teenindamise kuludes arvesse võetav ühiste kulude asjakohane osa, võib võrdlusväärtuseks seada ressursside kasutamise turuhinnad, kui need on kättesaadavad. Kui turuhinnad ei ole kättesaadavad, võib vajaduse korral kasutada muid meetodeid.

Avaliku teenuse osutamisega otseselt või kaudselt seotud tulud, nagu piletite või toidu ja jookide müügist saadud tulu, tuleb maha arvata kuludest, mille jaoks hüvitist taotletakse.

Avalike reisijateveoteenuste osutamine avaliku teenindamise lepingu alusel transpordiettevõtja poolt, kes on seotud ka muu äritegevusega, võib kaasa tuua positiivse kaasneva võrgumõju. Näiteks on ettevõtjal, kes teenindab avaliku teenindamise lepingu alusel teatavat võrku, mis on ühendatud muude, äriilistel alustel teenindatavate liinidega, võimalus suurendada oma klientuuri. Komisjon avaldab kaasneva võrgumõju, näiteks kogu reisi jaoks ostetavatest piletitest ja integreeritud sõidugraafikutest tuleneva mõju üle heameelt, kui need on kavandatud reisijate kasu silmas pidades. Komisjon on teadlik, et võimalikku võrgumõju on keeruline hinnata. Sellegi poolest tuleb kooskõlas määruse (EÜ) nr 1370/2007 lisaga iga sellist mõõdetavat rahalist kasu arvesse võtta ning arvata see maha nendest kuludest, mille eest hüvitist taotletakse.

#### 2.4.3. Artikli 4 lõige 1 ja lisa. Mõiste „mõistlik kasum”

Artikli 4 lõike 1 punktis c on sätestatud, et avaliku teenindamise lepingus arvesse võetavad kulud võivad sisaldada asjakohast kapitalitulu. Lisas on täpsustatud, et avaliku teenindamise kohustusega seotud hüvitist ei või ületada kohustuse netofinantsmõju, mida määratletakse järgmiselt: kulud miinus avaliku teenuse osutamisest saadud tulud miinus võimalikud kaasnevad võrgutulud pluss mõistlik kasum.

Lisas on sätestatud, et „mõistliku kasumina peab käsitlema selle sektori tavapärasest kapitali tootlust antud liikmesriigis, mis võtab arvesse ametivõimude sekkumise läbi avaliku teenuse pakkujale põhjustatavaid riske või riskide puudumist”. Rohkem suuniseid ei ole kapitali tootluse ega mõistliku kasumi õige suuruse kohta esitatud.

Kuna komisjoni teatis Euroopa riigiabi eeskirjade kohaldamise kohta üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamise eest makstava hüvitise suhtes (edaspidi „üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitlev teatis”) (1) põhineb teistsugusel õiguslikul alusel kui määrus (EÜ) nr 1370/2007 ning seda ei kohaldata seetõttu juhul, kui hüvitist makstakse avaliku teenuse osutamise kohustuse täitmise eest maismaatranspordi valdkonnas, on seal esitatud mõned mõistliku kasumi suuruse määramise suunised, mis võivad olla pädevatele asutustele abiks avaliku teenindamise lepingute sõlmimisel määruse (EÜ) nr 1370/2007 (2) alusel. Üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitlevas teatises on selgitatud, et „kui asjaomase teenuse jaoks on olemas üldtunnustatud turuhind, siis see turuhind on pakkumismenetluse puudumisel hüvitise parim võrdlusväärtus” (3). Ideaalis on selliseid võrdlusväärtuseid võimalik leida sama tegevusvaldkonna sarnastest lepingutest ja samast liikmesriigist. Mõistlik kasum peab seega olema kooskõlas turu tavatingimustega ega tohiks olla suurem, kui on vajalik osutatava teenuse riski taseme kajastamiseks.

Kuid mõnel juhul kõnealused turu võrdlusväärtused puuduvad. Sel juhul võiks mõistliku kasumi suuruse määrata võrdluses kasumimarginaaliga, mida taotleb tavaline hästi juhitud ettevõtja, kes tegutseb samas sektoris ja osutab kõnealust teenust (4).

Tavaliselt lähtutakse avaliku teenindamise lepingu kapitalitulu kindlaksmääramisel sisemisest tulumäärast, mida ettevõtja saab investeeritud kapitalilt projekti kestuse jooksul, st lepinguga seotud rahavoogude sisemisest tulumäärast. Siiski võib kapitalitulu hindamisel kasutada ka selliseid raamatupidamisarvestuse meetmeid nagu omakapitali investeeringute tulusus (ROE), kasutatud kapitali tasuvus või muid üldtunnustatud majandusnäitajaid.

(1) ELT C 8, 11.1.2012, lk 4.

(2) Vt eelkõige üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva teatise punkt 61.

(3) Üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva teatise punkt 69.

(4) Üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitlevas teatises on „tavalise hästi juhitud ettevõtja” mõistet täpsemalt selgitatud. Vt eelkõige punktid 70–76.

Tuleb märkida, et neid näitajaid võivad mõjutada ettevõtja kasutatavad raamatupidamismeetodid ja et need kajastavad ettevõtja olukorda ainult konkreetsetel aastal. Seega tuleks vajaduse korral tagada, et ettevõtja raamatupidamistavad kajastavad avaliku teenuse lepingu majanduslikku seisut pikemas perspektiivis. Seoses sellega tuleks mõistliku kasumi suurust võimaluse korral hinnata avaliku teenindamise lepingu kehtivuse ulatuses. Samuti tuleks arvesse võtta raudtee-, trammi-, metroo- ja bussitranspordi majandusmudelite erinevusi. Näiteks on raudteetransport tavaliselt väga kapitalimahukas, kuid bussitranspordi puhul on tähtsamal kohal personalikulud.

Igal juhul on mõistliku kasumi asjakohase suuruse määramiseks vaja, et pädev asutus hindaks iga juhtumit eraldi, sõltuvalt iga avaliku teenindamise lepingu konkreetsetest asjaoludest. Muu hulgas peab pädev asutus võtma arvesse asjaomase ettevõtja eripärasid, sarnaste teenuste tavapärasid turuhinda ja iga avaliku teenindamise lepinguga seotud riski taset. Näiteks avaliku teenindamise leping, mis sisaldab erisätteid hüvitise suuruse kaitsmiseks ettenägematute kulude korral, on vähem riskantne kui avaliku teenindamise leping, milles sellised tagatised puuduvad. Kui kõik muud asjaolud on samad, peaks mõistlik kasum esimest liiki lepingu puhul olema seega väiksem kui teist liiki lepingu puhul.

Üldiselt on soovitatav, et hüvitismehhanism hõlmaks tõhususe suurendamise stiimuleid<sup>(1)</sup>. Tuleb rõhutada, et hüvitismehhanismid, mis hõlmavad ainult tegelike kulude katmist, ei ärgita transpordiettevõtteid kulusid piirama või oma tegevust aja jooksul tõhustama. Selliste mehhanismide kasutamist on seega parem piirata juhtudega, kus kulude osas valitseb suur ebakindlus ning veeteenuse pakkuja vajab tugevat kaitset ebakindluse eest.

#### 2.4.4. Artikli 4 lõiked 1 ja 2 ning lisa. Sellise olukorra vältimine, kus avaliku teenindamise kohustuse täitmise jaoks saadud hüvitist kasutatakse äritegevuse ristsubsideerimiseks

Kui avaliku teenuse pakkuja on seotud ka äritegevusega, tuleb tagada, et ta ei kasutaks talle avaliku teenuse osutamise eest makstavat hüvitist oma konkurentsivõime tõstmiseks äritegevuses. Selle kohta on lisan sätetatud eeskiri, et vältida äritegevuse ristsubsideerimist avaliku teenuse osutamisest saadavast tulust. Nimetatud eeskirjade põhisisuks on kaht liiki tegevuse (avalik teenindamine ja äritegevus) raamatupidamisarvestuse eraldamine ning usaldusväärne kulude jaotamise meetod, mis kajastab avaliku teenuse osutamise tegelikke kulusid.

Artikli 4 lõigetes 1 ja 2 ning lisan sätetatud eeskirjades on nõue, et kulud ja tulud, mis on seotud teenuste pakkumisega transpordiettevõtjaga sõlmitud kõigi avaliku teenindamise lepingute alusel, ning äritegevusega seotud kulud ja tulud tuleb jaotada nõuetekohaselt nimetatud kaht liiki tegevuse vahel. See võimaldab tõhusalt kontrollida avalike teenustega seotud hüvitisi ja kaht liiki tegevuse vahelist võimalikku ristsubsideerimist. Selles osas on väga oluline, et avaliku teenindamise kohustuse ja äritegevuse vahelise kulude jagamise ja sihtotstarbelise kasutamise meetmed oleksid asjakohased. Näiteks juhul, kui transpordivahendeid (nagu raudteeveerem või bussid) või muid avaliku teenuse osutamise kohustuse täitmiseks vajalikke varasid või teenuseid (näiteks bürood, personal või jaamad) jagatakse avaliku teenindamise ja äritegevuse vahel, peab kummagi tegevusega seotud kulud jaotama nimetatud kaht liiki tegevuse vahel nii, et need on proportsioonis tegevuste suhtelise kaaluga kõigis transpordiettevõtja osutatavates transporditeenustes.

Näiteks kui üks ja sama transpordiettevõtja kasutaks nii avaliku teenindamise kui ka äritegevuse juures jaamade teenuseid, kuid paigutaks kõik nimetatud teenuste kulud üksnes avaliku teenindamisega seotud tegevuse alla, oleks tegemist määrusega (EÜ) nr 1370/2007 vastuolus oleva ristsubsideerimisega. Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. novembri 2012. aasta direktiivis 2012/34/EÜ<sup>(2)</sup> on sätetatud erikohustused raudtee-ettevõtjate raamatupidamisarvestuse eraldamiseks.

<sup>(1)</sup> Vt eelkõige määruse lisa punkt 7.

<sup>(2)</sup> ELT L 343, 14.12.2012, lk 32. Vt artikkel 6, milles käsitletakse raudtee-ettevõtjate ja raudtee infrastruktuuri majandajate eraldi raamatupidamisarvestust.

Iga avaliku teenindamise leping peaks sisaldama hüvitamise erieeskirju ja iga lepingu kohta tuleks pidada eraldi raamatupidamisarvestust. Teisisõnu, kui üks ja sama ettevõtja on sõlminud mitu avaliku teenindamise lepingut, tuleks transpordiettevõtjate arvepidamises täpsustada, milline avaliku teenusega seotud hüvitis millisele avaliku teenindamise lepingule vastab. Komisjoni kirjaliku taotluse korral tuleb talle anda juurdepääs kõnealusele raamatupidamisarvestusele kooskõlas määruse (EÜ) nr 1370/2007 artikli 6 lõikega 2.

#### 2.4.5. Artikli 4 lõige 1. Teenuse tõhusust suurendav hüvitamise kord

Määruse (EÜ) nr 1370/2007 põhjenduses 27 on märgitud, et otselepingute või üldeeskirjade puhul tuleks hüvitise näitajad kehtestada selliselt, et hüvitissummad oleksid asjakohased ning et oleks tagatud teenuste tõhusus ja kvaliteet. See tähendab, et pädevad asutused peaksid hüvitismehhanismi abil innustama teenusepakkujaid suurendama tõhusust, st pakkuma nõutaval tasemel ja nõutava kvaliteediga teenust võimalikult väheste vahenditega.

Määruses (EÜ) nr 1370/2007 esitatud hüvitamiseeskirjadega jäetakse pädevatele asutustele teatav tegevusruum avalike teenuste pakkujatele stiimulikavade loomisel. Pädevad asutused peavad aga igal juhul aitama „säilitada või arendada avaliku teenuse pakkuja tõhusat haldustegevust, mida oleks võimalik objektiivselt hinnata” (lisa punkt 7). See tähendab, et hüvitismehhanismi peab kavandama nii, et aja jooksul oleks tagatud vähemalt teatav tõhususe paranemine.

Tõhususe suurendamise stiimulid peaksid siiski olema proportsionaalsed ning jääma mõistlikule tasemele, võttes arvesse tõhususe eesmärkide saavutamise keerukust. Tõhususe suurendamist saab tagada näiteks nii, et tõhususe suurenemisest tulenev kasum jagatakse võrdselt teenusepakkuja, avaliku sektori asutuste ja/või teenuse kasutajate vahel. Igal juhul peab tõhususe suurendamise stiimulitega tagama, et ettevõtte kasutada ei jääks ebaproportsionaalselt suurt osa tõhususe suurenemisest tulenevast kasumist. Avaliku teenindamise lepingus peavad kõnealuste stiimulite parameetrid olema täielikult ja täpselt määratletud.

Avalike teenuste tõhusamaks osutamiseks seatud stiimulid ei tohiks siiski takistada kvaliteetsete teenuste osutamist. Määruse (EÜ) nr 1370/2007 raames tuleb tõhusust mõista kui avalike teenuste kvaliteedi või taseme ning nimetatud teenuste osutamiseks kasutatavate vahendite suhet. Tõhususe stiimulid peaksid seega olema suunatud kulude vähendamisele ja/või teenuse kvaliteedi või taseme tõstmisele.

#### 2.4.6. Artikli 6 lõige 1. Asjaolud, mille korral uurib komisjon, kas hüvitamise kava on kooskõlas määrusega (EÜ) nr 1370/2007

Avaliku teenuse eest vastavalt määrusele (EÜ) nr 1370/2007 makstava hüvitise suhtes ei kehti ELi toimimise lepingu artikli 108 lõikes 3 sätestatud nõue teatada riigiabist enne selle rakendamist. Komisjonilt võidakse siiski paluda, et ta hindaks hüvitamise korda õiguskindlusega seotud põhjustel, kui liikmesriik ei ole kindel, et kord vastab määrusele. Komisjon võib kompensatsioonisüsteemi hinnata ka kaebuse või järelkontrolli alusel, kui on tõendeid, mis viitavad, et määruse kohaseid hüvitamisnõudeid rikutakse.

#### 2.4.7. Artikli 6 lõige 1. Komisjoni poolt hüvitamise korra suhtes tehtava eel- ja järelkontrolli erinevused

Peamine erinevus komisjoni poolt hüvitamise korra suhtes tehtava eel- ja järelkontrolli vahel on seotud ajavahemikuga, mil komisjon hindab kõnealust korda, mitte ülemäärase hüvitamise analüüsimiseks kasutatava meetodiga.

Eelhinnangu koostamisel (nt pärast teate saamist) selle kohta, kas hüvitamise kord hoiab ära liigse hüvitamise, võtab komisjon muu hulgas arvesse konkreetseid hüvitamisega seotud parameetreid. Eelkõige pöörab komisjon tähelepanu kulukategooriatele, mida võetakse arvesse hüvitiste arvutamisel, ning samuti kavandatud mõistliku kasumi suurusele. Lisaks kaalub komisjon, kas on kehtestatud asjakohane mehhanism, millega tagatakse, et juhul kui avalike teenuste pakkumisel saadav tulu on suurem, kui avaliku teenindamise lepingus kavandatud, ei ole ettevõtjal õigust ülemäärasele hüvitamisele, mis ületaks tegelikke netokulusid, mõistlikku kasumimarginaali ning lepingus sätestatud tõhususe suurendamisest saadud kasumit.

Avaliku teenindamise lepingutega, eriti pikaajaliste lepingutega, tuleks põhimõtteliselt ette näha ka korrapärase kontrolli teostamine lepingu kehtivusajal, et avastada varakult ja vältida juhtumeid, mille puhul on selgelt tegemist ülemäärase hüvitamisega. Pädevad asutused on kohustatud kontrollima vastavust avaliku teenindamise lepingu tingimustele lepingu kehtivusaja jooksul. Võib välja töötada informaatikavahendid, mis aitavad teha nimetatud kontrollid standarditult viisil. Ülekompenseerimist tuleb hinnata iga avaliku teenindamise lepingu puhul eraldi, et vältida igast avalikust teenusest eraldi saadavat ülemäärast kasumit, mis on ühtlaselt jaotunud mitme lepingu vahel.

Järell kontrolli käigus hinnatakse, kas saadud hüvitis ületab avaliku teenuse netofinantsmõju, nagu see on määratletud määruse (EÜ) nr 1370/2007 lisa, lähtudes finantstulu ja kulu tegelikest andmetest, sest hüvitamise kord on juba kehtestatud. Kontrollimeetod ei muutu, kuid hüvitis ei tohiks olla suurem summast, millele ettevõtjal oli õigus vastavalt lepingus eelnevalt kehtestatud näitajatele, isegi kui see summa ei ole piisav tegelike netokulude katmiseks.

*2.4.8. Artikli 1 kõige 1 ja artikli 6 lõige 1. Tagatised, et pädevad asutused maksavad ettevõtjatele avaliku teenindamise kohustuste täitmise eest asjakohast hüvitist*

Siiski, vastavalt määruse (EÜ) nr 1370/2007 artiklile 1 on määruse eesmärgiks „määratleda, kuidas pädevad asutused võivad kooskõlas (liidu) õiguse eeskirjadega sekkuda avaliku reisijateveo valdkonda, et tagada üldhuviteenuste osutamine, mis oleksid muuhulgas mitmekesisemad, turvalisemad, parema kvaliteediga või odavamad kui üksnes turuseaduste poolt reguleeritud teenused. Selleks sätestatakse käesolevas määruses tingimused, mille kohaselt pädevad asutused hüvitavad avaliku teenuse pakkujatele, kellele nad avaliku teenindamise kohustuseks teevad või kellega lepingu sõlmivad, sellega kaasnevad kulud ja/või annavad neile avaliku teenindamise kohustuse eest ainuõigused.” Vastavalt määruse (EÜ) nr 1370/2007 lisa punktile 7 peab hüvitamisemeetod „olema suunatud sellele, et säilitada või arendada (...) piisavalt kõrge kvaliteeditasemega reisijateveoteenuste osutamist”.

See tähendab, et määruses (EÜ) nr 1370/2007 sätestatud eeskirjade eesmärk ei ole üksnes võimaliku ülekompenseerimise vältimine avaliku teenindamise kohustuste puhul, vaid ka selle tagamine, et avaliku teenindamise lepingus määratletud avalike teenuste pakkumine on rahaliselt jätkusuutlik, et saavutataks ja säilitataks teenuste kõrge kvaliteet. Seega tuleks avaliku teenindamise kohustuse täitmise eest maksta asjakohast hüvitist, et ettevõtja omavahendid avaliku teenindamise lepingu raames pikas perspektiivis ei väheneks, mis takistaks tal lepinguliste kohustuste tõhusat täitmist ja määruse (EÜ) nr 1370/2007 lisa punktis 7 osutatud kõrge kvaliteeditasemega reisijateveoteenuste jätkuvat osutamist.

Kui pädev asutus ei maksa asjakohast hüvitist, riskib ta sellega, et avaliku teenindamise lepingu sõlmimiseks korraldatava võistleva pakkumismenetluse raames esitatavate pakkumuste arv väheneb või et ta põhjustab ettevõtjale avaliku teenindamise otselepingu sõlmimise korral tõsiseid rahalisi raskusi ja/või vähendab lepingu kehtivuse ajal osutatavate avalike teenuste üldist taset ja kvaliteeti.

## 2.5. Avaldamine ja läbipaistvus

Käesolevas peatükis esitatud tõlgendamissuunised hõlmavad pädevate asutuste kohustust avaldada igal aastal aruanne nende avaliku teenindamise lepingute kohta, mille eest nad vastutavad, ning samuti asutuste kohustusi, et tagada avaliku teenindamise lepingute sõlmimise läbipaistvus nii enne kui ka pärast lepingu sõlmimise menetlust.

*2.5.1. Artikli 7 lõige 1. Pädevate asutuste kohustused nende pädevusse kuuluvaid avaliku teenindamise lepinguid käsitlevate aastaaruannete avaldamise osas*

Artikli 7 lõikes 1 on nõue, et iga pädev asutus peab kord aastas avalikustama koondaruande tema pädevusse kuuluvate avaliku teenindamise kohustuste, väljavalitud avaliku teenuse pakkujate, avaliku teenuse pakkujatele makstavate hüvitiste ja hüvitisena antud ainuõiguste kohta. Selles aruandes peab eristama bussitransporti ja raudteetransporti, see peab võimaldama kontrollida ja hinnata ühistranspordivõrgu toimivust, kvaliteeti ja rahastamist ning vajaduse korral andma teavet omistatud ainuõiguste laadi ja ulatuse kohta.

Komisjoni jaoks tähendab mõiste „konsolideeritud aruanne”, et pädev asutus peaks avaldama üksikasjaliku aruande kõigi tema poolt sõlmitud avaliku teenindamise lepingute kohta ning kõiki kõnealuseid lepinguid peaks olema võimalik eraldi identifitseerida. Seega peaks esitatud teave hõlmama lisaks koguväärtusele ka iga lepingu mahtu eraldi, tagades samal ajal asjaomaste teenusepakkujate õiguspäraste ärihuvide kaitset.

Avaliku transporditeenuse pakkuja peab esitama pädevale asutusele kogu teabe ja kõik andmed, et pädev asutus saaks täita talle pandud avaldamiskohustust.

Selleks et saavutada kõnealuse sätte eesmärk, milleks on teha võimalikuks ühistranspordivõrgu sihipärane kontrollimine ja hindamine, mis võimaldab seda võrrelda muude ühistranspordivõrkudega läbipaistval ja struktureeritud viisil, kutsub komisjon liikmesriike ja sealseid asutusi vabatahtlikult tagama nimetatud teabe hõlpsa kättesaadavuse ja võimaldama teabe otstarbekat võrdlemist. See võib tähendada näiteks teabe avaldamist kesksel veebisaidil, nagu pädevate asutuste ühenduse või transpordiministeeriumi veebisait. Samuti tuleks teave ja andmed ette valmistada kavakindlal viisil ja esitada ühtsetes mõõtühikutes.

#### 2.5.2. Artikli 7 lõiked 2 ja 3. Pädevate asutuste võimalused täita avaliku teenindamise lepingutega seotud avaldamiskohustusi vastavalt artikli 7 lõigetele 2 ja 3

Pädevatel asutustel on määruse (EÜ) nr 1370/2007 artikli 7 kohaselt teatavad kohustused avaldada *Euroopa Liidu Teatajas* teave avaliku teenindamise lepingute kavandatava (ja lõpuleviidud) sõlmimise kohta.

Artikli 7 lõikes 2 on sätestatud, et pädevad asutused avaldavad hiljemalt üks aasta enne pakkumiskutse väljakuulutamist või avaliku teenindamise otselepingu sõlmimist *Euroopa Liidu Teatajas* teatava teabe kavandatava lepingu kohta.

Artikli 7 lõikes 3 on sätestatud, et pädevad asutused avaldavad aasta jooksul pärast raudteetransporti käsitlevate avaliku teenindamise otselepingute sõlmimist nende lepingute kohta teatava teabe.

Komisjoni talitused on koostanud näidismuud ja menetlused, mis aitavad pädevatel asutustel täita avaldamisega seotud nõudeid. Vormides ja avaldamismenetluses esitatud andmete taaskasutamine peaks võimaldama pädevatel asutustel soovi korral kasu saada ka määruse (EÜ) nr 1370/2007 artikli 5 lõike 3 kohaste teenustega seotud avaliku pakkumismenetluse avaldamisega kaasnevast sünergiast.

Vormid on kavandatud nii, et need vastavad järgmistele nõuetele:

- need võimaldavad asutustel veebirakendusele hõlpsalt juurde pääseda, seda kasutada ning anda arusaadavat ja selget teavet;
- nendes eristatakse määruse (EÜ) nr 1370/2007 kohased avaldamisnõuded selgelt direktiivide 2014/23/EL, 2014/24/EL ja 2014/25/EL kohastest avaldamisnõuetest;
- nendes nõutakse teabe üksikasjalikkuse sellist taset, mis ei ole koormav ja on asutustele seega vastuvõetav;
- need sobivad kasulike statistiliste andmete loomiseks avaliku teenindamise lepingute sõlmimise menetluse ja seega ka määruse (EÜ) nr 1370/2007 tõhusa rakendamise kohta.

2013. aastal tegi Väljaannete Talitus internetipõhise avaldamismenetluse kättesaadavaks veebisaidil eNotices<sup>(1)</sup>. Menetlus põhineb näidismuudel, mis on mõeldud *Euroopa Liidu Teatajas* avaldamiseks kooskõlas määruse (EÜ) nr 1370/2007 artikli 7 lõigetega 2 ja 3. Artikli 7 lõike 3 kohase, raudteetransporti käsitlevate avaliku teenindamise otselepingute sõlmimise alase teabe avaldamine *Euroopa Liidu Teatajas* on vabatahtlik.

<sup>(1)</sup> <http://simap.europa.eu/enotices/choiceLanguage.do>

### 2.5.3. Artikli 7 lõige 4. Huvitatud isikute õigus küsida avaliku teenindamise otselepingute sõlmimisega seotud teavet enne lepingu sõlmimise tegelikku kuupäeva

Artikli 7 lõikes 4 on sätestatud, et pädev asutus edastab huvitatud isiku palvel avaliku teenindamise otselepingu sõlmimise otsuse põhjenduse. Põhjenduses 30 on öeldud, et „avaliku teenindamise otselepingutele tuleks kohaldada suuremat läbipaistvust”. Seda tuleks tõlgendada koostoimes põhjendusega 29, milles on sõnastatud vajadus avaldada teave lepingu sõlmimise kavatsuse kohta ja anda võimalikele avaliku teenuse pakkujatele võimalus reageerida. Pädev asutus peab tegema otsuse kavatsuse kohta sõlmida otseleping vähemalt üks aasta ette, sest teave selle kohta tuleb avaldada *Euroopa Liidu Teatajas* (artikli 7 lõige 2, eriti punkt b). Seega on huvitatud isikutel võimalik esitada küsimused pikalt enne lepingu sõlmimist, mis võib toimuda kõige varem üks aasta pärast otsuse tegemist. Selleks et tagada tõhus õiguskaitse, tuleb artikli 7 lõike 4 kohaselt nõutud teave esitada ilma asjatu viivitusega.

Lepingute läbipaistvamaks muutmine on oma olemuselt seotud ka lepingu sõlmimise menetlusega. Seega ei hõlma põhjenduses 30 nõutav suurem läbipaistvus üksnes läbipaistvust pärast lepingu sõlmimist, vaid on seotud ka menetlusega, mis eelneb lepingu tegelikule sõlmimisele asjaomase avaliku transporditeenuse pakkujaga.

## 2.6. Üleminekukord

Käesolevas peatükis esitatakse tõlgendamissuunised üleminekukorra teatavate aspektid kohta seoses lepingutega, mis on sõlmitud enne määruse (EÜ) nr 1370/2007 jõustumist või üleminekuperioodi jooksul alates 2009. aastast kuni detsembrini 2019.

### 2.6.1. Artikli 8 lõige 2. 3. detsembril 2009 alanud 10aastase üleminekuperioodi kohaldamine

Artikli 8 lõikes 2 on sätestatud, et ilma et see piiraks sama artikli lõike 3 kohaldamist, „peab avaliku teenindamise lepingute sõlmimine transpordi kohta raudteel ja maanteel olema (...) määruse artikliga 5 vastavuses alates 3. detsembrist 2019”. Selle üleminekuperioodi jooksul võtavad liikmesriigid meetmeid vastavuse järkjärguliseks saavutamiseks artikliga 5, et vältida tõsisemaid struktuurilisi probleeme eelkõige seoses veojõudlusega.

Artikli 8 lõikes 2 osutatakse artiklile 5 tervikuna. Komisjon on aga seisukohal, et kõnealuses kontekstis on asjakohane üksnes artikli 5 lõige 3, milles käsitletakse kohustust kohaldada avaliku teenindamise lepingute sõlmimisel avatud, läbipaistvaid ja mittediskrimineerivaid menetlusi. Põhjenduse 31 kohaselt on üleminekusätete eesmärk anda pädevatele asutustele ja avaliku teenuse pakkujatele piisavalt aega määruse (EÜ) nr 1370/2007 sätetega kohandamiseks. Liikmesriikidele seatud kohustus saavutada vastavus artikliga 5 järkjärgult on põhjendatud üksnes juhul, kui see on seotud kohustusega kohaldada avaliku teenindamise lepingute sõlmimisel avatud, läbipaistvaid ja mittediskrimineerivaid menetlusi. Ei ole loogiline, et liikmesriigid kohaldavad sõltuva teenusepakkuja mõistet või määruse (EÜ) nr 1370/2007 artikli 5 lõiget 4, 5 ja 6 määratletud erandeid järkjärgult, sest neis leiduvad sätted on aluslepingu üldpõhimõtetest ja vastavast kohtupraktikast leebemad. Põhjendamatuna tundub ka väide, et seadusandja soovis menetluslikke tagatisi ja kohtulikku läbivaatamist käsitleva artikli 5 lõike 7 täielikku kohaldamist kuni 3. detsembrini 2019 edasi lükata.

### 2.6.2. Artikli 8 lõige 2. Liikmesriikide kohustused üleminekuperioodil kuni 2. detsembrini 2019

Artikli 8 lõikes 2 on öeldud, et kuue kuu jooksul pärast üleminekuperioodi esimest poolt (3. maiks 2015) „esitavad liikmesriigid komisjonile eduaruande, milles toovad esile artikli 5 kohase avaliku teenindamise lepingute sõlmimise järkjärgulise rakendamise”. See näitab selgelt, et liikmesriigid ei saa oodata 2. detsembrini 2019, enne kui hakkavad täitma üldeeskirja, mille kohaselt tuleb avaliku teenindamise lepingute sõlmimiseks tagada võistlevad pakkumismenetlused, mis on avatud kõikidele ettevõtjatele võrdsetel, läbipaistvatel ja mittediskrimineerivatel alustel. Liikmesriigid peaksid võtma asjakohaseid meetmeid selle nõude järkjärguliseks täitmiseks üleminekuperioodil, et vältida olukorda, kus olemasolev veojõudlus avaliku transpordi turul ei võimalda transpordiettevõtjatel rahuldavalt reageerida kõikidele võistlevatele pakkumismenetlustele, mis kuulutatakse välja üleminekuperioodi lõpus.



2.6.3. Artikli 8 lõige 3. Mida tähendab „piiratud kestusega, mis on võrreldav artiklis 4 osutatud kestustega”?

Artikli 8 lõike 3 punktis d on sätestatud, et avaliku teenindamise lepingud, mis sõlmiti „alates 2000. aasta 26. juulist ja enne 3. detsembrist 2009 muu menetluse kui võistleva pakkumismenetluse alusel, (...) võivad jääda kehtima oma tähtaja lõpuni, kui nad on piiratud kestusega, mis on võrreldav artiklis 4 osutatud kestustega”.

Komisjoni arvates tuleks terminit „võrreldav artiklis 4 osutatud kestusega” tõlgendada kitsalt tagamaks, et liikmesriigid töötavad määruse eesmärkide saavutamise nimel alates selle jõustumisest 3. detsembril 2009. Seetõttu oleks komisjoni arvates mõistlik seisukoht, et avaliku teenindamise lepingute kestus peaks olema sarnane artiklis 4 osutatud kestustele.

---