

## DIREKTIIVID

## EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV 2012/34/EL,

21. november 2012,

millega luuakse ühtne Euroopa raudteepiirkond

(uuesti sõnastatud)

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

omakorda liidu transpordisektori tähtsaimaid osi säästva liikuvuse saavutamisel.

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artiklit 91,

- (3) Tuleks suurendada raudteesüsteemi tõhusust ja integreerida raudteesüsteem turuga, kus valitseb konkurents, võttes arvesse raudteede eripära.

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,

olles edastanud seadusandliku akti eelnõu liikmesriikide parlamentidele,

- (4) Liikmesriikidel, mille oluline osa raudteeliiklusest toimub sama rööpmelaiust kasutavate kolmandate riikidega, kusjuures see rööpmelaiust erineb liidu peamise raudteevõrgustiku omast, peaks olema võimalik kehtestada käitamise erieeskirjad, millega tagatakse nende ja asjaomaste kolmandate riikide infrastruktuuri-ettevõtjate vaheline koordineerimine ning aus konkurents raudteeveo-ettevõtjate vahel.

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust<sup>(1)</sup>,võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust<sup>(2)</sup>,toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt<sup>(3)</sup>

- (5) Raudteevedude tõhusaks ja teiste veoliikidega konkurentsivõimeliseks muutmiseks peaksid liikmesriigid tagama, et raudteeveo-ettevõtjatel on iseseisva ettevõtja staatus, mis võimaldab neil äritegevust turuvajadustega kohandada.

ning arvestades järgmist:

- (1) Nõukogu 29. juuli 1991. aasta direktiivi 91/440/EMÜ (ühenduse raudteede arendamise kohta),<sup>(4)</sup> nõukogu 19. juuni 1995. aasta direktiivi 95/18/EÜ (raudtee-ettevõtjate litsentseerimise kohta)<sup>(5)</sup> ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2001. aasta direktiivi 2001/14/EÜ (raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõimsuse<sup>(6)</sup> jaotamise, raudteeinfrastruktuuri kasutustasude kehtestamise kohta ja ohutustunnistuste andmise kohta)<sup>(7)</sup> on oluliselt muudetud. Arvestades vajadust teha kõnealus-tesse õigusaktidesse veel täiendavaid muudatusi, tuleks nimetatud direktiivid selguse huvides uuesti sõnastada ja koondada üheks õigusaktiks.

- (6) Raudteesüsteemi edasise arendamise ja tõhusa majandamise tagamiseks tuleks raudteeveoteenuste osutamine ja raudteeinfrastruktuuri majandamine teineteisest lahuse hoida. Sellises olukorras on oluline, et kumbagi nime-  
tatud tegevust majandatakse eraldi ja et neil on eraldi raamatupidamisarvestus. Kui lahushoidmise tingimus on täidetud, huvide konflikt puudub ja tundliku äriteabe konfidentsiaalsus on tagatud, peaks raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjatel olema võimalik tellida teatud haldusüle-  
sannete täitmine, näiteks kasutustasude kogumine, üksus-  
telt, kes ei ole tegevad raudteeveoteenuste turul.

- (2) Liidu transpordisektori tihedam integreerimine on siseturu väljakujundamise oluline osa ja raudteed on

- (7) Raudteesektoris tuleks kohaldada teenuste osutamise vabaduse põhimõtet kõnealuse sektori eriomadusi arvesse võttes.

<sup>(1)</sup> ELT C 132, 3.5.2011, lk 99.

<sup>(2)</sup> ELT C 104, 2.4.2011, lk 53.

<sup>(3)</sup> Euroopa Parlamendi 16. novembri 2011. aasta seisukoht (*Euroopa Liidu Teatajas* seni avaldamata) ja nõukogu 8. märtsi 2012. aasta esimese lugemise seisukoht (ELT C 108 E, 14.4.2012, lk 8). Euroopa Parlamendi 3. juuli 2012. aasta seisukoht ja nõukogu 29. oktoobri 2012. aasta otsus.

<sup>(4)</sup> EÜT L 237, 24.8.1991, lk 25.

<sup>(5)</sup> EÜT L 143, 27.6.1995, lk 70.

<sup>(6)</sup> Termin on muutunud. Õige termin on „läbilaskevõime“.

<sup>(7)</sup> EÜT L 75, 15.3.2001, lk 29.

- (8) Selleks et suurendada konkurentsi raudteeteenuste majandamisel ning pakkuda kasutajatele rohkem mugavust ja paremaid teenuseid, peaks liikmesriikidele jääma üldine vastutus asjakohase raudteeinfrastruktuuri arendamise eest.

- (9) Infrastruktuurikulutuste jagamise ühised eeskirjad puuduvad ja seepärast peaksid liikmesriigid pärast raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjaga konsulteerimist kehtestama eeskirjad, milles sätestatakse, et raudteeveo-ettevõtjad tasuvad raudteeinfrastruktuuri kasutamise eest. Sellised eeskirjad ei tohiks võimaldada raudteeveo-ettevõtjate vahelist diskrimineerimist.
- (10) Liikmesriigid peaksid tagama raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate ja olemasolevate riigile või riigi kontrolli alla kuuluvate raudteeveo-ettevõtjate usaldusväärse finantsstruktuuri, võttes nõuetekohaselt arvesse liidu riigiabi-eeskirju. See ei piira liikmesriikide pädevust seoses infrastruktuuri planeerimise ja rahastamisega.
- (11) Taotlejatele tuleks anda võimalus esitada oma seisukohad äriplaani kohta infrastruktuuri kasutamise, pakkumise ja arendamise osas. See ei peaks tingimata tähendama, et avalikustatakse kogu raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja väljatöötatud äriplaani.
- (12) Kuna eravalduses olevad juurdeveo- ja haruteed, näiteks erasektori tööstusettevõtte territooriumil asuvad raudteed ja haruteed, ei ole käesolevas direktiivis määratletud raudteeinfrastruktuuri osa, ei peaks kõnealuste infrastruktuuri osade juhtidele laienema käesoleva direktiiviga raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjatele pandavad kohustused. Sellest hoolimata tuleks tagada mittediskrimineeriv juurdepääs juurdeveo- ja haruteedele sõltumata nende omandilisest kuuluvusest, kui sellised teed on vajalikud juurdepääsuks veoteenuse pakkumise seisukohalt olulistele teenindusrajatistele ja kui neid kasutab või võib kasutada rohkem kui üks lõpptarbijaja.
- (13) Liikmesriigil peaks olema võimalik otsustada katta infrastruktuurile tehtavaid kulutusi muude vahendite abil kui riiklik otserahastamine, kasutades näiteks avaliku ja erasektori partnerlust ning erasektoripoolset rahastamist.
- (14) Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja kasumiaruanne peaks olema tasakaalus mõistliku ajavahemiku piires, mida võib ületada teatud erijuhtudel, näiteks kui liikmesriigi majandusolukorra ulatuslik ja järsk halvenemine mõjutab oluliselt ettevõtja infrastruktuuri liiklustihedust või olemasoleva riikliku rahastamise taset. Vastavalt rahvusvahelistele raamatupidamiseeskirjadele ei kajastata infrastruktuuriprojektidele antud laenusummasid kasumiaruandes.
- (15) Tõhus kaubaveosektor, eelkõige piiriülene veondus, vajab meetmeid turu avamiseks.
- (16) Tagamaks raudteeinfrastruktuurile juurdepääsu õiguste ühtse ja mittediskrimineeriva kohaldamise liidu kõigis osades, on asjakohane kasutusele võtta raudteeveo-ettevõtjate tegevusluba.
- (17) Vahepeatustega reiside puhul tuleks kogu marsruudi vältel lubada uutel turule sisenejatel reisijaid rongi peale võtta ja lasta neil maha minna, et tagada sellise tegevuse majanduslik elujõulisus ning vältida võimalike konkurentide ebasoodsamat olukorda võrreldes olemasolevate ettevõtjatega.
- (18) Uute, vahepeatustega ja avatud rahvusvaheliste reisijateveo teenuste kasutuselevõtmist ei tohiks kasutada riigisiseste reisijateveo teenuste turu avamiseks, vaid see peaks puudutama üksnes rahvusvahelisel marsruudil olevaid peatusi. Uute teenuste põhieesmärgiks peaks olema reisijatevedu rahvusvahelisel reisel. Selleks et kindlaks määrata, kas see on veoteenuse põhieesmärk, tuleks arvesse võtta selliseid kriteeriume nagu riigisisese või rahvusvahelise reisijateveo käibe osatähtsus ja maht ning veoteenuse pikkus. Veoteenuse põhieesmärgi peaks huvitatud isiku taotlusel kindlaks määrama vastav sise-riiklik reguleeriv asutus.
- (19) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. oktoobri 2007. aasta määrus (EÜ) nr 1370/2007 (mis käsitleb avaliku reisijateveoteenuse osutamist raudteel ja maanteel)<sup>(1)</sup> lubab liikmesriikidel ja kohalikel omavalitsustel sõlmida avaliku teenindamise lepinguid, mis võivad sisaldada teatavate teenuste osutamise ainuõigusi. Seepärast on vaja tagada, et nimetatud määruse sätted oleksid kooskõlas rahvusvaheliste reisijateveo teenuste konkurentsile avamise põhimõttega.
- (20) Rahvusvaheliste reisijateveo teenuste konkurentsile avamine võib mõjutada avaliku teenindamise lepingu alusel osutatavate raudtee-reisijateveo teenuste korraldust ja rahastamist. Liikmesriikidel peaks olema võimalik piirata turule juurdepääsu õigust, kui nimetatud õigus ohustaks kõnealuste avaliku teenindamise lepingute majanduslikku tasakaalu ning kui selle on heaks kiitnud asjakohane reguleeriv asutus objektiivse majandusanalüüsi alusel, tehes seda avaliku teenindamise lepingu sõlminud pädeva asutuse taotlusel.
- (21) Hinnangu andmisel, kas avaliku teenindamise lepingu majanduslik tasakaal on ohustatud, tuleks võtta arvesse eelnevalt kindlaks määratud kriteeriume, nagu mõju avaliku teenindamise lepinguga hõlmatud teenuste tasuvusele, sealhulgas mõju omahinnale lepingu sõlminud

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

pädeva avalik-õigusliku asutuse jaoks, reisijatepoolne nõudlus, piletihindade kindlaksmääramine, piletimüügikorraldus, peatuste asukoht ja arv mõlemal pool piiri ning kavandatud uue teenuse ajakava ja sagedus. Vastavalt sellisele hinnangule ja asjakohase reguleeriva asutuse otsusele peaks liikmesriikidel olema lubatud anda juurdepääsuõigus rahvusvahelisele reisijateveo teenusele, selle andmisest keelduda või seda muuta, sealhulgas võtta uue rahvusvahelise reisijateveo teenuse osutajalt kasutustasu vastavalt majandusanalüüsile ning kooskõlas liidu õiguse ning võrdsuse ja mittediskrimineerimise põhimõtetega.

- (22) Selleks et toetada reisijateveo teenuste osutamist liinidel, mis täidavad avaliku teenindamise kohustust, peaks liikmesriikidel olema võimalik volitada nende teenuste eest vastutavaid ametiasutusi kehtestama nende jurisdiktsiooni alla kuuluvate reisijateveo teenuste lõivud. Lõiv peaks aitama rahastada avaliku teenindamise kohustusi, mis on sätestatud avaliku teenindamise lepingutes.
- (23) Reguleeriv asutus peaks toimima viisil, millega välditakse igasugust huvide konflikti ja võimalikku sekkumist asjaomase avaliku teenindamise lepingu sõlmimisel. Reguleeriva asutuse õigust tuleks laiendada, et võimaldada tal hinnata rahvusvahelise teenuse eesmärki ja, kui see on asjakohane, võimalikku majanduslikku mõju olemasolevatele avaliku teenindamise lepingutele.
- (24) Selleks et investeerida eriotstarbelisi infrastruktuure, näiteks kiirraudteeliine, kasutatavatesse teenustesse, vajavad taotlejad mahukate pikaajaliste investeeringute tegemiseks õiguskindlust.
- (25) Reguleerivad asutused peaksid vahetama teavet ja, kui see on üksikjuhtudel asjakohane, kooskõlastama põhimõtted ja praktika, mille alusel hinnatakse, kas avaliku teenindamise lepingu majanduslik tasakaal on ohustatud. Nad peaksid järk-järgult välja töötama oma kogemustel põhinevad suunised.
- (26) Selleks et tagada aus konkurents raudteeveo-ettevõtjate vahel ning tagada täielik läbipaistvus ja mittediskrimineeriv teenuste kättesaadavus ja pakkumine, tuleks eristada raudteeveoteenuste osutamist ja teenindusrajatiste käitamist. Seega peab kõnealust kaht tegevusliiki sõltumatult majandama, kui teenindusrajatise käitaja kuulub asutusele või ettevõtjale, mis samuti tegutseb siseriiklikul tasandil ja millel on seal turgu valitsev seisund vähemalt

ühel kauba või reisijate raudteevedude turul, kus sellist rajatist kasutatakse. Selline sõltumatus ei peaks tähendama seda, et teenindusrajatiste jaoks luuakse eraldi juriidiline isik.

- (27) Mittediskrimineeriv juurdepääs teenindusrajatistele ja raudteega seotud teenuste osutamine nendes rajatistes peaksid võimaldama raudteeveo-ettevõtjatel pakkuda reisijatele ja kaubavedajatele paremaid teenuseid.
- (28) Kuna Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. juuli 2009. aasta direktiiviga 2009/72/EÜ (mis käsitleb elektrienergia siseturu ühiseeskirju) <sup>(1)</sup> nähakse ette Euroopa elektrituru avamine, tuleks veoelektrit tarnida raudteeveo-ettevõtjatele taotluse alusel ja mittediskrimineerival viisil. Kui on ainult üks tarnija, tuleks sellise teenuse eest võetav tasu kehtestada vastavalt ühesuguste tasude põhimõtetele.
- (29) Suhetes kolmandate riikidega tuleks eralist tähelepanu pöörata sellele, et liidu raudteeveo-ettevõtjatel oleks asjaomaste kolmandate riikide raudteeturule vastastikku võrdne juurdepääs, ning seda peaks hõlbustama piiriüleste kokkulepetega.
- (30) Usaldusväärsete ja adekvaatsete teenuste tagamiseks on vaja tagada, et raudteeveo-ettevõtjad vastaksid kogu aeg teatavatele hea maine, finantssuutlikkuse ja ametialase pädevuse nõuetele.
- (31) Klientide ja asjaomaste kolmandate isikute kaitseks on oluline tagada, et raudteeveo-ettevõtjatel on küllaldane vastutuskindlustus. Samuti tuleks võimaldada, et kõnealust vastutust tagatakse õnnetusjuhtumi korral pankade või muude ettevõtjate pakutavate garantiide abil, eeldusel et sellist teenust pakutakse turutingimustel, selle tulemuseks ei ole riigibi andmine ning sellega ei diskrimineerita mingil moel teisi raudteeveo-ettevõtjaid.
- (32) Raudteeveo-ettevõtja peaks täitma ka raudteeveoteenuseid reguleerivat siseriiklikku ja liidu õigust, mida kohaldatakse mittediskrimineerival viisil ning mis on ette nähtud selle tagamiseks, et raudteeveo-ettevõtja tegevus konkreetsetel liinilõikudel oleks täiesti turvaline ning et nõuetekohaselt võetaks arvesse töötajate ja tarbijate tervist, sotsiaalingimusi ja õigusi.
- (33) Raudteeveo-ettevõtjatele lubade andmise, säilitamise ja muutmise kord peaks olema läbipaistev ja vastama mittediskrimineerimise põhimõttele.

<sup>(1)</sup> ELT L 211, 14.8.2009, lk 55.

- (34) Selleks et tagada läbipaistvus ja kõikide raudteeveo-ettevõtjate mittediskrimineeriv juurdepääs raudteeinfrastruktuurile ja teenindusrajatistes osutatavatele teenustele, tuleks kogu juurdepääsu õiguste teostamiseks vajalik teave avaldada võrgustiku teadaandes. Võrgustiku teadaanne tuleks avaldada vähemalt kahes liidu ametlikus keeles, kooskõlas olemasolevate rahvusvaheliste tavadega.
- (35) Tänu nõuetekohastele raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõime jaotamise skeemidele ja konkureerivatele ettevõtjatele on veoliigid paremini tasakaalustatud.
- (36) Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjaid tuleks stimuleerida, näiteks tegevjuhtidele makstavate lisatasude kaudu, vähendama juurdepääsutasusid ja infrastruktuuri kättesaadavaks tegemise kulusid.
- (37) Liikmesriikide kohustus tagada, et raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja tulemuseesmärgid ning keskmise ja pika perioodi jooksul saadavad sissetulekud tagatakse pädeva asutuse ja infrastruktuuri-ettevõtja vahelise lepingulise suhte kaudu, ei tohiks piirata liikmesriikide pädevust seoses raudteeinfrastruktuuri planeerimise ja rahastamisega.
- (38) Raudteeinfrastruktuuri optimaalse kasutamise soodustamine toob ühiskonna jaoks kaasa veokulu vähenemise.
- (39) Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate kehtestatud kulude jaotamise meetodid peaksid võtma aluseks parimad teadmised kulude tekke põhjustest ning jaotama kulud raudteeveo-ettevõtjatele osutatud erinevate teenuste ja vajaduse korral raudteeveeremitüüpide vahel.
- (40) Asjakohased raudteeinfrastruktuuri kasutustasude määramise skeemid koos muude transpordiinfrastruktuuride kasutustasude asjakohaste skeemidega ning konkureerivate ettevõtjatega peaksid looma jätkusuutliku eri veoliikide optimaalse tasakaalu.
- (41) Lisatasude kehtestamisel peaks raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja määrama selgelt kindlaks turusegmentid, kui veoteenuste osutamise kulud, turuhinnad või teenuse kvaliteedile esitatavad nõudmised turusegmentides oluliselt erinevad.
- (42) Kasutustasude määramise ja läbilaskevõime jaotamise skeemid peaksid võimaldama kõikidele ettevõtjatele ühetaolise ja diskrimineerimata juurdepääsu ning püüdma võimaluste piires, ausalt ja diskrimineerimata vastata kõikide kasutajate ning veoliikide vajadustele. Skeemid peaksid võimaldama vaba konkurentsi raudteeteenuste pakkumise valdkonnas.
- (43) Liikmesriikide määratud raamistikus peaksid kasutustasude määramise ja läbilaskevõime jaotamise skeemid hõlbustama raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjatel oma infrastruktuuride kasutust optimeerida.
- (44) Läbilaskevõime jaotamise skeemid ja tasude määramise skeemid peaksid andma raudteeveo-ettevõtjatele selgeid ja järjepidevaid majanduslikke suuniseid, mille alusel teha ratsionaalseid otsuseid.
- (45) Kaubavagunite juures kasutatavate valumalmist valmistatud piduriklotside tekitatud veeremüra on üks müraallikat, mida oleks võimalik vähendada sobivate tehniliste lahenduste abil. Müra alusel diferentseeritud infrastruktuuri kasutustasud peaksid eelkõige kehtima kaubavagunitele, mis ei vasta komisjoni 23. detsembri 2005. aasta otsuses 2006/66/EÜ (mis käsitleb üleeuroopalise tava-raudteevõrgustiku alasüsteemi veerem – müra tehnilisi koostalitlusnõudeid) <sup>(1)</sup> sätestatud nõuetele. Kui selline diferentseerimine toob kaasa raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja tulude vähenemise, ei tohiks see piirata liidu riigiabieskirjade kohaldamist.
- (46) Müra alusel astmestatud infrastruktuuri kasutustasud peaksid täiendama muid raudteetranspordi müra vähendamise meetmeid, nagu tehniliste koostalitlusnõuete vastuvõtmine raudteesõidukite maksimaalse lubatud mürataseme kehtestamiseks, müra kaardistamine ja tegevuskavade koostamine müraga kokkupuute vähendamiseks Euroopa Parlamendi ja nõukogu 25. juuni 2002. aasta direktiivi 2002/49/EÜ (mis on seotud keskkonnamüra hindamise ja kontrollimisega) <sup>(2)</sup> kohaselt, ning liidu- ja riikidepoolne rahastamine raudteeveeremi moderniseerimiseks ja müra vähendamise infrastruktuuride parandamiseks.
- (47) Raudteesektoris rakendatavate müra vähendamise meetmetega võrdväärseid meetmeid tuleks kaaluda ka teiste veoliikide puhul.
- (48) Selleks et kiirendada Euroopa rongijuhtimissüsteemi (ETCS) paigaldamist veduritele, peaksid raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad kasutustasude süsteemi muutma, kehtestades ajutise diferentseerimise ETCSi kasutatavate rongide puhul. Selline diferentseerimine peaks stimuleerima rongide varustamist ETCSiga.
- (49) Selleks et võtta arvesse raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõime kasutajate või potentsiaalsete kasutajate vajadust kavandada oma majandustegevust ning klientide ja rahastajate vajadusi, on oluline, et raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja tagaks infrastruktuuri läbilaskevõime jaotamise viisil, mis kajastab teenuse usaldusväärsuse säilitamise ja suurendamise vajadust.

<sup>(1)</sup> ELT L 37, 8.2.2006, lk 1.

<sup>(2)</sup> EÜT L 189, 18.7.2002, lk 12.

- (50) On soovitatav, et raudteeveo-ettevõtjate ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja jaoks nähakse ette stiimulid häirete minimeerimiseks ja võrgustiku tõhususe suurendamiseks.
- (51) Liikmesriikidel peaks olema võimalik lubada raudteetee- nuste ostjatel vahetult osaleda läbilaskevõime jaotamises.
- (52) Oluline on arvesse võtta nii taotlejate kui ka raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja äri vajadusi.
- (53) Oluline on anda raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjatele läbi- laskevõime jaotamisel võimalikult palju paindlikkust, ent see peaks olema tasakaalus taotleja mõistlike nõudmiste rahuldamisega.
- (54) Läbilaskevõime jaotamisel tuleks vältida mittevajalike piirangute kehtestamist teiste selliste ettevõtjate soovidele, kes omavad või kavatsevad omandada õigusi kasutada infrastruktuuri oma äri edendamiseks.
- (55) Läbilaskevõime jaotamise ja kasutustasude määramise skeemide puhul võib osutada vajalikuks arvesse võtta asjaolu, et raudteeinfrastruktuuri võrgustik võib olla kavandatud erinevaid põhikasutajaid silmas pidades.
- (56) Kuna eri kasutajad ja eri kasutajaliigid mõjutavad sageli infrastruktuuri läbilaskevõimet erinevalt, peab nõudlus eri teenuste järele olema nõuetekohaselt tasakaalustatud.
- (57) Nende teenuste osas, mida osutatakse lepingu alusel ametiasutustele, võib tarvis olla erieeskirju, et tagada nende atraktiivsus kasutajate jaoks.
- (58) Kasutustasude määramise ja läbilaskevõime jaotamise skeemide puhul tuleks arvesse võtta infrastruktuuri läbi- laskevõime üha suurenevat kasutust ning lõpuks läbilas- kevõime ammendumist.
- (59) Eri tüüpi liikluse planeerimise ajakavadega tuleks tagada, et suudetakse rahuldada infrastruktuuri läbilaskevõime taotlused, mis esitatakse pärast aastaste liiklusgraafikute koostamist.
- (60) Raudteeveo-ettevõtjate jaoks optimaalse tulemuse tagami- seks on soovitatav nõuda raudteeinfrastruktuuri läbilaske- võime kasutamise uurimist, kui kasutajate vajaduste rahuldamiseks on tarvis läbilaskevõime taotlusi koos- kõlastada.
- (61) Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate monopoolset seisundit silmas pidades tuleks neilt nõuda infrastruktuuri vaba läbilaskevõime ning selle suurendamise viiside uurimist, kui läbilaskevõime jaotamisega ei suudeta kasutajate vaja- dusi rahuldada.
- (62) Teabe puudumine teiste raudteeveo-ettevõtjate taotluste ja süsteemi kitsaskohtade kohta võib raskendada raudtee- veo-ettevõtjate püüdlusi optimeerida infrastruktuuri läbi- laskevõime taotlusi.
- (63) Oluline on tagada jaotusskeemide parem kooskõlasta- mine, et suurendada raudtee atraktiivsust liikluse jaoks, mis läbib enam kui ühe raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja võrgustikku, eelkõige rahvusvahelises liikluses.
- (64) Oluline on minimeerida konkurentsi moonutamist, mis võib kasutustasude määramise põhimõtete oluliste erine- vuste tõttu tekkida raudteeinfrastruktuuride või veoliikide vahel.
- (65) Soovitatav on määratleda infrastruktuuriteenuse need osad, mis on tingimata vajalikud, et võimaldada ettevõtjal teenust osutada, ning mida tuleks osutada minimaalse juurdepääsutasu eest.
- (66) Investeeringud raudteeinfrastruktuuri on vajalik ning infrastruktuuri kasutustasude määramise skeemid peaksid stimuleerima raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjaid tegema majanduslikult otstarbekaid investeeringuid.
- (67) Selleks et oleks võimalik kehtestada infrastruktuuri kasu- tustasude asjakohased ning õiglased määrad, peavad raud- teeinfrastruktuuri-ettevõtjad oma vara üle arvet pidama ja selle väärtuse kindlaks määrama ning jõudma täielikule selgusele infrastruktuuri käigushoidmise kulutegurite osas.
- (68) Soovitatav on tagada, et veootsuste tegemisel võetakse arvesse väliskulusid ning et raudtee-infrastruktuuri kasu- tustasude määramisega aidatakse kaasa väliskulude ühtsele ja tasakaalustatud arvessevõtmisele kõikide veolii- kide puhul.
- (69) On oluline tagada, et riigisisese ja rahvusvahelise liikluse kasutustasud võimaldavad raudteel täita turu vajadusi. Sellest tulenevalt peaksid infrastruktuuri kasutustasud olema võrdsed rongiliikluse korraldamisega seotud otseste kuludega.
- (70) Infrastruktuuri kasutustasude arvelt kulude katmise üldine määr mõjutab vajaliku riikliku toetuse suurus. Liikmes- riigid võivad nõuda kulude üldist katmist erineval määral. Infrastruktuuri kasutustasude määramise skeem peaks siiski võimaldama sellist liiklustihedust, mis suudab vähe- malt selle poolt raudteevõrgustiku kasutamise kaasa- nevad lisakulud tasa teenida.
- (71) Raudteeinfrastruktuur on loomulik monopol ja seepärast on vaja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjaid ergutada kululusid kärpima ning oma infrastruktuuri tõhusalt majandama.
- (72) Raudteevedude arendamiseks tuleks muu hulgas kasutada olemasolevaid liidu vahendeid, ilma et see mõjutaks juba kehtivaid prioriteete.

- (73) Raudteeveo-ettevõtjatel võetava kasutustasu vähendamine peaks olema seotud tegelike halduskulude, eelkõige tehingukulude kokkuhoiuga. Kasutustasu võib vähendada ka raudteeinfrastruktuuri tõhusa kasutamise edendamiseks.
- (74) On soovitatav, et raudteeveo-ettevõtjate ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja jaoks nähakse ette stiimulid raudteevõrgustiku häirete minimeerimiseks.
- (75) Läbilaskevõime jaotamine on seotud raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja kuludega, mille tasumist tuleks nõuda.
- (76) Raudteeinfrastruktuuri tõhusaks majandamiseks ning ausaks ja mittediskrimineerivaks kasutamiseks on vaja luua reguleeriv asutus, kes jälgib käesoleva direktiivi eeskirjade kohaldamist ning tegutseb apellatsioonirohuna, piiramata võimalust pöörduda kohtusse. Sellisel reguleerival asutusel peaks olema võimalik jõustada oma teabetaotlusi ja otsuseid asjakohaste sanktsioonide abil.
- (77) Reguleeriva asutuse rahastamine peaks tagama selle sõltumatuse ning tulema kas riigieelarvest või sektorile kehtestatud kohustuslikest lõivudest, mille kehtestamisel austatakse õigluse, läbipaistvuse, mittediskrimineerimise ja proportsionaalsuse põhimõtteid.
- (78) Reguleeriva asutuse sõltumatuse tagamisele peaks kaasa aitama kohane töötajate ametissenimetamise kord, millega tagatakse eeskätt, et otsuste eest vastutavad isikud nimetab ametisse ametiasutus, kellele otseselt ei kuulu reguleeritavad ettevõtted. Juhul kui nimetatud tingimus on täidetud, võiks selleks asutuseks olla näiteks parlament, president või peaminister.
- (79) Tuleb rakendada konkreetseid meetmeid, et võtta arvesse teatavate liikmesriikide konkreetset geopoliitilist ja geograafilist olukorda ning eri liikmesriikide raudteesektori konkreetset korraldust, tagades samal ajal siseturu terviklikkuse.
- (80) Selleks et võtta arvesse raudteeturu arengut, peaks komisjonil olema õigus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte seoses tehniliste muudatustega tegevusluba taotleva ettevõtja esitatavas teabes, viivituste kategooriate loetelus, jaotamise ajakavas ja reguleerivatele asutustele esitatavates raamatupidamisandmetes. On eriti oluline, et komisjon viiks oma ettevalmistava töö käigus läbi asjakohaseid konsultatsioone, sealhulgas ekspertide tasandil. Delegeeritud õigusaktide ettevalmistamisel ja koostamisel peaks komisjon tagama asjaomaste dokumentide sama- ja õigeaegse ning asjakohase edastamise Euroopa Parlamendile ja nõukogule.
- (81) Selleks et tagada käesoleva direktiivi ühetaolised rakendamistingimused, tuleks komisjonile anda rakendamisevolitused, mida tuleks teostada kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. veebruari 2011. aasta määrusega (EL) nr 182/2011, millega kehtestatakse eeskirjad ja üldpõhimõtted, mis käsitlevad liikmesriikide poolt läbiviidava kontrolli mehhanisme, mida kohaldatakse komisjoni rakendamisevolituste teostamise suhtes <sup>(1)</sup>.
- (82) Rakendusakte, mis on seotud raudteevedude peamise eesmärgiga, uute rahvusvaheliste teenuste mõjuga avaliku teenindamise lepingutele, reisijateveo teenuseid osutavate raudteeveo-ettevõtjate võetava tasuga, juurdepääsuga olulistest teenindusrajatistes osutatavatele teenustele, tegevusloa taotlemise korra üksikasjadega, müraga seotud kulude puhul kasutustasude ja rongide ETCSigna varustamise stimuleerimiseks infrastruktuuri kasutustasude astmestamise kohaldamise otseste kulude arvestamise tingimustega ning reguleerivate asutuste otsuste tegemise ühiste põhimõtete ja tavade, ei tohiks komisjon vastu võtta juhul, kui käesoleva direktiivi kohaselt moodustatud komitee ei esita arvamust komisjoni esitatud rakendusakti eelnõu kohta.
- (83) Kuivõrd liikmesriigid ei suuda piisavalt saavutada käesoleva direktiivi eesmärke, nimelt soodustada liidus raudteede arengut, kehtestada raudteeveo-ettevõtjatele tegevuslubade andmise üldpõhimõtted ning kooskõlastada liikmesriikides raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõime jaotamise korrad ja infrastruktuuri kasutustasud, kuna tegevuslubade väljaandmine ja raudteevõrgustike märkimisväärsete osade käitamine on selgelt rahvusvahelise ulatusega ning kuna on vaja tagada õiglased ja mittediskrimineerivad infrastruktuurile juurdepääsu tingimused, mistõttu on need eesmärgid nende piiriülese laadi tõttu paremini saavutatavad liidu tasandil, võib liit võtta meetmeid kooskõlas Euroopa Liidu lepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev direktiiv nimetatud eesmärkide saavutamiseks vajalikust kaugemale.
- (84) Käesoleva direktiivi siseriiklikku õigusesse ülevõtmise kohustus peaks piirduma nende sätetega, mille sisu on võrreldes varasemate direktiividega muutunud. Kohustus võtta üle käesoleva direktiivi sätted, mille sisu ei ole võrreldes varasemate direktiividega muutunud, tuleneb kõnealustest varasematest direktiividest.

<sup>(1)</sup> ELT L 55, 28.2.2011, lk 13.

- (85) Liikmesriigile, kellel ei ole raudteesüsteemi ega peatset väljavaadet selle saamiseks, seatakse ebaproportsionaalne ja tarbetu kohustus, kui ta peaks käesoleva direktiivi II ja IV peatüki üle võtma ning neid rakendama. Seetõttu tuleks sellised liikmesriigid kõnealusest kohustusest vabastada.
- (86) Kooskõlas liikmesriikide ja komisjoni 28. septembri 2011. aasta ühise poliitilise deklaratsiooniga selgitavate dokumentide kohta <sup>(1)</sup> kohustuvad liikmesriigid põhjendatud juhtudel lisama ülevõtmismeetmeid käsitlevale teatele ühe või mitu dokumenti, milles selgitatakse seost direktiivi osade ja ülevõtvate siseriiklike õigusaktide vastavate osade vahel. Käesoleva direktiivi puhul leiab seadusandja, et selliste dokumentide edastamine on põhjendatud.
- (87) Käesolev direktiiv ei tohiks mõjutada selliseid IX lisa B osas esitatud tähtpäevi, mille jooksul liikmesriigid peavad üle võtma varasemad direktiivid,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

#### I PEATÜKK

#### ÜLDSÄTTED

##### Artikkel 1

#### Sisu ja reguleerimisala

1. Käesoleva direktiiviga kehtestatakse:
  - a) raudteeinfrastruktuuri majandamise ja liikmesriigis asutatud või asutatavate raudteeveo-ettevõtjate raudteevedude suhtes kohaldatavad eeskirjad (II peatükk);
  - b) kriteeriumid, mida liikmesriigid kohaldavad liidus registreeritud või registreeritavale raudteeveo-ettevõtjatele tegevuslubade väljaandmise, pikendamise või muutmise suhtes (III peatükk);
  - c) raudteeinfrastruktuuri kasutustasude kehtestamise ja kogumise ning raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõime jaotamise põhimõtted ja menetlused (IV peatükk).
2. Käesolevat direktiivi kohaldatakse raudteeinfrastruktuuri kasutamisel riigisisesteks ja rahvusvahelisteks raudteevedudeks.

##### Artikkel 2

#### Erandid reguleerimisalast

1. II peatükki ei kohaldata raudteeveo-ettevõtjate suhtes, kes teenindavad üksnes linna- või linnalähiliine või piirkondlikke liine autonoomsetel kohalikel või piirkondlikel võrgustikel, mis on ette nähtud veoteenuste osutamiseks raudteeinfrastruktuuris, või võrgustikel, mis on ette nähtud ainult linna- või linnalähiliinide teenindamiseks.

Erandina esimesest lõigust kohaldatakse artikleid 4 ja 5, kui kõnealune raudteeveo-ettevõtja on teise sellise ettevõtja või üksuse otsese või kaudse kontrolli all, kes osutab muud raudteeveoteenuseid kui linna- või linnalähiliinide või piirkondlike liinide teenindamine või kombineerib selliseid teenuseid teiste teenustega. Samuti kohaldatakse artiklit 6 kõnealusele raudteeveo-ettevõtjale tema seotuse tõttu ettevõtja või üksusega, kes teda otseselt või kaudselt kontrollib.

2. Liikmesriigid võivad III peatüki reguleerimisalast välja jätta:

- a) ettevõtjad, kes osutavad raudtee-reisijateveo teenuseid ainult kohalikus ja piirkondlikus autonoomses raudteeinfrastruktuuris;
- b) ettevõtjad, kes osutavad raudtee-reisijateveo teenuseid üksnes linna- ja linnalähiliinidel;
- c) ettevõtjad, kes osutavad üksnes piirkondlikke raudtee-kaubaveoteenuseid;
- d) ettevõtjad, kes osutavad kaubaveoteenuseid raudteeinfrastruktuuris, mis on eraomandis ning mis on ette nähtud ainult infrastruktuuri omaniku oma kaubavedudeks.

3. Liikmesriigid võivad artiklite 7, 8 ja 13 ning IV peatüki reguleerimisalast välja jätta:

- a) autonoomsed kohalikud ja piirkondlikud võrgustikud, mis on ette nähtud reisijateveo teenuste osutamiseks raudteeinfrastruktuuris;
- b) võrgustikud, mis on ette nähtud üksnes raudtee-reisijateveo teenuste osutamiseks linna- ja linnalähiliinidel;
- c) piirkondlikud võrgustikud, mida kasutab piirkondlikeks kaubavedudeks üksnes raudteeveo-ettevõtja, kes ei kuulu lõike 1 reguleerimisalasse, kuni kõnealuse võrgustiku läbilaskevõimet soovib kasutada ka mõni teine taotleja;
- d) eraomandis olev raudteeinfrastruktuur, mis on ette nähtud üksnes infrastruktuuri omaniku oma kaubavedudeks.

4. Ilma et see piiraks lõike 3 kohaldamist, võivad liikmesriigid artikli 8 lõike 3 reguleerimisalast välja jätta kohaliku ja piirkondliku raudteeinfrastruktuuri, mis ei ole raudteeturu toimimise seisukohast strateegilise tähtsusega, ning IV peatüki reguleerimisalast välja jätta kohaliku raudteeinfrastruktuuri, mis ei ole raudteeturu toimimise seisukohast strateegilise tähtsusega. Liikmesriigid teavitavad komisjoni oma kavatsusest kõnealustele raudteeinfrastruktuuridele erand teha. Komisjon otsustab vastavalt artikli 62 lõikes 2 osutatud nõuandemenetlusele, kas selliseid raudteeinfrastruktuure saab pidada strateegilise tähtsusega infrastruktuurideks, võttes arvesse asjaomaste raudteeliinide pikkust, kasutustaset ja liikluse mahtu, mida selline otsus võib mõjutada.

<sup>(1)</sup> ELT C 369, 17.12.2011, lk 14.

5. Liikmesriigid võivad artikli 31 lõike 5 reguleerimisalast jätta välja sõidukid, mis liiklevad või on kavandatud liiklema liikmesriigi ja kolmandate riikide vahelises võrgustikus, mille rööpmevahe erineb liidu peamise raudteevõrgustiku omast.

6. Liikmesriigid võivad määrata artikli 43 lõikes 2, VI lisa punkti 2 alapunktis b ja VII lisa punktides 3, 4 ja 5 osutatust erinevad läbilaskevõime jaotamise graafiku ajavahemikud ja koostamise tähtajad, juhul kui rahvusvaheliste rongiliinide kehtestamisel koostöös kolmandate riikide raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjatega võrgustikus, mille rööpmevahe erineb liidu peamise raudteevõrgustiku omast, on oluline mõju läbilaskevõime jaotamise graafikule üldiselt.

7. Liikmesriigid võivad otsustada, et kasutustasude määramise raamistik ja sellekohased eeskirjad, mida kohaldatakse rahvusvahelistele kolmandatesse riikidesse suunduvatele või sealt saabuvatele kaubaveoteenustele, mida osutatakse võrgustikus, mille rööpmevaius erineb liidu peamise raudteevõrgustiku omast, avaldatakse muudes dokumentides ja erineva tähtajaga, kui artikli 29 lõikes 1 sätestatud, kui seda on vaja ausa konkurentsi tagamiseks.

8. Liikmesriigid võivad IV peatüki reguleerimisalast välja jätta raudteeinfrastruktuuri, mille rööpmevahe erineb liidu peamise raudteevõrgustiku omast ja mis ühendab liikmesriigi ja kolmanda riigi piiräärseid jaamu.

9. Käesolevat direktiivi ei kohaldata ettevõtjate suhtes, kelle majandustegevus piirdub üksnes maanteesõidukitele süstikrongiteenususe osutamise ja merealuste tunnelite kaudu või vedudega, mille puhul piiratakse maanteesõidukite vedamisega süstikrongiteenusena selliste tunnelite kaudu, välja arvatud artikli 6 lõiked 1 ja 4 ning artiklid 10, 11, 12 ja 28.

10. Liikmesriigid võivad II peatüki, välja arvatud artikkel 14, ning IV peatüki kohaldamisalast välja jätta raudteeteenuse, mida osutatakse liitu läbiva transiidina.

11. Liikmesriigid võivad artikli 32 lõike 4 kohaldamisalast välja jätta enne 1985. aastat kasutusele võetud rongid, mis ei ole varustatud Euroopa rongijuhtimissüsteemiga (ETCS) ja mida kasutatakse piirkondlike reisijateveo teenuste osutamiseks.

### Artikkel 3

#### Mõisted

Käesolevas direktiivis kasutatakse järgmisi mõisteid:

1) „raudteeveo-ettevõtja” – vastavalt käesolevale direktiivile tegevusloa saanud avalik-õiguslik või eraõiguslik ettevõtja, kelle peamine tegevusala on osutada raudtee-kaubaveoteenuseid ja/või raudtee-reisijateveo teenuseid ja kes on kohus-

tatud tagama veduriteenus; see hõlmab ka ainult veduriteenust osutavaid ettevõtjaid;

2) „raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja” – asutus või ettevõtja, kes vastutab eelkõige raudteeinfrastruktuuri rajamise, majandamise ja hooldamise eest, sealhulgas liikluskorralduse ning juhtkäskude ja signaalimise eest; võrgustiku või selle osaga seotud raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja ülesanded võib anda teistele asutustele või ettevõtjatele;

3) „raudteeinfrastruktuur” – I lisa loetletud elemendid;

4) „rahvusvaheline kaubaveoteenus” – veoteenus, mille puhul rong ületab vähemalt ühe liikmesriigi piiri; rong võib olla teisega haagitud ja/või vaguniteks jagatud ning selle eri vagunitel võib olla erinev lähte- ja sihtkoht, tingimusel et kõik vagunid ületavad vähemalt ühe piiri;

5) „rahvusvaheline reisijateveo teenus” – reisijateveo teenus, mille puhul rong ületab vähemalt ühe liikmesriigi piiri ning mille peamine eesmärk on reisijate vedu erinevates liikmesriikides asuvate jaamade vahel; rong võib olla teisega haagitud ja/või vaguniteks jagatud ning selle eri vagunitel võib olla erinev lähte- ja sihtkoht, tingimusel et kõik vagunid ületavad vähemalt ühe piiri;

6) „linna- ja linnalähiliinid” – veoteenused, mille peamine eesmärk on vastata linnakeskuse või linnastu, sealhulgas piiriülese linnastu ning kõnealuse keskuse või linnastu ja seda ümbritsevate piirkondade vahelise transpordi vajadustele;

7) „piirkondlikud liinid” – veoteenused, mille peamine eesmärk on vastata piirkonna, sealhulgas piiriülese piirkonna transpordivajadustele;

8) „transiit” – liidu territooriumi läbimine ilma kauba peale- või mahalaadimiseta ja/või ilma reisijate rongile tuleku või mahaminekuta liidu territooriumil;

9) „alternatiivne marsruut” – teine marsruut sama lähtekoha ja sihtkoha vahel, kui raudteeveo-ettevõtja poolt osutatavate asjaomaste kauba- või reisijateveo teenuste osutamise kaks marsruuti on vastastikku asendatavad;

10) „otstarbekas alternatiiv” – juurdepääs teisele teenindusrajatisse, mis on raudteeveo-ettevõtjale majanduslikult vastuvõetav ja võimaldab tal osutada asjaomaseid kauba- või reisijateveo teenuseid;

11) „teenindusrajatis” – rajatis, sealhulgas maapind, ehitis ja seadmed, mis on tervenisti või osaliselt rajatud spetsiaalselt selleks, et võimaldada ühe või mitme II lisa punktides 2–4 osutatud teenuse osutamist;



- 12) „teenindusrajatise käitaja” – avalik-õiguslik või eraõiguslik isik, kes on vastutav ühe või mitme teenindusrajatise juhtimise või ühe või mitme II lisa punktides 2–4 osutatud teenuse osutamise eest raudteeveo-ettevõtjatele;
- 13) „piiriülene leping” – kahe või enama liikmesriigi või liikmesriigi ja kolmanda riigi vahel piiriülese raudteeveo hõlbustamiseks sõlmitud leping;
- 14) „tegevusluba” – tegevusluba väljaandva asutuse poolt ettevõtjale antud luba, millega tunnistatakse ettevõtja suutlikkust osutada raudteeveoteenuseid raudteeveo-ettevõtjana; kõnealune suutlikkus võib piirduda eriomaste teenuseliikide osutamisega;
- 15) „tegevusluba väljaandev asutus” – asutus, mille ülesandeks on tegevuslubade väljaandmine liikmesriigis;
- 16) „leping” – kokkulepe või, *mutatis mutandis*, haldusmeetmete raames kehtestatud kord;
- 17) „mõistlik kasum” – omakapitali tootlus, milles võetakse arvesse riski (sealhulgas tulude osas), mis teenindusrajatise käitajale kaasneb, või selle puudumist, ning mis on kooskõlas majandusharu viimaste aastate keskmise näitajaga;
- 18) „jaotamine” – raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõime jaotamine raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja poolt;
- 19) „taotleja” – raudteeveo-ettevõtja, rahvusvaheline raudteeveo-ettevõtjate rühmitus või muu füüsiline või juriidiline isik, nagu määrusele (EÜ) nr 1370/2007 vastavad pädevad asutused ning vedajad, kaubasaatjad ja kombineeritud veoteenuseid osutavad ettevõtjad, kellel on avalike teenuste osutamise seaduse või ärihuvi infrastruktuuri läbilaskevõime omandamiseks;
- 20) „ülekoormatud infrastruktuur” – infrastruktuuri osa, mille puhul nõudlust infrastruktuuri läbilaskevõime järele ei ole teataval ajavahemikul võimalik rahuldada ka pärast erinevate läbilaskevõime taotluste kooskõlastamist;
- 21) „läbilaskevõime suurendamise kava” – meede või rida meetmeid koos rakendamise ajakavaga, et leevendada läbilaskevõime piiranguid, mis viisid infrastruktuuri osa ülekoormatud infrastruktuuriks tunnistamiseni;
- 22) „kooskõlastamine” – menetlus, mille käigus raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja ja taotlejad püüavad lahendada olukordi, kus infrastruktuuri läbilaskevõime taotlused ei ole omavahel kooskõlas;
- 23) „raamkokkulepe” – õiguslikult siduv avalik-õiguslik või eraõiguslik üldkokkulepe, millega määratakse kindlaks taotleja ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja õigused ja kohustused seoses jaotatava infrastruktuuri läbilaskevõimega ning tasudega pikemaks ajaks kui üks liiklusgraafikuperiood;
- 24) „infrastruktuuri läbilaskevõime” – taotletud rongiliinide teatava ajavahemiku jooksul teatavale infrastruktuuri osale paigutamise potentsiaal;
- 25) „võrgustik” – kogu raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja majandatav raudteeinfrastruktuur;
- 26) „võrgustiku teadaanne” – teade, milles esitatakse kasutustasude määramise ning läbilaskevõime jaotamise skeemidega seotud üksikasjalikud üldeeskirjad, tähtajad, menetlused ja kriteeriumid, sealhulgas muu teave, mis on raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõime taotlemiseks vajalik;
- 27) „rongiliin” – infrastruktuuri läbilaskevõime, mis on vajalik rongi liikumiseks ühest punktist teise teatava ajavahemiku jooksul;
- 28) „liiklusgraafik” – andmed kõikide kavandatud rongi- ja veeremiliikumiste kohta, mis liiklusgraafikuperioodil asjasse puutuval infrastruktuuril toimuvad;
- 29) „seisutee” – manöövrirtee, mis on eraldi ette nähtud raudteeveeremi ajutiseks hoidmiseks kahe tööülesande täitmise vahelisel ajal;
- 30) „baashooldus” – töö, mida ei tehta rutiinselt igapäevase tegevuse käigus ja mille jaoks tuleb sõiduk kasutusest eemaldada.

## II PEATÜKK

## LIIDU RAUDTEEDE ARENDAMINE

## 1. JAGU

## Majandamise sõltumatus

## Artikkel 4

## Raudteeveo-ettevõtjate ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate sõltumatus

1. Liikmesriigid tagavad, et majandamise, haldamise ning haldus-, majandus- ja raamatupidamisküsimuste sisekontrolli osas oleksid otse või kaudselt liikmesriikidele kuuluvad või nende otsese või kaudse kontrolli all olevad raudteeveo-ettevõtjad sõltumatud, mis tähendab, et eelkõige nende varad, eelarve ja raamatupidamine on riigi omadest lahus.

2. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad järgivad liikmesriikide kehtestatud kasutustasude määramise ja läbilaskevõime jaotamise raamistikku ning eriomaseid eeskirju, vastutades samas enda majandamise, haldamise ja sisekontrolli eest.

#### Artikkel 5

##### Raudteeveo-ettevõtjate majandamine vastavalt äripõhimõtetele

1. Liikmesriigid võimaldavad raudteeveo-ettevõtjatel kohandada oma tegevust turunõuetega ja korraldada seda juhtorganite vastutusel, et osutada töhusaid ja asjakohaseid teenuseid nõutavale teeninduskvaliteedile vastava madalaima võimaliku hinna eest.

Raudteeveo-ettevõtjaid majandatakse olenemata nende omandivormist kooskõlas äriühingute suhtes kohaldatavate põhimõtete-ga. See kehtib ka neile liikmesriikide poolt kehtestatud avaliku teenindamise kohustuse ja riigi pädevate asutustega sõlmitud avaliku teenindamise lepingute kohta.

2. Raudteeveo-ettevõtjad koostavad oma äriplaani, sealhulgas investeerimis- ja rahastamiskavad. Kõnealuste kavade eesmärk on saavutada ettevõtja finantstasakaal ja muud tehnilise, äri- ja finantsjuhtimise eesmärgid; samuti esitavad nad kõnealuste eesmärkide saavutamise viisi.

3. Raudteeveo-ettevõtjal peab seoses liikmesriigi välja antud üldiste poliitiliste suunistega ja võttes arvesse riiklikke kavu ja lepinguid (mis võivad olla mitmeastased), sealhulgas investeerimis- ja rahastamiskavu, olema eelkõige õigus:

- a) luua oma sisestruktuur, ilma et see piiraks artiklite 7, 29 ja 39 kohaldamist;
- b) kontrollida teenuste osutamist ja turustamist ning määrata kindlaks nende hinnad;
- c) teha otsuseid töötajate, varade ja hangete kohta;
- d) laiendada oma turuosa, töötada välja uusi tehnoloogialahendusi ja teenuseid ning võtta kasutusele uuenduslikke juhtimisviise;
- e) alustada uut tegevust raudteega seotud valdkondades.

Käesolev lõige ei piira määruse (EÜ) nr 1370/2007 kohaldamist.

4. Erandina lõikest 3 võivad riigile või riigi kontrolli alla kuuluvate raudteeveo-ettevõtjate aktsionärid ette näha, et suuremate ettevõtte juhtimist puudutavate otsuste vastuvõtmiseks on nõutav nende eelnev heakskiit samamoodi, nagu seda

saavad siseriikliku äriühinguõiguse kohaselt teha eraõiguslike aktsiaseltside aktsionärid. Käesoleva artikli sätteid ei piira liikmesriikide äriühinguõiguse kohaselt järelevalveasutustele juhtorgani liikmete määramise suhtes antud õigusi.

#### 2. JAGU

##### Infrastruktuuri majandamise, vedude ja eri veoliikide lahusus

#### Artikkel 6

##### Raamatupidamisarvestuste lahusus

1. Liikmesriigid tagavad, et koostatakse ja avaldatakse eraldi kasumiaruanded ning bilanss nii raudteeveo-ettevõtjate osutatavate veoteenustega kui ka raudteeinfrastruktuuri majandamisega seotud äritegevuse kohta. Ühele nimetatud tegevusaladest makstud riiklikke vahendeid ei või teisele üle kanda.

2. Samuti võivad liikmesriigid ette näha, et kõnealune lahus-hoidmine nõuab, et ühes äriühingus luuakse eraldiseisvad osakonnad või et infrastruktuuri ja veoteenuseid majandavad eraldiseisvad üksused.

3. Liikmesriigid tagavad, et koostatakse ja avaldatakse eraldi kasumiaruanded ning bilanss nii raudtee-kaubaveoteenuste kui ka reisijateveo teenuste osutamiseks seotud äritegevuse kohta. Veoteenuste kui avalike teenuste osutamiseks makstud riiklikud vahendid näidatakse eraldi määruse (EÜ) nr 1370/2007 artikli 7 kohaselt asjaomases raamatupidamisarvestuses ja neid ei või üle kanda tegevusele, mis on seotud muude veoteenuste osutamisega või muu äritegevusega.

4. Lõigetes 1 ja 3 osutatud eri tegevusalade raamatupidamisarvestus peab võimaldama kontrollida, et järgitakse keeldu kanda ühele tegevusalale makstud riiklikke vahendeid üle teisele tegevusalale, ning samuti kontrollida infrastruktuuri kasutustasudest saadud tulu ja muu majandustegevuse ülejääkide kasutamist.

#### Artikkel 7

##### Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja põhiülesannete sõltumatus

1. Liikmesriigid tagavad, et põhiülesanded, mis on määrava tähtsusega võrdse ja mittediskrimineeriva juurdepääsu seisukohalt infrastruktuurile, antakse asutusele või ettevõtjale, kes ise ei osuta raudteeveoteenuseid. Sõltumata organisatsioonilisest struktuurist tuleb tõendada, et see eesmärk on saavutatud.

Põhiülesanded on:

- a) otsuste tegemine rongiliinide jaotamise kohta, sealhulgas kättesaadavuse määramine ja hindamine ning individuaalsete rongiliinide jaotamine,

b) otsuste tegemine infrastruktuuri kasutustasude kohta, sealhulgas kasutustasude kindlaksmääramine ja kogumine, ilma et see piiraks artikli 29 lõike 1 kohaldamist.

Liikmesriigid võivad siiski määrata raudteeveo-ettevõtjatele või mõnele muule asutusele vastutuse raudteeinfrastruktuuri arendamisele kaasa aitamise eest näiteks investeeringute, hoolduse ja rahastamise kaudu.

2. Kui raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja ei ole õigusliku vormi, organisatsiooni või otsuste tegemise poolest raudteeveo-ettevõtjatest sõltumatu, täidab IV peatüki 2. ja 3. jaos osutatud ülesandeid kas kasutustasusid määrav asutus või läbilaskevõimet jaotav asutus, kes on oma õigusliku vormi, organisatsiooni ja otsuste tegemise poolest kõikidest raudteeveo-ettevõtjatest sõltumatu.

3. Kui IV peatüki 2. ja 3. jao sätetes osutatakse raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja põhiülesannetele, tähendab see seda, et kõnealuseid sätteid kohaldatakse ka kasutustasusid määrava asutuse või läbilaskevõimet jaotava asutuse vastavate õiguste suhtes.

### 3. JAGU

#### **Finantsolukorra parandamine**

##### *Artikkel 8*

#### **Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja rahastamine**

1. Liikmesriigid arendavad oma riigisest raudteeinfrastruktuuri, võttes vajaduse korral arvesse liidu üldisi vajadusi, sealhulgas vajadust teha koostööd liiduga piirnevate kolmandate riikidega. Selleks avaldavad nad pärast huvitatud isikutega konsulteerimist hiljemalt 16. detsember 2014 raudteeinfrastruktuuri arendamise suunava strateegia, et täita raudteesüsteemi jätkusuutlikul rahastamisel põhinevaid tulevasi liikuvusvajadusi infrastruktuuri hooldamise, uuendamise ja arendamise osas. Kõnealune strateegia hõlmab vähemalt viieaastast ajavahemikku ja on pikendatav.

2. Võttes nõuetekohaselt arvesse ELi toimimise lepingu artikleid 93, 107 ja 108, võivad liikmesriigid rahastada ka raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjat vastavalt tema artikli 3 punktis 2 osutatud ülesannetele, raudteeinfrastruktuuri suurusele ja finantsnõuetele eelkõige selleks, et katta uusi investeeringuid. Liikmesriik võib otsustada rahastada kõnealuseid kulutusi muudest vahenditest kui otsene riigipoolne rahastamine. Igal juhul peavad liikmesriigid täitma käesoleva artikli lõikes 4 osutatud nõudeid.

3. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja võtab vastu asjaomase liikmesriigi määratud üldise poliitika raames ning lõikes 1 osutatud strateegiat ja lõikes 2 osutatud liikmesriigipoolset rahastamist arvestades äriplaani, mis sisaldab investeerimis- ja rahastamiskavu. Äriplaani peab tagama infrastruktuuri optimaalse ja tõhusa kasutamise, kättesaadavaks tegemise ja arendamise ning kindlus-

tama kõnealuste eesmärkide saavutamiseks vajaliku rahalise tasakaalu ja vahendid. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja tagab, et teadaolevatel taotlejatel ning soovi korral võimalikel taotlejatel on juurdepääs asjakohasele teabele ja neile antakse võimalus väljendada oma seisukohti äriplaani sisu kohta infrastruktuurile juurdepääsu ja selle kasutamise tingimuste ning infrastruktuuri olemuse, kättesaadavaks tegemise ja arendamise osas, enne kui raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja äriplaani kinnitab.

4. Liikmesriigid tagavad, et tavapärestes äritingimustes ning mõistliku ajavahemiku jooksul, mis ei ületa viit aastat, oleks raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja kasumiaruandes tasakaalus ühelt poolt tulud infrastruktuuri kasutustasudest, ülejääk muust majandustegevusest, tagastamatu tulu eraallikatest ja riiklik toetus, sealhulgas riigilt saadud ettemaksud (kui neid on), ning teiselt poolt infrastruktuurikulud.

Ilma et see mõjutaks võimalikku pikaajalist eesmärki katta kõikide transpordiliikide infrastruktuurikulud kasutajate arvelt, lähtudes eri transpordiliikide diskrimineerimata konkurentsist tingimustes, kus raudteeveod suudavad teiste veoliikidega konkureerida, võib liikmesriik artiklite 31 ja 32 kohase kasutustasude määramise raamistiku piires nõuda, et raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja tasakaalustaks oma bilansi riigipoolse rahastamisega.

##### *Artikkel 9*

#### **Läbipaistev võla vähendamine**

1. Ilma et see piiraks liidu riigiabieskirjade kohaldamist ning kooskõlas aluslepingu artiklitega 93, 107 ja 108, loovad liikmesriigid asjakohase mehhanismi, et aidata vähendada riigile või riigi kontrolli alla kuuluvate raudteeveo-ettevõtjate võlgu tasemeni, mis ei takista usaldusväärset finantsjuhtimist, ja parandada nende finantsolukorda.

2. Lõikes 1 osutatud eesmärgil võivad liikmesriigid nõuda selliste raudteeveo-ettevõtjate raamatupidamisosakondade raames eraldiseisva võlakustutusüksuse loomist.

Üksuse bilansi passiva poolel võib kuni võlakohustuse lõppemiseni kajastada kõiki laene, mis raudteeveo-ettevõtja on võtnud nii investeeringute finantseerimiseks kui ka raudteevedudest või raudteeinfrastruktuuri majandamisest tulenevate ülemääraste tegevuskulude katmiseks. Tütarettevõtjate tegevusest tulenevaid võlgu ei võeta arvesse.

3. Lõikeid 1 ja 2 kohaldatakse ainult sellistest võlgadest tulenevate võlakohustuste või intresside suhtes, mis on riigi omandis või kontrolli all olevatele raudteeveo-ettevõtjatele tekkinud asjaomases liikmesriigis kogu raudteeveo teenuste turu või selle osa avanemise kuupäevaks ning igal juhul 15. märtsiks 2001 või liiduga ühinemise kuupäevaks nende liikmesriikide puhul, kes liitusid liiduga pärast kõnealust kuupäeva.

## 4. JAGU

**Juurdepääs raudteefrastruktuurile ja -teenustele**

## Artikkel 10

**Raudteefrastruktuurile juurdepääsu tingimused**

1. Raudteeveo-ettevõtjatele tagatakse võrdsetel, mittediskrimineerivatel ja läbipaistvatel tingimustel juurdepääsuõigus raudteefrastruktuurile kõigis liikmesriikides iga liiki raudtee-kauba-veoteenuste osutamiseks. Kõnealune õigus hõlmab juurdepääsu mere- ja siseveesadamaid ning muid II lisa punktis 2 osutatud teenindusrajatisi ühendavale infrastruktuurile ja rohkem kui üht lõpptarbijat teenindavale või teenindada võivale infrastruktuurile.

2. Raudteeveo-ettevõtjatele tagatakse kõikide liikmesriikide raudtee-infrastruktuurile juurdepääsuõigus rahvusvahelise reisi- ja teevoo teenuse osutamiseks. Raudteeveo-ettevõtjatel on rahvusvahelist reisi- ja teevoo teenust osutades õigus reisijaid peale võtta igast rahvusvahelisel marsruudil paiknevast jaamast ja lasta neil maha minna teises jaamas, sealhulgas samas liikmesriigis paiknevates jaamades. Kõnealune õigus hõlmab juurdepääsu II lisa punktis 2 osutatud teenindusrajatisi ühendavale infrastruktuurile.

3. Pärast asjaomaselt pädevalt asutuselt või huvitatud raudteeveo-ettevõtjatelt taotluse saamist määrab (määravad) artiklis 55 osutatud asjakohane reguleeriv asutus (asjakohased reguleerivad asutused) kindlaks, kas teenuse põhieesmärgiks on reisi- ja teevoo erinevates liikmesriikides asuvate jaamade vahel.

4. Reguleerivate asutuste, pädevate asutuste ja raudteeveo-ettevõtjate kogemustele ning artikli 57 lõikes 1 osutatud võrgustiku tegevusele toetudes võtab komisjon hiljemalt 16. detsember 2016 vastu meetmed, milles sätestatakse käesoleva artikli lõike 3 rakendamise üksikasjalik kord ja kriteeriumid. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 62 lõikes 3 osutatud kontrollimenetlusega.

## Artikkel 11

**Juurdepääsuõiguse ning reisijate pealevõtu ja mahapaneku õiguse piiramine**

1. Liikmesriigid võivad piirata artiklis 10 sätestatud juurdepääsuõigust lähte- ja sihtkoha vahelistele teenustele, mis on hõlmatud ühe või mitme avaliku teenindamise lepinguga, mis on kooskõlas liidu õigusega. Sellisel piirangul ei ole kitsendavat mõju õigusele võtta reisijaid peale igast rahvusvahelise veoteenuse marsruudil paiknevast jaamast ning lasta neil maha minna teises, sealhulgas samas liikmesriigis paiknevas jaamas, välja arvatud siis, kui selle õiguse kasutamine ohustaks avaliku teenindamise lepingu majanduslikku tasakaalu.

2. Selle, kas avaliku teenindamise lepingu majanduslik tasakaal on ohustatud, määrab (määravad) kindlaks artiklis 55 osutatud asjakohane reguleeriv asutus (asjakohased reguleerivad

asutused) objektiivse majandusanalüüsi alusel ja eelnevalt kindlaks määratud kriteeriumide põhjal järgmiste isikute taotlusel:

- avaliku teenindamise lepingu sõlminud pädev asutus või pädevad asutused;
- muu huvitatud pädev asutus, kellel on õigus käesoleva artikli alusel juurdepääsu piirata;
- raudteefrastruktuuri-ettevõtja;
- avaliku teenindamise lepingut täitev raudteeveo-ettevõtja.

Pädevad asutused ja avalikku teenust osutavad raudteeveo-ettevõtjad annavad asjakohasele reguleerivale asutusele (asjakohastele reguleerivatele asutustele) teavet, mida põhjendatult nõutakse otsuse vastuvõtmiseks. Reguleeriv asutus vaatab kõnealuste osapoolte esitatud teabe läbi ja palub neil vajaduse korral asjakohast lisateavet ning algatab ühe kuu jooksul alates vastava taotluse saamisest konsulteerimise kõigi asjaomaste osapooltega. Reguleeriv asutus konsulteerib vajaduse korral kõigi asjaomaste isikutega ning teavitab neid oma põhjendatud otsusest eelnevalt kindlaks määratud mõistliku tähtaja jooksul ning igal juhul kuue nädala jooksul pärast asjaomase teabe saamist.

3. Reguleeriv asutus põhjendab oma otsust ning täpsustab tähtaega, mille jooksul, ja tingimusi, mille alusel võib mõni järgmistest isikutest taotlema otsuse läbivaatamist:

- asjaomane pädev asutus või pädevad asutused;
- raudteefrastruktuuri-ettevõtja;
- avaliku teenindamise lepingut täitev raudteeveo-ettevõtja;
- juurdepääsu taotlev raudteeveo-ettevõtja.

4. Reguleerivate asutuste, pädevate asutuste ja raudteeveo-ettevõtjate kogemustele ning artikli 57 lõikes 1 osutatud võrgustiku tegevusele toetudes võtab komisjon hiljemalt 16. detsember 2016 vastu meetmed, milles sätestatakse käesoleva artikli lõigete 1, 2 ja 3 rakendamise üksikasjalik kord ja kriteeriumid. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 62 lõikes 3 osutatud kontrollimenetlusega.

5. Liikmesriigid võivad piirata ka õigust võtta reisijaid peale ja lasta neil maha minna samas liikmesriigis rahvusvahelise reisi- ja teevoo teenuse marsruudil paiknevates jaamades, juhul kui reisi- ja teevoo ainuõigus nende jaamade vahel on antud kontsessiooni alusel, mis sõlmiti enne 4. detsembril 2007 õiglase pakkumismenetluse alusel ja kooskõlas liidu õiguse asjakohaste põhimõtetega. Nimetatud piirang võib kesta kuni algse lepinguperioodi lõpuni või 15 aastat, sõltuvalt sellest, kumb tähtaeg on lühem.

6. Liikmesriigid tagavad, et lõigetes 1, 2, 3 ja 5 osutatud otsuseid on võimalik kohtus vaidlustada.

#### Artikkel 12

##### Reisijateveo teenuseid osutavatele raudteeveo-ettevõtjatele võetav lõiv

1. Ilma et see piiraks artikli 11 lõike 2 kohaldamist, võivad liikmesriigid käesolevas artiklis sätestatud tingimustel lubada raudtee-reisijateveo eest vastutaval asutusel kehtestada reisijateveo teenuseid osutavatele raudteeveo-ettevõtjatele lõivu kõnealuse asutuse jurisdiktsiooni alla kuuluvate raudteede kasutamise eest kahe kõnealuses liikmesriigis asuva jaama vahel.

Sel juhul tuleb riigisiseseid või rahvusvahelisi raudtee-reisijateveo teenuseid osutavatel raudteeveo-ettevõtjatel kõnealuse asutuse jurisdiktsiooni alla kuuluvatel raudteedel liiklemise eest maksta samasugust lõivu.

2. Lõiv on mõeldud kõnealusele asutusele kooskõlas liidu õigusega sõlmitud avaliku teenindamise lepingutes sätestatud avaliku teenindamise kohustuste täitmise hüvitamiseks. Lõivust saadav ja hüvitisena makstav tulu ei või ületada asjakohaste avaliku teenindamise kohustuste täitmisel tehtud kulude täielikuks või osaliseks katmiseks vajalikku määra, võttes arvesse asjakohast tulu ning mõistlikku kasumit nende kohustuste täitmise eest.

3. Lõiv kehtestatakse kooskõlas liidu õigusega ning see peab eelkõige olema kooskõlas õigluse, läbipaistvuse, mittediskrimineerimise ja proportsionaalsuse põhimõtetega, eriti teenuse keskmise hinna reisija kohta ja lõivu suuruse vahel. Vastavalt käesolevale lõikele ei tohi lõivu kogusumma ohustada selle raudtee-reisijateveo teenuse majanduslikku elujõudu, millele need on kehtestatud.

4. Asjaomased asutused hoiavad alles teavet, mis on vajalik, et tagada makstud lõivude päritolu ja nende kasutusviisi tuvastamise võimalikkus. Liikmesriigid edastavad selle teabe komisjonile.

5. Reguleerivate asutuste, pädevate asutuste ja raudteeveo-ettevõtjate kogemustele ning artikli 57 lõikes 1 osutatud võrgustiku tegevusele toetudes võtab komisjon vastu meetmed, milles sätestatakse käesoleva artikli kohaldamise üksikasjalik kord ja kriteeriumid. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 62 lõikes 3 osutatud kontrollimenetlusega.

#### Artikkel 13

##### Teenustele juurdepääsu tingimused

1. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad pakuvad kõigile raudteeveo-ettevõtjatele mittediskrimineerival viisil II lisa punktis 1 sätestatud minimaalset juurdepääsupaketti.

2. Teenindusrajatiste käitajad tagavad kõikidele raudteeveo-ettevõtjatele mittediskrimineerival viisil juurdepääsu II lisa punktis 2 osutatud rajatistele ja nendes rajatistes osutatavatele teenustele, sealhulgas raudteele.

3. Täieliku läbipaistvuse ja mittediskrimineeriva juurdepääsu tagamiseks II lisa punkti 2 alapunktides a, b, c, d, g ja i osutatud teenindusrajatistele ning neis osutatavatele teenustele juhul, kui sellise teenindusrajatise käitaja on sellise asutuse või ettevõtja otsese või kaudse kontrolli all, mis samuti tegutseb ja millel on turgu valitsev seisund siseriiklikul raudteeveoteenuste turul, kus kõnealust rajatist kasutatakse, korraldatakse selliste teenindusrajatiste käitajate töö nii, et nad on organisatsiooniliselt ja otsuste tegemisel sellest asutusest või ettevõtjast sõltumatud. Sõltumatus ei too kaasa nõuet, et teenindusrajatiste jaoks tuleb luua eraldi juriidiline isik, ning sõltumatuse nõuet võib täita ühe juriidilise isiku siseselt loodud eraldiseisvate osakondade kaudu.

Kõigi II lisa punktis 2 osutatud teenindusrajatiste puhul on käitajal ja kõnealusel asutusel või ettevõtjal eraldi raamatupidamine, sealhulgas eraldi bilanss ja kasumiaruanne.

Kui teenindusrajatise käitamise tagab infrastruktuuri-ettevõtja või kui teenindusrajatise käitaja on infrastruktuuri-ettevõtja otsese või kaudse kontrolli all, siis peetakse käesolevas lõikes sätestatud nõudeid täidetuks, kui täidetakse artiklis 7 sätestatud nõudeid.

4. Raudteeveo-ettevõtjate esitatud teenindusrajatisele ja II lisa punktis 2 osutatud teenustele juurdepääsu taotlusele vastatakse artiklis 55 osutatud reguleeriva asutuse kehtestatud mõistliku tähtaja jooksul. Taotluse võib tagasi lükata üksnes juhul, kui on olemas muud otstarbekad võimalused, kuidas asjaomaseid kauba- ja reisijateveo teenuseid samal või alternatiivsel marsruudil majanduslikult vastuvõetavatel tingimustel osutada. See ei kohusta teenindusrajatise käitajat investeerima ressursidesse või rajatistesse selleks, et täita kõiki raudteeveo-ettevõtjate taotlusi.

Kui raudteeveo-ettevõtjate esitatud teenindusrajatisele ja seal osutatavatele teenustele juurdepääsu taotlused puudutavad lõikes 3 osutatud teenindusrajatise käitaja käitatavat rajatist, põhjendab teenindusrajatise käitaja oma tagasilükkavat otsust kirjalikult ja näitab, millised muud otstarbekad võimalused on olemas teistes rajatistes.

5. Kui II lisa punktis 2 osutatud teenindusrajatise käitaja leiab, et eri taotlused ei ole omavahel kooskõlas, püüab ta rahuldada kõik taotlused võimalikult suures ulatuses. Kui otstarbekat alternatiivi ei leita ja kui tõendatud vajaduste alusel ei ole võimalik rahuldada kõiki seoses asjaomase rajatise esitatud läbilaskevõime taotlusi, võib taotleja esitada kaebuse artiklis 55 osutatud reguleerivale asutusele, kes vaatab kaebuse läbi ja võtab vajaduse korral meetmeid tagamaks, et asjakohane läbilaskevõime osa eraldatakse kõnealusele taotlejale.

6. Kui II lisa punktis 2 osutatud teenindusrajatist ei ole vähemalt kaks aastat järjest kasutatud ja raudteeveo-ettevõtjad on väljendanud teenindusrajatise käitajale huvi saada rajatisele juurdepääs ning tõendanud juurdepääsuvajadust, on rajatise omanik kohustatud avaldama teate, et kõnealust rajatist on võimalik käitada raudtee teenindusrajatise kas osaliselt või tervikuna liisimise või rentimise teel, välja arvatud juhul, kui teenindusrajatise käitaja tõendab, et pooleliolevate ümberkorralduste tõttu ei ole raudteeveo-ettevõtjatel võimalik seda kasutada.

7. Kui teenindusrajatise käitaja osutab mõnd II lisa punktis 3 nimetatud teenust lisateenusena, osutab ta taotluse korral seda teenust raudteeveo-ettevõtjatele mittediskrimineerival viisil.

8. Raudteeveo-ettevõtjad võivad taotleda raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjalt või teistelt teenindusrajatise käitajatelt täiendavaid teenuseid II lisa punktis 4 osutatud abiteenusena. Teenindusrajatise käitaja ei ole kohustatud kõnealuseid teenuseid osutama. Kui teenindusrajatise käitaja otsustab mõnd kõnealustest teenustest teistele pakkuda, osutab ta neid raudteeveo-ettevõtjate taotlusel ja mittediskrimineerival viisil.

9. Reguleerivate asutuste ja teenindusrajatiste käitajate kogemustele ning artikli 57 lõikes 1 osutatud võrgustiku tegevusele toetudes võib komisjon vastu võtta meetmed, milles sätestatakse üksikasjalik kord ja kriteeriumid, mida tuleb järgida juurdepääsu pakkumisel II lisa punktides 2–4 osutatud teenindusrajatistes osutatavatele teenustele. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 62 lõikes 3 osutatud kontrollimenetlusega

#### 5. JAGU

### Piiriülesed kokkulepped

#### Artikkel 14

### Piiriüleste kokkulepe üldpõhimõtted

1. Liikmesriigid tagavad, et piiriülestes kokkulepetes sisalduvad sätted ei diskrimineeri raudteeveo-ettevõtjaid ega piira nende vabadust osutada piiriüleste teenuseid.

2. Liikmesriigid teavitavad komisjoni hiljemalt 16. juuni 2013 kõigist enne nimetatud kuupäeva sõlmitud piiriüleste kokkulepetest ning uutest liikmesriikidevahelistest kokkulepetest või kokkulepete muutmistest enne nende sõlmimist. Komisjon otsustab, kas sellised kokkulepped on liidu õigusega kooskõlas, tehes seda enne 15. detsember 2012 sõlmitud piiriüleste kokkulepete puhul üheksa kuu jooksul alates teavitamisest ning liikmesriikidevaheliste uute või muudetud kokkulepete puhul nelja kuu jooksul alates teavitamisest. Kõnealused rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 62 lõikes 2 osutatud nõuandemenetlusega.

3. Ilma et see mõjutaks pädevuse jaotust liidu ja liikmesriikide vahel vastavalt liidu õigusele, teavitavad liikmesriigid komisjoni oma kavatsusest alustada läbirääkimisi ja sõlmida uusi või muudetud piiriüleste kokkuleppeid liikmesriikide ja kolmandate riikide vahel.

4. Kui komisjon jõuab kahe kuu jooksul alates teavitusest selle kohta, et liikmesriik kavatses alustada lõikes 2 osutatud läbirääkimisi, järeldusele, et läbirääkimised võivad kahjustada asjaomaste kolmandate riikidega liidu nimel peetavate läbirääkimiste eesmärke ja/või viia sellise kokkuleppe sõlmimiseni, mis ei ole liidu õigusega kooskõlas, teavitab komisjon sellest liikmesriiki.

Liikmesriigid hoiavad komisjoni korrapäraselt kursis kõigi selliste läbirääkimistega ja kui see on kohane, kutsuvad komisjoni vaatlejana osalema.

5. Liikmesriikidele antakse luba ajutiselt kohaldada ja/või sõlmida uusi piiriüleste kokkuleppeid kolmandate riikidega ja/või neid muuta, tingimusel et need on kooskõlas liidu õigusega ega kahjusta liidu transpordipoliitika eesmärke. Otsuse loa andmise kohta võtab vastu komisjon. Kõnealused rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 62 lõikes 2 osutatud nõuandemenetlusega.

#### 6. JAGU

### Komisjoni järelevalvekohustus

#### Artikkel 15

### Turujärelevalve ulatus

1. Komisjon teeb vajalikud korraldused järelevalveks liidu raudteevõrkude tehniliste ja majandustingimuste ning turu arengusuundade üle.

2. Sellega seoses kaasab komisjon oma töösse liikmesriikide, sealhulgas artiklis 55 osutatud reguleerivate asutuste esindajad ja asjaomaste sektorite esindajad, sealhulgas vajaduse korral raudteesektori sotsiaalpartnerid, kasutajad ning kohalike ja piirkondlike asutuste esindajad, et neil oleks võimalik paremini jälgida raudteesektori ja turu arengut, hinnata võetud meetmete mõju ja analüüsida komisjoni kavandatud meetmete mõju. Kui see on asjakohane, kaasab komisjon ka Euroopa Raudteeagentuuri vastavalt tema ülesannetele, nagu on sätestatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2004. aasta määruses (EÜ) nr 881/2004 (millega asutatakse Euroopa Raudteeagentuur (agentuuri määrus))<sup>(1)</sup>.

3. Komisjon jälgib võrgustike kasutust ja eelkõige järgmiste raudteesektori raamtingimuste arengut: infrastruktuuride kasutustasud, läbilaskevõime jaotamine, raudteeinfrastruktuuri tehtud investeeringud, raudteeveoteenuste hindade ja kvaliteediga seotud suundumused, avaliku teenindamise lepingute alusel osutatavad raudteeveoteenused, tegevuslubade väljaandmine, turu avatuse ja ühtlustamise tase liikmesriikide vahel ning tööhõive areng ja sellega seonduvad sotsiaalingimused raudteesektoris. Jälgimine ei piira liikmesriikide samalaadset tegevust ega sotsiaalpartnerite rolli.

4. Komisjon annab Euroopa Parlamendile ja nõukogule iga kahe aasta tagant aru järgmistes küsimustes:

- a) raudteeveoteenuste ja II lisas osutatud raudteeveo-ettevõtjatele osutatavate teenuste siseturu areng;
- b) lõikes 3 osutatud raamtingimused, sealhulgas avalike raudteereisijateveo teenuste osutamise tingimused;
- c) liidu raudteevõrgustiku olukord;
- d) juurdepääsuõiguste kasutamine;
- e) takistused tõhusamate raudteeveoteenuste osutamiseks;
- f) infrastruktuuri piirangud;
- g) vajadus õigusaktide järele.

5. Selleks et komisjon saaks teostada turujärelevalvet, esitavad liikmesriigid komisjonile igal aastal vajaliku teabe võrgustike kasutamise ja raudteesektori raamtingimuste arengu kohta, austades samas sotsiaalpartnerite rolli.

6. Komisjon võib võtta vastu meetmed liikmesriikidele ühtse aruandluskohustuse tagamiseks. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 62 lõikes 3 osutatud kontrollimenetlusega.

<sup>(1)</sup> ELT L 164, 30.4.2004, lk 1.

### III PEATÜKK

#### RAUDTEEVEO-ETTEVÕTJALE TEGEVUSLOA ANDMINE

##### 1. JAGU

#### Tegevusluba väljaandev asutus

##### Artikkel 16

#### Tegevusluba väljaandev asutus

Iga liikmesriik määrab tegevusluba väljaandva asutuse, kes vastutab tegevuslubade väljaandmise eest ning käesoleva peatükiga kehtestatud kohustuste täitmise eest.

Tegevusluba väljaandev asutus ise ei osuta raudteeveoteenuseid ega sõltu ühestki raudteeveoteenuseid osutavast ettevõtjast ega üksusest.

##### 2. JAGU

#### Tegevusloa saamise tingimused

##### Artikkel 17

#### Üldnõuded

1. Ettevõtjal on õigus taotleda tegevusluba liikmesriigis, kus on tema asukoht.

2. Liikmesriigid ei anna välja tegevuslube ega pikenda nende kehtivusaega juhul, kui käesoleva peatüki nõuded on täitmata.

3. Ettevõtjal, kes täidab käesoleva peatükiga sätestatud nõuded, on õigus saada tegevusluba.

4. Ettevõtjal ei ole lubatud osutada käesoleva peatükiga reguleeritud raudteeveoteenuseid, kui ettevõtjale ei ole antud asjakohaste teenuste osutamise luba.

Tegevusluba iseenesest ei anna loa omanikule siiski raudteeinfrastruktuurile juurdepääsu õigust.

5. Komisjon võtab vastu meetmed, milles sätestatakse tegevusloa ühtse vormi kasutamise üksikasjad ning, kui see on vajalik ausa ja tõhusa konkurentsi tagamiseks raudteevõrgu turul, käesoleva artikli kohaldamise üksikasjalik kord. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 62 lõikes 3 osutatud kontrollimenetlusega.

##### Artikkel 18

#### Tegevusloa saamise tingimused

Tegevusluba taotleval ettevõtjal peab olema suuteline enne tegevuse alustamist tõendama asjaomas liikmesriigis tegevusluba väljaandvatele asutustele, et ta on igal ajal võimeline täitma hea maine, finantssuutlikkuse ja ametialase pädevuse tingimusi ning tagama artiklites 19–22 osutatud tsiviilvastutuse.

Selleks esitab tegevusluba taotlev ettevõtja kogu vajaliku teabe.

#### Artikkel 19

##### Hea mainega seotud nõuded

Liikmesriigid määravad kindlaks hea maine nõude täitmiseks vajalikud tingimused tagamaks, et tegevusluba taotleva ettevõtja või tema majandamise eest vastutavaid isikuid:

- a) ei ole süüdi mõistetud rasketes kuritegudes, kaasa arvatud majanduskuritegudes;
- b) ei ole kuulutatud pankrotis olevaks;
- c) ei ole süüdi mõistetud transpordialaste erioigusaktide raskes rikkumises;
- d) ei ole süüdi mõistetud selliste kohustuste tõsisel või korduvas täitmata jätmises, mis tulenevad sotsiaal- või tööhõigusest, sealhulgas töötervishoidu ja tööohutust käsitlevatest õigusaktidest, või tolliõigusest äriühingu puhul, kes soovib tegelda kaupade piiriülese transpordiga, mille suhtes kohaldatakse tolliprotseduure.

#### Artikkel 20

##### Finantsnõuetele vastavusega seotud nõuded

1. Finantssuutlikkuse nõue on täidetud, kui tegevusluba taotlev ettevõtja tõendab, et ta on võimeline 12 kuu jooksul täitma oma tegelikke ja võimalikke kohustusi, mis on määratletud realistlikest eeldustest lähtuvalt.
2. Tegevusluba väljaandev asutus kontrollib finantssuutlikkust raudteeveo-ettevõtja raamatupidamise aastaaruande põhjal või bilansi põhjal, kui tegemist on tegevusluba taotleva ettevõtjaga, kellel ei ole võimalik esitada raamatupidamise aastaaruannet. Tegevusluba taotlev ettevõtja esitab vähemalt III lisas loetletud teabe.
3. Tegevusluba väljaandev asutus ei pea tegevusluba taotlevat ettevõtjat finantssuutlikuks, kui ettevõtja tegevuse tagajärjel on tekkinud sotsiaalmaksu või mõne muu maksu suur või korduv võlgnevus.
4. Tegevusluba väljaandev asutus võib nõuda audiitori järeldusotsuse esitamist ning asjakohaseid dokumente pangalt, riiklikult hoiupangalt, raamatupidajalt või audiitorilt. Sellised dokumendid sisaldavad III lisas loetletud teavet.
5. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 60 vastu delegeeritud õigusakte III lisa muutmise kohta. Näiteks võib III lisa muuta, et tegevusluba väljaandva asutuse saadud kogemustest või raudteeturu arengust lähtuvalt täpsustada, millist teavet või lisateavet peab tegevusluba taotlev ettevõtja esitama.

#### Artikkel 21

##### Ametialase pädevuse nõue

Ametialase pädevuse nõue on täidetud, kui tegevusluba taotlev ettevõtja suudab tõendada, et tal on või saab olema juhtkond,

kellel on tegevusloaga kindlaks määratud tegevuse turvalisuse ja usaldusväärsuse kontrollimiseks ning järelevalveks vajalikud teadmised või kogemused.

#### Artikkel 22

##### Nõuded tsiviilvastutuse tagamiseks

Ilma et see piiraks liidu riigiabi käsitlevate eeskirjade kohaldamist ning kooskõlas ELi toimimise lepingu artiklitega 93, 107 ja 108, peab raudteeveo-ettevõtjal olema küllaldane vastutuskindlustus või turutingimustel hangitud piisav garantii, et täita siseriikliku ja rahvusvahelise õiguse kohaselt oma kohustusi õnnetusjuhtumite korral, esmajoones reisijate ja kolmandate isikute ees ning pagasi, lasti ja postisaadetiste osas. Erandina sellest kohustusest võib arvesse võtta eri liiki teenuste eripära ja riskiprofiili, eriti raudteevadude puhul, millel on kultuuri või pärimusega seotud eesmärgid.

#### 3. JAGU

##### Tegevusloa kehtivus

#### Artikkel 23

##### Geograafiline ja ajaline kehtivus

1. Tegevusluba kehtib kogu liidu territooriumil.
2. Tegevusluba kehtib seni, kuni raudteeveo-ettevõtja täidab käesolevas peatükis sätestatud kohustusi. Tegevusluba väljaandev asutus võib siiski ette näha tegevuslubade korrapärase läbivaatamise. Sel juhul toimub läbivaatamine vähemalt iga viie aasta järel.
3. Tegevusluba võib sisaldada loa peatamist või tühistamist reguleerivaid erisätteid.

#### Artikkel 24

##### Ajutine tegevusluba, tegevusloa andmine, peatamine ja tühistamine

1. Kui tegevusluba väljaandval asutusel on tõsine kahtlus, et temalt tegevusloa saanud raudteeveo-ettevõtja ei täida käesoleva peatüki ja eriti artikli 18 nõudeid, võib tegevusluba väljaandev asutus igal ajal kontrollida, kas kõnealune raudteeveo-ettevõtja tegelikult täidab kõnealuseid nõudeid.

Kui tegevusluba väljaandev asutus on veendunud, et raudteeveo-ettevõtja ei suuda enam täita kõnealuseid nõudeid, peatab või tühistab ta asjaomase tegevusloa.

2. Kui liikmesriigis tegevusluba väljaandval asutusel on põhjust tõsiselt kahelda, kas teises liikmesriigis tegevusluba väljaandvalt asutuselt tegevusloa saanud raudteeveo-ettevõtja täidab käesoleva peatüki nõudeid, teatab tegevusluba väljaandev asutus sellest viivitamata kõnealusele teises liikmesriigis tegevusluba väljaandvale asutusele.



3. Kui tegevusloa peatamine või tühistamine tuleneb finants-suutlikkuse tingimuse täitmata jätmisest, võib tegevusluba väljaandev asutus erandina lõikest 1 anda ajutise tegevusloa kuni raudteeveo-ettevõtja ümberkorraldamiseni, kui turvalisus ei ole ohustatud. Ajutise tegevusloa kehtivusaeg ei ole siiski pikem kui kuus kuud alates selle väljaandmise kuupäevast.

4. Kui raudteeveo-ettevõtja ei ole kuue kuu jooksul tegutsenud või ei ole tegevust alustanud kuue kuu jooksul alates tegevusloa saamisest, võib tegevusluba väljaandev asutus otsustada, et tegevusluba tuleb kinnitamiseks uuesti esitada või et see tuleb peatada.

Tegevuse alustamiseks võib raudteeveo-ettevõtja taotleda pikemat ajavahemikku, võttes arvesse osutatavate teenuste eripära.

5. Kui toimub ettevõtja õiguslikku olukorda mõjutav muutus, eelkõige ühinemine või ülevõtmine, võib tegevusluba väljaandev asutus otsustada, et tegevusluba tuleb kinnitamiseks uuesti esitada. Asjaomane raudteeveo-ettevõtja võib tegevust jätkata, välja arvatud juhul, kui tegevusluba väljaandev asutus otsustab, et turvalisus on ohustatud. Sel juhul otsust põhjendatakse.

6. Kui raudteeveo-ettevõtja otsustab tegevust olulisel määral muuta või laiendada, esitatakse tegevusluba uuesti läbivaatamiseks tegevusluba väljaandvale asutusele.

7. Tegevusluba väljaandev asutus ei luba raudteeveo-ettevõtjal, kelle vastu on algatatud pankrotimenetlus või muu samalaadne menetlus, säilitada oma tegevusluba, kui asutus on veendunud, et puudub realistlik väljavaade ettevõtja saneerimiseks mõistliku aja jooksul.

8. Kui tegevusluba väljaandev asutus annab välja, peatab või tühistab tegevusloa või teeb selles muudatusi, teavitab ta sellest viivitamata Euroopa Raudteeagentuuri. Euroopa Raudteeagentuur teavitab sellest kohe teiste liikmesriikide tegevusluba väljaandvaid asutusi.

#### Artikkel 25

##### Tegevuslubade andmise kord

1. Liikmesriik avalikustab tegevuslubade andmise korra ja teavitab sellest komisjoni.

2. Tegevusluba väljaandev asutus teeb taotluse kohta otsuse võimalikult kiiresti, kuid mitte hiljem kui kolm kuud pärast kogu asjakohase teabe, eelkõige III lisas osutatud üksikasjade esitamist. Tegevusluba väljaandev asutus võtab arvesse kogu olemasolevat teavet. Otsus tehakse tegevusluba taotlevale ettevõtjale viivitamata teatavaks. Keeldumisotsus peab olema põhjendatud.

3. Liikmesriigid tagavad, et tegevusluba väljaandva asutuse otsused on võimalik kohtus vaidlustada.

#### IV PEATÜKK

##### RAUDTEEINFRASTRUKTUURI KASUTUSTASUDE MÄÄRAMINE JA RAUDTEEINFRASTRUKTUURI LÄBILASKEVÕIME JAOTAMINE

###### 1. JAGU

##### Üldpõhimõtted

###### Artikkel 26

##### Infrastruktuuri läbilaskevõime tõhus kasutamine

Liikmesriigid tagavad, et raudteeinfrastruktuuri kasutustasude määramise ja läbilaskevõime jaotamise skeemid oleksid vastavuses käesolevas direktiivis sätestatud põhimõtetega ning võimaldaksid seega raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjal olemasolevat infrastruktuuri läbilaskevõimet turustada ning optimaalse tõhususega kasutada.

###### Artikkel 27

##### Võrgustiku teadaanne

1. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja töötab pärast huvitatud isikutega konsulteerimist välja ning avaldab võrgustiku teadaande, mis on kättesaadav tasuta eest, mis ei ületa aruande avaldamisega seotud kulusid. Võrgustiku teadaanne avaldatakse vähemalt kahes liidu ametlikus keeles. Võrgustiku teadaande sisu tehakse elektroonilises vormingus tasuta kättesaadavaks infrastruktuuri-ettevõtja veebiportaalis, millele on juurdepääs ühise veebiportaali kaudu. Kõnealuse veebiportaali loovad infrastruktuuri-ettevõtjad oma koostöö raames artiklite 37 ja 40 kohaselt.

2. Võrgustiku teadaandes esitatakse raudteeveo-ettevõtjatele pakutava infrastruktuuri omadused ning see sisaldab teavet raudteeinfrastruktuurile juurdepääsu tingimuste kohta. Samuti sisaldab võrgustiku teadaanne teavet raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja võrgustikuga ühendatud teenindusrajatistele juurdepääsu tingimuste kohta ning nendes rajatistes osutatavate teenuste kohta või viitab veebisaidile, millel kõnealune teave on elektroonilises vormingus tasuta kättesaadav. Võrgustiku teadaande sisu on esitatud IV lisas.

3. Võrgustiku teadaannet ajakohastatakse ja muudetakse vastavalt vajadusele.

4. Võrgustiku teadaanne avaldatakse hiljemalt neli kuud enne infrastruktuuri läbilaskevõime taotluste esitamise tähtpäeva.

###### Artikkel 28

##### Raudteeveo-ettevõtjate ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate vahelised kokkulepped

Iga raudteeveoteenuseid osutav raudteeveo-ettevõtja sõlmib vajalikud avalik-õiguslikud või eraõiguslikud lepingud kasutatavat raudteeinfrastruktuuri haldavate raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjatega. Kõnealuseid kokkuleppeid reguleerivad tingimused on vastavalt käesolevale direktiivile mittediskrimineerivad ja läbiipaistvad.

## 2. JAGU

**Infrastruktuuri ja teenuste kasutustasud**

## Artikkel 29

**Kasutustasude kehtestamine, kindlaksmääramine ja kogumine**

1. Liikmesriigid kehtestavad kasutustasude määramise raamistiku, austades seejuures artiklis 4 sätestatud raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja majandamise sõltumatust.

Kõnealust nõuet silmas pidades kehtestavad liikmesriigid ka konkreetsed kasutustasude määramise eeskirjad või delegeerivad kõnealuse õiguse raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjale.

Liikmesriigid tagavad, et võrgustiku teadaandes esitatakse kasutustasude määramise raamistik ja eeskirjad või viide veebisaidile, millel avaldatakse kasutustasude määramise raamistik ja eeskirjad.

Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja määrab kindlaks ja kogub infrastruktuuri kasutustasu vastavalt kehtestatud kasutustasude määramise raamistikule ja eeskirjadele.

Ilma et see piiraks artiklis 4 sätestatud majandamise sõltumatust ning tingimusel, et selline õigus on konstitutsioonilise seadusega otseselt antud enne 15. detsember 2010, võib riigi parlamendil olla õigus kontrollida raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja määratud kasutustasude taset ja see asjakohasel juhul üle vaadata. Ülevaatamise korral tagatakse, et kasutustasud on kooskõlas käesoleva direktiiviga, kehtestatud tasude määramise raamistikuga ja eeskirjadega.

2. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad tagavad, välja arvatud artikli 32 lõike 3 kohase erikorra puhul, et kasutatav kasutustasude määramise skeem rajaneb kogu nende võrgustikus samadel põhimõtetel.

3. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad tagavad, et kasutustasude määramise skeemi kohaldamine toob kaasa võrdsed ja mitte-diskrimineerivad kasutustasud eri raudteeveo-ettevõtjatele, kes osutavad samalaadses turuosas samaväärseid teenuseid, ning et tegelikult kohaldatavad kasutustasud on kooskõlas võrgustiku teadaandes sätestatud eeskirjadega.

4. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja hoiab talle taotlejate poolt antud andmete ärisaladust.

## Artikkel 30

**Infrastruktuurikulud ja raamatupidamisarvestus**

1. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjaid stimuleeritakse vähendada infrastruktuuri käigushoidmise kulusid ja juurdepääsutasusid, pidades nõuetekohaselt silmas ohutust ning infrastruktuuri teenuse kvaliteedi säilitamist ja parandamist.

2. Ilma et see piiraks liikmesriikide pädevust raudteeinfrastruktuuri planeerimise ja rahastamise osas ning eelarve aastasuse põhimõtet, kui see on asjakohane, tagavad liikmesriigid, et pädeva asutuse ning raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja vahel sõlmitakse vähemalt viieaastase kehtivusajaga leping, mis vastab V lisas esitatud aluspõhimõtetele ja põhiparameetritele.

Liikmesriigid tagavad, et 15. detsember 2012 jõus olevaid lepinguid vajaduse korral muudetakse, et viia need käesoleva direktiiviga vastavusse lepingute pikenemisel või hiljemalt 16. juuni 2015.

3. Liikmesriigid rakendavad lõikes 1 osutatud stiimuleid kas lõikes 2 osutatud lepingu kaudu või regulatiivsete meetmete kaudu või kombineeritud meetodi kaudu, mis ühendab lepingus sisalduvad stiimulid kulude vähendamiseks ja regulatiivsed meetmed kasutustasude vähendamiseks.

4. Kui liikmesriik otsustab rakendada lõikes 1 osutatud stiimuliteks regulatiivseid meetmeid, on selle aluseks analüüs, kui suurt kulude vähendamist on võimalik saavutada. See ei piira reguleeriva asutuse artiklis 56 osutatud õigust vaadata kasutustasud üle.

5. Lõikes 2 osutatud lepingu tingimustes ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja rahastamiseks kokku lepitud maksete struktuuris lepib eelnevalt kokku ning need kehtivad kogu lepingutähtsajaks jooksul.

6. Liikmesriigid tagavad, et pädev asutus ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja teavitavad taotlejaid ja võimalikke taotlejaid, kui need selleks soovi avaldavad, ning neile antakse võimalus esitada oma seisukohad lepingu sisu kohta enne selle allkirjastamist. Leping avaldatakse ühe kuu jooksul alates selle sõlmimisest.

Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja tagab, et äriplaan on kooskõlas lepingu sätetega.

7. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad koostavad oma ja nende hallatavate varade registri, mida kasutatakse varade parandamiseks või asendamiseks vajaliku rahastamise hindamisel, ning haldavad seda registrit. Registrile lisatakse infrastruktuuri uuendamiseks ja ajakohastamiseks tehtavate kulutuste üksikasjad.

8. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad kehtestavad kulude raudteeveo-ettevõtjatele osutatavate teenuste eri kategooriatesse jaotamise meetodi. Liikmesriigid võivad nõuda eelnevat heakskiitu. Kõnealust meetodit ajakohastatakse aeg-ajalt parimate rahvusvaheliste tavade kohaselt.

## Artikkel 31

**Kasutustasude määramise põhimõtted**

1. Raudteeinfrastruktuuri ja teenindusrajatiste kasutustasu makstakse raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjale ja teenindusrajatise käitajale, kes rahastavad selle arvelt oma majandustegevust.

2. Liikmesriigid nõuavad, et raudteefrastruktuuri-ettevõtja ja teenindusrajatise käitaja esitavad reguleerivale asutusele kehtestatud kasutustasude kohta kõik vajalikud andmed, et reguleeriv asutus saaks täita talle artikliga 56 pandud ülesandeid. Raudteefrastruktuuri-ettevõtja ja teenindusrajatise käitaja on suutelised seoses sellega raudteeveo-ettevõtjatele tõendama, et raudteeveo-ettevõtjalt vastavalt artiklitele 30–37 tegelikult nõutud infrastruktuuri ja teenuse kasutustasud vastavad võrgustiku teadaandes sätestatud meetoditele ja eeskirjadele ning graafikutele, kui need on ette nähtud.

3. Ilma et see piiraks käesoleva artikli lõike 4 või 5 või artikli 32 kohaldamist, kehtestatakse kasutustasu juurdepääsu eest minimaalsele teenustepaketile ning teenindusrajatise ühendavale infrastruktuurile lähtuvalt kuludest, mis rongiliikluse korraldamisega otseselt kaasnevad.

Komisjon võtab enne 16. juuni 2015 meetmed rongiliikluse korraldamisega otseselt kaasnevate kulude arvutamise korra määramiseks. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 62 lõikes 3 osutatud kontrollimenetlusega.

Raudteefrastruktuuri-ettevõtja võib otsustada, et kohandab oma praktika korraga järk-järgult kuni nelja-aastase perioodi jooksul alates kõnealuste rakendusaktide jõustumisest.

4. Lõikes 3 osutatud infrastruktuuri kasutustasud võivad sisaldada tasu, mis kajastab ülekoormusperioodidel tekkivat läbilaskevõime nappust infrastruktuuri kindlaksmääratavas osas.

5. Lõikes 3 osutatud infrastruktuuri kasutustasusid võib muuta, et võtta arvesse rongi käitamise tulenevate keskkonnamõjudega seotud kulusid. Iga selline muudatus on kaasneva mõju suurusest lähtuvalt astmestatud.

Raudteefrastruktuuri-ettevõtjate, raudteeveo-ettevõtjate, reguleerivate asutuste ja pädevate asutuste kogemustele toetudes ning tunnustades olemasolevaid mürataseme alusel kasutustasude astmestamise süsteeme, võtab komisjon vastu rakendusmeetmed, millega kehtestatakse müraga seotud kulude puhul kasutustasude määramise kord (sealhulgas selliste tasude kohaldamise aeg) ning tagatakse, et infrastruktuuri kasutustasude astmestamisel võetakse vajaduse korral arvesse mõjutatud piirkonna tundlikkust, eelkõige mürast mõjutatud inimeste arvu ning mürataseme mõjutavaid rongikoosseise. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 62 lõikes 3 osutatud kontrollimenetlusega. Nad ei tohi kaasa tuua põhjendamatu konkurentsi moonutamist raudteeveo-ettevõtjate vahel ega mõjutada raudteesektori üldist konkurentsivõimet.

Infrastruktuuri kasutustasude muutmine müraga seotud kulude arvessevõtmiseks peab toetama vagunite moderniseerimist nii, et need oleksid varustatud majanduslikult kõige otstarbekama vähe müra tekitava pidurisüsteemiga.

Keskonnakulude lisamine kasutustasude hulka, mis toob kaasa raudteefrastruktuuri-ettevõtja kogutulu kasvu, on siiski lubatud üksnes juhul, kui sellist kulude lisamist kasutustasude hulka kohaldatakse kooskõlas liidu õigusega maantee-kaubaveo puhul.

Kui keskonnakulude kasutustasude hulka lisamine annab lisatulu, otsustab kõnealuse tulu kasutamise üle liikmesriik.

Liikmesriigid tagavad, et vajalikku teavet säilitatakse ning et keskonnakulude kasutustasude hulka lisamise alus ja selle kohaldamine oleksid jälgitavad. Liikmesriigid esitavad kõnealuse teabe komisjonile taotlusel.

6. Selleks et vältida ebasoovitavaid ja ebalproportsionaalseid kõikumisi, võib lõigetes 3, 4 ja 5 osutatud kasutustasusid rongiliiklusele ja ajavahemikele mõistlikult jaotada. Infrastruktuuri kasutustasu suhteline määr on siiski seotud teenuste osutamisega seotud kuludega.

7. Kasutustasud, mis kehtestatakse juurdepääsu eest rööbasteele II lisa punktis 2 osutatud teenindusrajatiste piires ning sellistes rajatistes teenuste osutamise eest, ei või ületada teenuse osutamise kulu koos mõistliku kasumiga.

8. Kui II lisa punktides 3 ja 4 lisa- ja abiteenustena loetletud teenuseid osutab üksnes üks teenuseosutaja, ei ületa asjaomase teenuse eest kehtestatav kasutustasu selle osutamise kulusid koos mõistliku kasumiga.

9. Kasutustasu võib võtta läbilaskevõime eest ning seda kasutatakse infrastruktuuri hoolduseks. Selline kasutustasu ei või ületada raudteefrastruktuuri-ettevõtjal hoolduse tõttu saamata jäänud puhastulu.

10. II lisa punktides 2, 3 ja 4 osutatud teenuste osutamiseks kasutatava rajatise käitaja esitab artikli 27 kohaselt raudteefrastruktuuri-ettevõtjale teabe selliste kasutustasude kohta, mis lisatakse võrgustiku teadaandesse, või teatab, millisel veebisaidil on kõnealune teave tehtud tasuta kättesaadavaks elektroonilises vormingus.

#### Artikkel 32

##### Erandid kasutustasude määramise põhimõttest

1. Raudteefrastruktuuri-ettevõtja kulude täieliku tagasisaamise kindlustamiseks võib liikmesriik, kui turg seda talub, nõuda tõhusate, läbipaistvate ja mittediskrimineerivate põhimõtete alusel lisatasusid, tagades seejuures raudtee turusegmentide optimaalse konkurentsivõime. Kasutustasude määramise süsteem peab arvesse võtma raudteeveo-ettevõtjate tootlikkuse kasvu.

Kasutustasude suurus ei või siiski välistada infrastruktuuri kasutamist selliste turusegmentide poolt, kes suudaksid tasuda vähemalt raudteeveoteenuse osutamise otseselt kaasnevad kulud ja turu jaoks vastuvõetava tulumäära.

Enne lisatasude nõudmise heakskiitmist tagavad liikmesriigid, et raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad hindavad nende asjakohasust konkreetsete turusegmentide puhul, analüüsides vähemalt VI lisa punktis 1 loetletud segmendipaare ning kasutades neist asjakohaseid. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate kindlaksmääratud turusegmentid sisaldavad vähemalt järgmist kolme segmenti: kaubavedu, avaliku teenindamise lepingu raames osutatavad reisijateveo teenused ning ülejäänud reisijatevedu.

Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad võivad lisaks eristada turusegmente veetava kauba või reisijate alusel.

Samuti määratakse kindlaks turusegmentid, mida raudteeveo-ettevõtjad hetkel ei teeninda, kuid mida nad võivad teenindada kasutustasude süsteemi kehtivusaja vältel. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja ei lisa kasutustasude süsteemi kõnealuste turusegmentide lisatasusid.

Turusegmentide loetelu avaldatakse võrgustiku teadaandes ja vaadatakse läbi vähemalt iga viie aasta järel. Kooskõlas artikliga 56 kontrollib nimetatud loetelu artiklis 55 osutatud reguleeriv asutus.

2. Kolmandatesse riikidesse suunduvale või sealt saabuvale kaubaveole, mille jaoks kasutatakse võrgustikku, mille rööpmelaius erineb liidu peamise raudteevõrgustiku omast, võivad raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad kulude täieliku tagasisaamise kindlustamiseks kehtestada kõrgemad kasutustasud.

3. Seoses eriinveestimisprojektidega, mida tulevikus kavandatakse või mis on lõpule viidud pärast 1988. aastat, võib raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja kehtestada või kehtima jätta kõnealuste projektide pikaajalistest kuludest lähtuvad kõrgemad tasud, kui need projektid suurendavad tõhusust või tasuvust või mõlemat ning kui neid ei oleks olnud võimalik muul viisil ellu viia. Niisugune tasude määramine kord võib hõlmata ka uute investeeringute riski jaotamise kokkuleppeid.

4. Komisjoni otsuses 2009/561/EÜ<sup>(1)</sup> kirjeldatud raudteekoridoride infrastruktuuri kasutustasud astmestatakse, et stimuleerida rongide varustamist ETCSiga, mis vastab komisjoni otsusega 2008/386/EÜ<sup>(2)</sup> vastu võetud versioonile või järgnevatele

<sup>(1)</sup> Komisjoni 22. juuli 2009. aasta otsus 2009/561/EÜ, millega muudetakse otsust 2006/679/EÜ seoses üleeuroopalise tavaraudteevõrgustiku kontrolli ja signaalimise alastsüsteemi koostalitlusvõime tehnilise kirjelduse rakendamisega (ELT L 194, 25.7.2009, lk 60).

<sup>(2)</sup> Komisjoni 23. aprilli 2008. aasta otsus 2008/386/EÜ, millega muudetakse lisa A otsuses 2006/679/EÜ, mis käsitleb üleeuroopalise tavaraudteevõrgustiku kontrolli ja signaalimise alastsüsteemi tehnilisi koostalitlusnõudeid, ning lisa A otsuses 2006/860/EÜ, mis käsitleb üleeuroopalise kiirraudteesüsteemi juhtkäskude ja signaalimise allsüsteemi koostalitluse tehnilist kirjeldust (ELT L 136, 24.5.2008, lk 11).

versioonidele. Niisugune astmestamine ei tohi kaasa tuua raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja kogutulu muutumist.

Liikmesriigid võivad sellest kohustusest hoolimata otsustada, et infrastruktuuri kasutustasude astmestamist ei kohaldata otsuses 2009/561/EÜ kirjeldatud raudteeliinidele, millel tohivad sõita ainult ETCSiga varustatud rongid.

Liikmesriigid võivad otsustada laiendada astmestamist raudteeliinidele, mida ei ole kirjeldatud otsuses 2009/561/EÜ.

Pärast mõjuhinnangu koostamist võtab komisjon enne 16. juuni 2015 vastu meetmed, millega kehtestatakse kasutustasude astmestamisel järgitav kord vastavalt ajakavale, mis on kooskõlas otsuses 2009/561/EÜ sätestatud Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteemi arenduskavaga, ja tagades, et see ei too kaasa raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja kogutulu muutumist. Nende rakendusmeetmetega kohandatakse astmestamise korda, mida kohaldatakse kohalikke või piirkondlikke teenuseid osutavate ja otsuses 2009/561/EÜ kirjeldatud raudteekoridoride piiratud osa kasutavate rongide suhtes. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 62 lõikes 3 osutatud kontrollimenetlusega. Nad ei tohi kaasa tuua põhjendamatu konkurentsi moonutamist raudteeveo-ettevõtjate vahel ega mõjutada raudteesektori üldist konkurentsivõimet.

5. Diskrimineerimise vältimiseks tagavad liikmesriigid, et iga konkreetse raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja keskmised, maksimum- ja miinimumtasud tema infrastruktuuri teatava kasutusviisi eest on võrreldavad ning sama turusegmenti võrreldavate teenuste suhtes kohaldatakse ühetaolisi kasutustasusid. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja näitab võrgustiku teadaandes, et kasutustasude määramise süsteem vastab nimetatud tingimustele, kuivõrd seda on võimalik teha konfidentsiaalset äriteavet avaldamata.

6. Kui raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja kavatseb käesoleva artikli lõikes 1 osutatud kasutustasude määramise süsteemi olulisi osi muuta, teeb ta muudatused teatavaks vähemalt kolm kuud enne võrgustiku teadaande avaldamise tähtpäeva kooskõlas artikli 27 lõikega 4.

### Artikkel 33

#### Kasutustasude vähendamine

1. Ilma et see piiraks aluslepingu artiklite 101, 102, 106 ja 107 kohaldamist ning olenemata käesoleva direktiivi artikli 31 lõikes 3 sätestatud otsuste kulude põhimõttest, vastab raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja poolt raudteeveo-ettevõtjalt mis tahes teenuste eest nõutavate kasutustasude vähendamine käesolevas artiklis sätestatud kriteeriumidele.

2. Välja arvatud lõikes 3 sätestatud juhtudel, võib kasutustasu vähendada üksnes tegeliku kokkuhoiu ulatuses, mida raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja on halduskulude osas saavutanud. Vähendamise määra kindlaksmääramisel ei tohi arvesse võtta kulude vähenemist, mida on kehtivas kasutustasus juba arvestatud.

3. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad võivad konkreetsete liiklusvoogude puhul kehtestada skeeme, mida võimaldatakse kõikidele infrastruktuuri kasutajatele ning millega vähendatakse kasutustasusid piiratud aja jooksul, et soodustada uute raudteeveo-teenuste arengut, või vähendada kasutustasusid, et soodustada märkimisväärselt alakoormatud liinide kasutamist.

4. Vähendada võib üksnes konkreetse infrastruktuuri osa eest võetavaid kasutustasusid.

5. Samalaadsete teenuste suhtes kohaldatakse samalaadseid kasutustasu vähendamise skeeme. Kasutustasude vähendamise skeeme kohaldatakse raudteeveo-ettevõtjate suhtes mittediskrimineerival viisil.

#### Artikkel 34

### Tasumata keskkonna-, õnnetus- ja infrastruktuurikulude hüvitamise skeemid

1. Liikmesriigid võivad raudteeinfrastruktuuri kasutamise suhtes kehtestada piiratud kehtivusajaga hüvituskeemid, mida rakendatakse nende keskkonna-, õnnetus- ja infrastruktuurikulude puhul, mille mittetasumine konkureerivate veoliikide puhul on tõendatav, kui need kulud ületavad vastavaid raudteekulusid.

2. Kui hüvitist saab ainuõigust omav raudteeveo-ettevõtja, kajastub hüvitis ka võrreldavates soodustustes kasutajatele.

3. Kasutatav meetodika ja tehtud arvutused on avalikult kättesaadavad. Eelkõige peab olema võimalik näidata, milliseid konkureeriva transpordiinfrastruktuuri puhul välditavaid kulusid kaetakse, ning tagada, et skeem on ettevõtjatele juurdepääsetav mittediskrimineerivatel tingimustel.

4. Liikmesriigid tagavad skeemi vastavuse aluslepingu artiklitele 93, 107 ja 108.

#### Artikkel 35

### Tulemuslikkuse kava

1. Infrastruktuuri kasutustasude määramise skeemide puhul stimuleeritakse raudteeveo-ettevõtjaid ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjat minimeerima häireid ning parandama raudteevõrgustiku toimivust tulemuslikkuse kava abil. Kava võib hõlmata sanktsioone võrgustiku toimivust häirivate tegude eest, hüvitusi ettevõtjatele, kes häiretest kahju saavad, ning preemiaid kavandatud suurema tulemuslikkuse eest.

2. Tulemuslikkuse kava aluspõhimõtted, mis on loetletud VI lisa punktis 2, kohaldatakse kogu võrgustiku ulatuses.

3. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 60 vastu delegeeritud õigusakte VI lisa punkti 2 alapunkti c muutmiseks. Näiteks võib VI lisa punkti 2 alapunkti c muuta lähtuvalt raudteeturu arengust ning artiklis 55 osutatud reguleerivate asutuste, raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate ja raudteeveo-ettevõtjate saadud kogemustest. Kõnealuste muudatustega viiakse viivituse kategooriad vastavusse majandusharu parima praktikaga.

#### Artikkel 36

### Reserveerimistasud

Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad võivad võtta asjakohast tasu jaotatud läbilaskevõime eest, mis jääb kasutamata. Kõnealuse kasutamatajätmise tasu eesmärk on ergutada läbilaskevõime tõhusat kasutamist. Tasu nõudmine taotlejatelt, kellele on jaotatud rongiliin, on kohustuslik, kui nad ei kasuta jaotatud liini või selle osa korrapäraselt. Tasu kehtestamiseks avaldavad raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad oma võrgustiku teadaandes kasutamatajätmise kindlakstegemise kriteeriumid. Kooskõlas artikliga 56 kontrollib selliseid kriteeriume artiklis 55 osutatud reguleeriv asutus. Tasu maksab kas taotleja või kooskõlas artikli 41 lõikega 1 määratud raudteeveo-ettevõtja. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja on alati suuteline andma igale huvitatud isikule teavet infrastruktuuri läbilaskevõime kohta, mis on seda kasutavatele raudteeveo-ettevõtjatele juba jaotatud.

#### Artikkel 37

### Koostöö seoses rohkem kui ühe võrgustiku suhtes kohaldatavate kasutustasude määramise süsteemidega

1. Liikmesriigid tagavad, et raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad teevad koostööd eesmärgiga võimaldada tõhusate kasutustasude määramise süsteemide kohaldamist ning ühinevad eesmärgiga määrata kasutustasud või koordineerida kasutustasude määramist liidu raudteesüsteemis rohkem kui ühte raudteeinfrastruktuuri võrgustikku hõlmava rongiliikluse suhtes. Eelkõige võtavad raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad eesmärgiks tagada rahvusvaheliste raudteeveo-teenuste konkurentsivõime optimeerimine ning raudteevõrgustike tõhus kasutamine. Selleks kehtestavad nad vajaliku menetluse, mille puhul järgitakse käesolevas direktiivis sätestatud eeskirju.

2. Käesoleva artikli lõike 1 kohaldamiseks tagavad liikmesriigid, et raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad teevad koostööd, et võimaldada artiklis 32 osutatud lisatasude ja artiklis 35 osutatud tulemuslikkuse kavade tõhusat kohaldamist liidu raudteesüsteemis rohkem kui ühte võrgustikku hõlmava liikluse suhtes.

#### 3. JAGU

### Infrastruktuuri läbilaskevõime jaotamine

#### Artikkel 38

### Läbilaskevõimega seotud õigused

1. Infrastruktuuri läbilaskevõimet jaotab raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja. Pärast läbilaskevõime määramist taotlejale ei saa saaja seda teisele ettevõtjale ega üksusele üle anda.

Igasugune kauplemine infrastruktuuri läbilaskevõimega on keelatud ning toob kaasa edaspidisest läbilaskevõime jaotamisest kõrvalejätmise.

Üleandmisena ei käsitata raudteeveo-ettevõtja poolt läbilaskevõime kasutamist sellise taotleja äritegevuse korraldamiseks, kes ei ole raudteeveo-ettevõtja.

2. Õiguse kasutada konkreetset infrastruktuuri läbilaskevõimet rongiliinina võib taotlejatele anda maksimaalselt üheks liiklusgraafikuperioodiks.

Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja ning taotleja võivad sõlmida artiklis 42 sätestatud raamkokkuleppe raudteeinfrastruktuuri asjaomase läbilaskevõime kasutamiseks pikema aja jooksul kui üks liiklusgraafikuperiood.

3. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate ja taotlejate õigused ja kohustused, mis on seotud läbilaskevõime jaotamisega, nähakse ette lepingutega või liikmesriikide õigusega.

4. Kui taotleja kavatseb taotleda raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõimet eesmärgiga osutada rahvusvahelist reisijateveo teenust, teavitab ta sellest asjaomaseid infrastruktuuri-ettevõtjaid ja reguleerivaid asutusi. Selleks et nad saaksid hinnata, kas rahvusvahelise veoteenuse eesmärk on vedada reisijaid erinevates liikmesriikides asuvate jaamade vahelisel marsruudil ning milline on võimalik majanduslik mõju olemasolevatele avaliku teenindamise lepingutele, tagavad reguleerivad asutused, et teavitatakse kõiki pädevaid asutusi, kes on sõlminud kõnealusel marsruudil raudtee-reisijateveo teenuse osutamiseks avaliku teenindamise lepingu, kõiki teisi asjaomaseid pädevaid asutusi, kellel on artikli 11 alusel õigus piirata juurdepääsu, ja avaliku teenindamise lepingu alusel kõnealusel rahvusvahelisel reisijateveo teenuse marsruudil tegutsevaid raudteeveo-ettevõtjaid.

#### Artikkel 39

##### Läbilaskevõime jaotamine

1. Liikmesriigid võivad sätestada infrastruktuuri läbilaskevõime jaotamise raamistiku, tingimusel et järgitakse raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja majandamise sõltumatus nõuet, mis on ette nähtud artikliga 4. Sätestatakse konkreetsed läbilaskevõime jaotamise eeskirjad. Läbilaskevõimet jaotab raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja. Eelkõige tagab raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja, et infrastruktuuri läbilaskevõimet jaotatakse ausalt ja diskrimineerimata ning vastavalt liidu õigusele.

2. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad hoiavad neile esitatud teabe ärisaladust.

#### Artikkel 40

##### Koostöö enam kui üht võrgustikku hõlmava infrastruktuuri läbilaskevõime jaotamisel

1. Liikmesriigid tagavad, et raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad teevad koostööd, et võimaldada liidu raudteesüsteemis enam kui üht võrgustikku hõlmava infrastruktuuri läbilaskevõime

tõhusat loomist ja jaotamist, sealhulgas artiklis 42 osutatud raamlepingute alusel. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad kehtestavad asjakohased menetlused, järgides käesolevas direktiivis sätestatud eeskirju, ja korraldavad vastavalt tegevuse enam kui üht võrgustikku hõlmavatel rongiliinidel.

Liikmesriigid tagavad, et kaasatakse kõikide nende raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate esindajad, kelle jaotamisotsused mõjutavad teisi raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjaid, et kooskõlastada infrastruktuuri läbilaskevõime jaotamist või jaotada kogu asjakohane läbilaskevõime rahvusvahelisel tasandil, ilma et see piiraks raudtee-kaubaveovõrgustikke käsitlevates liidu õiguses sisalduvate erieeskirjade kohaldamist. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad avaldavad koostöö raames kehtestatud läbilaskevõime jaotamise põhimõtted ja kriteeriumid oma võrgustiku teadaandes kooskõlas IV lisa punktiga 3. Kõnealustesse menetlustesse võib kaasata kolmandate riikide raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate asjakohaseid esindajaid.

2. Komisjoni teavitatakse peamistest kohtumistest, kus töötatakse välja infrastruktuuri jaotamise ühised põhimõtted ja tavad, ning teda kutsutakse seal vaatlejana osalema. Reguleerivad asutused saavad infrastruktuuri jaotamisel kasutatavate ühiste põhimõtete ja tavade väljatöötamise ning IT-põhiste jaotussüsteemide kohta piisavalt teavet, mis võimaldab neil teostada artikli 56 kohast regulatiivset järelevalvet.

3. Mis tahes kohtumisel või muus tegevuses, mille eesmärk on võimaldada infrastruktuuri läbilaskevõime jaotamist võrgustikevaheliseks rongiliikluseks, võtavad otsuseid vastu üksnes raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate esindajad.

4. Lõikes 1 osutatud koostöös osalejad tagavad, et andmed koostööst osavõtu, tegutsemisviiside ning asjasse puutuvate kriteeriumide kohta, mida kasutatakse infrastruktuuri läbilaskevõime hindamiseks ja jaotamiseks, tehtaks avalikkusele kättesaadavaks.

5. Lõikes 1 osutatud koostööd tehes hindavad raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad vajadust rahvusvaheliste rongiliinide järele ning vajaduse korral panevad ette ja korraldavad kaubarongide liikluse soodustamiseks rahvusvahelisi rongiliine, mille kohta esitatakse vastavalt artiklile 48 ühekordne taotlus.

Sellised ettevalmistatud rahvusvahelised rongiliinid tehakse taotlejatele kättesaadavaks kõigi osalevate raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate kaudu.

#### Artikkel 41

##### Taotlejad

1. Infrastruktuuri läbilaskevõime taotlusi võivad esitada taotlejad. Sellise infrastruktuuri läbilaskevõime kasutamiseks määravad taotlejad raudteeveo-ettevõtja, kes sõlmib raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjaga lepingu kooskõlas artikliga 28. Sellega ei piirata taotlejate õigust sõlmida raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjatega lepinguid kooskõlas artikli 44 lõikega 1.

2. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja võib taotlejatele kehtestada nõudeid, et tagada oma õiguspäraste ootuste täitumine oodatavate tulude ning infrastruktuuri kasutamise osas. Sellised nõuded on asjakohased, läbipaistvad ja mittediskrimineerivad. Nõuded täpsustatakse võrgustiku teadaandes vastavalt IV lisa punkti 3 alapunktile b. Nõuded võivad hõlmata üksnes sellise finantstagatise andmist, mis ei tohi ületada asjakohast taotleja teadaoleva tegevusaktiivsusega seotud taset, ning kinnitust, et taotleja suudab koostada nõuetekohaseid infrastruktuuri läbilaskevõime taotlusi.

3. Enne 16. juuni 2015 võtab komisjon vastu rakendusmeetmed, milles sätestatakse lõike 2 kohaldamise kriteeriumid. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 62 lõikes 3 osutatud kontrollimenetlusega.

#### Artikkel 42

##### Raamkokkulepped

1. Ilma et see piiraks aluslepingu artiklite 101, 102 ja 106 kohaldamist, võivad taotleja ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja sõlmida raamkokkuleppe. Sellise raamkokkuleppega nähakse ette taotleja poolt soovitava ning talle pakutava infrastruktuuri läbilaskevõime pöhinäitajad ajavahemikul, mis on pikem kui üks liiklusgraafikuperiood.

Raamkokkuleppes ei sätestata rongiliinide üksikasju, kuid selles tuleks järgida taotleja õigustatud ärialaseid vajadusi. Liikmesriik võib nõuda raamkokkuleppe eelnevat heakskiitmist käesoleva direktiivi artiklis 55 osutatud reguleeriva asutuse poolt.

2. Raamkokkulepped ei tohi välistada asjaomase infrastruktuuri kasutamist teiste taotlejate poolt või muudeks teenusteks.

3. Raamkokkuleppe tingimusi peab olema võimalik muuta või piirata, võimaldamaks raudteeinfrastruktuuri paremini kasutada.

4. Raamkokkuleppe võib näha ette sanktsioone, kui peaks osutama vajalikuks kokkulepet muuta või lõpetada.

5. Raamkokkulepped sõlmitakse põhimõtteliselt viieks aastaks, mida saab pikendada raamkokkuleppe algse kestusega võrdse pikkusega ajavahemike kaupa. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja võib erijuhtudel nõustuda lühemate või pikemate ajavahemikega. Pikem kui viieaastane ajavahemik peab olema põhjendatud ärilepingute, eriotstarbeliste investeeringute või riskidega.

6. Teenusteks, mis kasutavad artiklis 49 osutatud eriotstarbelist infrastruktuuri ja nõuavad taotleja poolt nõuetekohaselt põhjendatud olulisi ja pikaajalisi investeeringuid, võib raamkokkuleppeid sõlmida 15 aastaks. Pikem kui 15-aastane ajavahemik on lubatud üksnes erandjuhtudel, eelkõige suurte pikaajaliste investeeringute korral ning eelkõige juhul, kui sellisele investeeringule laienevad mitmeaastast amortisatsiooniplaani sisaldavad lepingulised kohustused.

Sellisel erandjuhul võib raamkokkuleppes kindlaks määrata üksikasjalikud läbilaskevõime pöhinäitajad, mis antakse raamkokkuleppe kehtivuse ajaks taotleja kasutusse. Kõnealused pöhinäitajad võivad olla rongiliinide kasutussagedus, maht ja kvaliteet. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja võib reserveeritud läbilaskevõimet vähendada, kui selle kasutus vähemalt ühe kuu jooksul on olnud väiksem artiklis 52 sätestatud künnisest.

Alates 1. jaanuarist 2010 võib viieks aastaks sõlmida ühe korra pikendatava esialgse raamkokkuleppe, võttes aluseks teenust enne 1. jaanuari 2010 osutatavate taotlejate kasutatud läbilaskevõime pöhinäitajad, et võtta arvesse eriotstarbelisi investeeringuid või olemasolevaid ärilepinguid. Artiklis 55 osutatud reguleeriv asutus vastutab sellise kokkuleppe jõustumiseks loa andmise eest.

7. Iga raamkokkuleppe üldine sisu tehakse kättesaadavaks kõikidele huvitatud isikutele, hoides samas ärisaladust.

8. Reguleerivate asutuste, pädevate asutuste ja raudteeveo-ettevõtjate kogemustele ning artikli 57 lõikes 1 osutatud võrgustiku tegevusele toetudes võib komisjon vastu võtta meetmed, milles sätestatakse käesoleva artikli kohaldamise üksikasjalik kord ja kriteeriumid. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 62 lõikes 3 osutatud kontrollimenetlusega.

#### Artikkel 43

##### Jaotamisgraafik

1. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja peab kinni VII lisas sätestatud läbilaskevõime jaotamise graafikust.

2. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 60 vastu delegeeritud õigusakte VII lisa teatavaks muutmiseks. Näiteks võib pärast kõigi raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjatega konsulteerimist muuta VII lisa, et võtta arvesse läbilaskevõime jaotamise protsessi toimimisega seotud kaalutlusi. Kõnealuste muudatuste aluseks on saadud kogemustele toetuv vajadus tagada tõhus jaotamisprotsess ning need kajastavad raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate operatiivseid probleeme.

3. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad lepivad enne liiklusgraafiku kavandi osas konsultatsioonide alustamist teiste asjasse puutuvate raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjatega kokku, millised rahvusvahelised rongiliinid liiklusgraafikusse lülitatakse. Muudatusi tehakse vaid äärmise vajaduse korral.

#### Artikkel 44

##### Taotlused

1. Taotlejad võivad avaliku õiguse või eraõiguse alusel taotleda raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjalt lepingu sõlmimist, mis annab õiguse kasutada IV peatüki 2. jaos sätestatud kasutustasu eest raudteeinfrastruktuuri.

2. Tavapärase liiklusgraafikuga seonduvad taotlused esitatakse VII lisas sätestatud tähtpäevadeks.

3. Raamkokkuleppe sõlminud taotleja võib taotluse esitada vastavalt kõnealusele kokkuleppele.

4. Enam kui ühte võrgustikku läbivate rongiliinide puhul tagavad raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad, et taotlejatel on võimalik esitada avaldus ühele asutusele, milleks on raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate asutatud ühisasutus või üks raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja, kes kõnealuse rongiliiniga tegeleb. Sellisel raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjal on õigus taotleja nimel taotleda läbilaskevõimet teistelt asjasse puutuvatelt raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjatelt. Kõnealune nõue ei piira Euroopa Parlamendi ja nõukogu 22. septembri 2010. aasta määruse (EL) nr 913/2010 (konkurentsivõimeliseks kaubaveoks kasutatava Euroopa raudteevõrgustiku kohta) <sup>(1)</sup> kohaldamist.

#### Artikkel 45

##### Liiklusgraafikute koostamine

1. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja rahuldab võimaluste piires kõik infrastruktuuri läbilaskevõime taotlused, sealhulgas enam kui ühte võrgustikku läbivaid rongiliine hõlmavad taotlused, ning võtab võimaluste piires arvesse kõiki taotlejatele kehtestavaid piiranguid, sealhulgas mõju nende äritegevusele.

2. Liiklusgraafikute koostamisel ja kooskõlastamisel võib raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja eelistada eriotstarbelisi teenuseid, kuid üksnes artiklites 47 ja 49 sätestatud korras.

3. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja konsulteerib liiklusgraafiku kavandi osas huvitatud isikutega ning annab neile oma seisukohtade esitamiseks aega vähemalt üks kuu. Huvitatud isikud on kõik infrastruktuuri läbilaskevõimet taotlenud isikud ja muud isikud, kes soovivad, et neil lubataks avaldada arvamust seoses liiklusgraafiku mõjuga nende võimalustele liiklusgraafiku-perioodil raudteeveoteenuseid osta.

4. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja võtab vajalikud meetmed võimalike esilekerkinud probleemide lahendamiseks.

#### Artikkel 46

##### Kooskõlastusmenetlus

1. Artiklis 45 sätestatud liiklusgraafikute koostamise käigus püüab raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja juhul, kui eri taotluste vahel tekib vastuolu, taotluste kooskõlastamise kaudu tagada kõikide nõudmiste parima ühildamise.

2. Kooskõlastamist nõudva olukorra tekkimisel on raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjal õigus mõistlikes piires pakkuda taotletud läbilaskevõimest erinevat infrastruktuuri läbilaskevõimet.

3. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja püüab asjasse puutuvate taotlejatega konsulteerides kõik võimalikud vastuolud lahendada. Selliseid konsultatsioone peetakse järgmise teabe alusel, mis avalikustatakse mõistliku aja jooksul tasuta kas kirjalikult või elektrooniliselt:

a) rongiliinid, mida kõik teised taotlejad on samadel marsruutidel taotlenud;

b) samadel marsruutidel kõigile teistele taotlejatele esialgselt jaotatud rongiliinid;

c) kooskõlas lõikega 2 asjakohastel marsruutidel väljapakutud alternatiivsed rongiliinid;

d) läbilaskevõime jaotamise käigus arvessevõetavate kriteeriumide kõik üksikasjad.

Kooskõlas artikli 39 lõikega 2 edastatakse kõnealune teave ilma teisi taotlejaid avalikustamata, välja arvatud juhul, kui asjaomased taotlejad on avalikustamiseks loa andnud.

4. Kooskõlastusmenetlust reguleerivad põhimõtted esitatakse võrgustiku teadaandes. Eelkõige seonduvad need raskustega rahvusvaheliste rongiliinide korraldamisel ning mõjuga, mida muutmine võib avaldada teistele raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjatele.

5. Kui infrastruktuuri läbilaskevõime taotlusi ei ole võimalik kooskõlastamata rahuldada, püüab raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja rahuldada kõik taotlused kooskõlastamise kaudu.

6. Ilma et see piiraks kehtiva kaebemenetluse ning artikli 56 kohaldamist, tehakse infrastruktuuri läbilaskevõime jaotamisega seotud vaidluste selliste vaidluste kiireks lahendamiseks kättesaadavaks vaidluste lahendamise süsteem. Kõnealune süsteem esitatakse võrgustiku teadaandes. Kõnealuse süsteemi kohaldamisel tehakse otsus hiljemalt kümne tööpäeva jooksul.

#### Artikkel 47

##### Ülekoormatud infrastruktuur

1. Kui pärast taotletavate rongiliinide kooskõlastamist ja taotlejatega konsulteerimist ei ole võimalik infrastruktuuri läbilaskevõime taotlusi nõuetekohaselt rahuldada, kuulutab raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja viivitamata selle infrastruktuuri osa, kus kõnealune olukord tekkis, ülekoormatuks. Seda tehakse ka infrastruktuuri suhtes, mille puhul prognoositakse lähitulevikus läbilaskevõime ammendumist.

2. Kui infrastruktuur on kuulutatud ülekoormatuks, teeb raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja artiklis 50 osutatud läbilaskevõime analüüsi, välja arvatud juhul, kui juba rakendatakse artiklis 51 ette nähtud läbilaskevõime suurendamise kava.

<sup>(1)</sup> ELT L 276, 20.10.2010, lk 22.



3. Kui kasutustasud ei ole kehtestatud kooskõlas artikli 31 lõikega 4 või need ei ole andnud rahuldavat tulemust ning infrastruktuur on kuulutatud ülekoormatuks, võib raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja infrastruktuuri läbilaskevõime jaotamisel rakendada lisaks ka prioriteetsuskriteeriume.

4. Prioriteetsuskriteeriumide aluseks on teenuse olulisus ühiskonna jaoks võrreldes muu teenusega, mis sellest tulenevalt kõrvale jäetakse.

Et tagada asjakohaste veoteenuste areng kõnealusel raamistikus, rahuldamiseks eelkõige avalike teenustega seotud vajadusi või edendamaks riigisest ja rahvusvahelist raudtee-kaubavedu, võtavad liikmesriigid mittediskrimineerivatel tingimustel vajalikud meetmed, et tagada nimetatud teenuste eelistamine infrastruktuuri läbilaskevõime jaotamisel.

Liikmesriigid võivad vajaduse korral maksta raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjale hüvitist, mis katab võimaliku saamata jäänud tulu seoses teise lõigu alusel teatava läbilaskevõime eraldamisega teatavatele teenustele.

Kõnealuste meetmete ja hüvitiste puhul võetakse arvesse nimetatud kõrvalejätmise mõju teistes liikmesriikides.

5. Prioriteetsuskriteeriumide kindlaksmääramisel peetakse nõuetekohaselt silmas kaubaveoteenuste ning eelkõige rahvusvaheliste kaubaveoteenuste olulisust.

6. Ülekoormatud infrastruktuuri puhul kasutatav menetlus ning kriteeriumid esitatakse võrgustiku teadaandes.

#### Artikkel 48

##### Ühekordsed taotlused

1. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja vastab üksikuid rongiliine hõlmavatele ühekordsetele taotlustele niipea kui võimalik ning igal juhul viie tööpäeva jooksul. Olemasoleva vaba läbilaskevõime kohta esitatud teave tehakse kättesaadavaks kõikidele taotlejatele, kes võivad soovida kõnealust läbilaskevõimet kasutada.

2. Vajaduse korral hindavad raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad vajadust lõplikku liiklusgraafikusse jäetava reservläbilaskevõime järele, mis võimaldab ühekordsetele taotlustele kiiresti reageerida. See kehtib ka ülekoormatud infrastruktuuri suhtes.

#### Artikkel 49

##### Eriotstarbeline infrastruktuur

1. Ilma et see piiraks lõike 2 kohaldamist, on infrastruktuuri läbilaskevõime kasutatav kõikide selliste teenuseliikide puhul, mis vastavad rongiliini käigushoidmiseks vajalikele põhinäitajatele.

2. Kui on olemas sobilikud alternatiivsed marsruudid, võib raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja pärast huvitatud isikutega konsulteerimist määrata teatava infrastruktuuri kasutamiseks teatavat liiki liiklusele. Ilma et see piiraks aluslepingu artiklite 101, 102 ja 106 kohaldamist, võib raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja pärast sellist määramist infrastruktuuri läbilaskevõime jagamisel eelistada kõnealust liiki liiklust.

Selline määramine ei takista kõnealuse infrastruktuuri kasutamist muud liiki liikluseks, kui läbilaskevõime on olemas.

3. Kui infrastruktuuri kasutamine on määratud vastavalt lõikele 2, kirjeldatakse seda võrgustiku teadaandes.

#### Artikkel 50

##### Läbilaskevõime analüüs

1. Läbilaskevõime analüüsi eesmärk on kindlaks teha infrastruktuuri läbilaskevõime kitsendused, mis takistavad läbilaskevõime taotlusi nõuetekohaselt rahuldamast, ning teha ettepanekud täiendavate taotluste rahuldamise võimaluste kohta. Kõnealuse analüüsiga tehakse kindlaks ülekoormuse põhjused ning meetmed, mida võidakse ülekoormuse leevendamiseks lühikeses ja keskmises perspektiivis võtta.

2. Läbilaskevõime analüüsis võetakse arvesse infrastruktuuri, töökorda, osutatavate teenuste liikide iseloomu ning kõikide nende tegurite mõju infrastruktuuri läbilaskevõimele. Kaalutavate meetmete seas on eelkõige teenuste ümbersuunamine, ümberajastamine, kiirusemuudatused ning infrastruktuuri parendused.

3. Läbilaskevõime analüüs viiakse lõpule kuue kuu jooksul alates infrastruktuuri tunnistamisest ülekoormatuks.

#### Artikkel 51

##### Läbilaskevõime suurendamise kava

1. Kuue kuu jooksul pärast läbilaskevõime analüüsi lõpuleviimist valmistab raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja ette läbilaskevõime suurendamise kava.

2. Läbilaskevõime suurendamise kava töötatakse välja pärast asjasse puutuva ülekoormatud infrastruktuuri kasutajatega konsulteerimist.

Selles esitatakse:

- a) ülekoormuse põhjused;
- b) liikluse eeldatavad arengusuunad;
- c) infrastruktuuri edasiarendamise piirangud;
- d) läbilaskevõime suurendamise võimalused ja kulud, sealhulgas eeldatavad muudatused juurdepääsutasudes.

Võimalike määratletud meetmete tasuvusanalüüsist lähtudes määratakse sellega ka kindlaks meetmed, mida võetakse infrastruktuuri läbilaskevõime suurendamiseks, kaasa arvatud nende meetmete rakendamise ajakava.

Kõnealuse kava osas võib nõuda liikmesriigi eelnevat heakskiitu.

3. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja lõpetab asjasse puutuva infrastruktuuri puhul artikli 31 lõike 4 kohaselt kasutustasude võtmise, kui:

- a) ta ei esita läbilaskevõime suurendamise kava või
  - b) ta ei astu samme läbilaskevõime suurendamise kavaks kindlaks määratud meetmete järgimiseks.
4. Olenemata käesoleva artikli lõikest 3 võib raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja artiklis 55 osutatud reguleeriva asutuse nõusolekul nende tasude võtmist jätkata, kui:

- a) läbilaskevõime suurendamise kava ei ole võimalik ellu viia temast sõltumatutel põhjustel või
- b) olemasolevad võimalused ei ole majanduslikult ega rahaliselt tasuvad.

#### Artikkel 52

##### Rongiliinide kasutamine

1. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja täpsustab võrgustiku teadaandes tingimused, mille kohaselt ta võtab jaotamismenetluse eelistuste kindlaksmääramisel arvesse rongiliinide varasemat kasutusmäära.
2. Eelkõige ülekoormatud infrastruktuuri osas nõuab raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja iga sellise rongiliini loovutamist, mille kasutus on vähemalt ühe kuu jooksul jäänud alla võrgustiku teadaandega ette nähtud künnise, kui seda ei ole tinginud taotlejast sõltumatud mittemajanduslikud põhjused.

#### Artikkel 53

##### Infrastruktuuri läbilaskevõime hooldustöödeks

1. Liiklusgraafiku koostamise käigus esitatakse hooldustööde tegemiseks vajaliku infrastruktuuri läbilaskevõime taotlused.
2. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja võtab nõuetekohaselt arvesse rööbastee korralisteks hooldustöödeks reserveeritud infrastruktuuri läbilaskevõime mõju taotlejatele.
3. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja teatab huvitatud isikutele nii kiiresti kui võimalik sellest, et infrastruktuur ei ole mittekorrapärase hooldustööde tõttu juurdepääsetav.

#### Artikkel 54

##### Häirete puhul võetavad erimeetmed

1. Tehnilisest rikkest või õnnetusest tingitud rongiliikluse häirete puhul võtab raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja kõik vajalikud meetmed tavapärase olukorra taastamiseks. Selleks koostab ta hädaolukorra lahendamise plaani, milles loetletakse erinevad asutused, keda tuleb tõsiste vahejuhtumite või rongiliikluse tõsiste häirete puhul teavitada.
2. Eriolukorras ning infrastruktuuri ajutise kasutamiskõlbmatuse viivast rikkest tuleneval äärmisel vajadusel võib jaotatud rongiliine eelneva hoiatuseta ära võtta seni, kuni see on süsteemi parandamiseks vajalik.

Kui ta seda vajalikuks peab, võib raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja nõuda, et raudteeveo-ettevõtjad teeksid talle kättesaadavaks vahendid, mida ta peab tavapärase olukorra võimalikult kiireks taastamiseks kõige sobilikumaks.

3. Liikmesriigid võivad nõuda, et raudteeveo-ettevõtjad võtaksid osa ohutusnormide ja -eeskirjadele vastavuse tagamisest ja järelevalvest.

#### 4. JAGU

##### Reguleeriv asutus

#### Artikkel 55

##### Reguleeriv asutus

1. Iga liikmesriik loob ühtse raudteesektorit reguleeriva riikliku asutuse. Ilma et see piiraks lõike 2 kohaldamist, on kõnealune asutus eraldiseisev asutus, mis on organisatsioonilise, funktsionaalse ja hierarhilise ülesehituse poolest ning otsuste tegemise seisukohast õiguslikult eraldiseisev ja sõltumatu teistest avalik-õiguslikest või eraõiguslikest üksustest. Samuti on ta organisatsiooniliselt, rahastamisotsuste osas, õigusliku struktuuri poolest ning otsustustes sõltumatu mis tahes raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjast, tasusid määravast asutusest, läbilaskevõimet jaotavast asutusest või taotlejast. Lisaks on asutus funktsionaalselt sõltumatu kõigist pädevatest asutusest, kes on seotud avaliku teenindamise lepingu sõlmimisega.

2. Liikmesriigid võivad luua reguleerivaid asutusi, mis on pädevad mitmes reguleeritavas sektoris, kui sellised integreeritud reguleerivad asutused vastavad käesoleva artikli lõikes 1 sätestatud sõltumatus nõudele. Samuti võidakse raudteesektori reguleeriv asutus organisatsiooniliselt liita nõukogu 16. detsembri 2002. aasta määruse (EÜ) nr 1/2003 (aluslepingu artiklites 101 ja 102 sätestatud konkurentsieeskirjade rakendamise kohta) <sup>(1)</sup> artiklis 11 osutatud liikmesriigi konkurentsiasutusega,

<sup>(1)</sup> EÜT L 1, 4.1.2003, lk 1.

Märkus: nõukogu määruse (EÜ) nr 1/2003 pealkirja on kohandatud, et võtta arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingu artiklite numbratsiooni muutumist vastavalt Lissaboni lepingu artiklile 5, esialgne viide oli asutamislepingu artiklitele 81 ja 82.

Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2004. aasta direktiivi 2004/49/EÜ (ühenduse raudteede ohutuse kohta) <sup>(1)</sup> alusel loodud ohutusasutusega või III peatükis osutatud tegevusluba väljaandva asutusega, kui selline ühisasutus vastab käesoleva artikli lõikes 1 sätestatud sõltumatuse nõudele.

3. Liikmesriigid tagavad, et reguleeriva asutuse töötajate valik ja juhtimine tagavad asutuse sõltumatuse. Eelkõige tagavad nad, et reguleeriva asutuse poolt kooskõlas artikliga 56 vastu võetavate otsuste eest vastutavad isikud, näiteks juhatuse liikmed, nimetab selgete ja läbipaistvate ning nende sõltumatust tagavate eeskirjade alusel ametisse riigi valitsus, ministrite nõukogu või muu ametiasutus, kellele otseselt ei kuulu reguleeritavad ettevõtted.

Liikmesriigid otsustavad, kas need isikud nimetatakse ametisse tähtsajaliseks ja pikendatavaks ametiajaks või alaliselt, mis võimaldab neid töölt vabastada üksnes distsiplinaar põhjustel, mis ei ole seotud nende poolt tehtavate otsustega. Need isikud valitakse läbipaistva menetluse alusel, lähtudes nende teenetest, sealhulgas asjakohasest pädevusest ja vastavatest kogemustest, eelistatavalt raudteede või muude võrgustikutööstuste valdkonnas.

Liikmesriigid tagavad, et need isikud tegutsevad reguleeriva asutuse ülesandeid täites raudteesektoriga seotud turuhuvidest sõltumatult ja neil ei ole reguleeritavates ettevõtjates ega üksustes huve ega selliste asutustega sõlmitud ärisuhteid. Selleks esitavad need isikud igal aastal kohustuste deklaratsiooni ja huvide deklaratsiooni, näidates ära mis tahes otsesed või kaudsed huvid, mida võib pidada nende sõltumatust kahjustavaks ja mis võivad mõjutada ametiülesannete täitmist. Need isikud taandavad end otsuste tegemisest juhtudel, mis puudutavad ettevõtjat, kellega nad on olnud otseselt või kaudselt seotud ühe aasta jooksul enne menetluse alustamist.

Reguleeriva asutuse ülesandeid täites ei küsi nad üheltki riigiasutusest ega muult avalik-õiguslikult või eraõiguslikult üksuselt juhiseid ega järgi neid ning neil on täielik pädevus reguleeriva asutuse töötajate töölevõtmisel ja juhtimisel.

Ametiaja lõppemisel reguleerivas asutuses ei või nad töötada üheski reguleeritavatest ettevõtjatest ega üksustest ega olla seal juhtival ametikohal vähemalt ühe aasta jooksul.

#### Artikkel 56

##### Reguleeriva asutuse ülesanded

1. Ilma et see piiraks artikli 46 lõike 6 kohaldamist, on taotlejal õigus, kui ta leiab, et teda on ebaõiglaselt koheldud, diskrimineeritud või muul viisil kahjustatud, esitada reguleerivale

asutusele kaebus eelkõige raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja või vajaduse korral raudteeveo-ettevõtja või teenindusrajatise käitaja otsuste peale, mis käsitlevad:

- a) võrgustiku teadaannet selle esialgsel ja lõplikul kujul;
- b) selles esitatud kriteeriumeid;
- c) jaotamismenetlust ja selle tulemust;
- d) kasutustasude määramise skeemi;
- e) temalt nõutavate või nõuda kavatssetavate infrastruktuuri kasutustasude suurust;
- f) artiklite 10–13 kohast juurdepääsukorda;
- g) teenustele juurdepääsu ja teenuste eest kasutustasude määramist kooskõlas artikliga 13.

2. Ilma et see piiraks liikmesriikide konkurentsiasutuse õigusi konkurentsi tagamisel raudteeteenuste turul, on reguleerival asutusel pädevus jälgida konkurentsiolukorda raudteeteenuste turul ning eelkõige kontrollida omal algatusel lõike 1 punkte a–g, et hoida ära taotlejate diskrimineerimist. Ta kontrollib eelkõige, kas võrgustiku teadaanne sisaldab diskrimineerivaid sätteid või kas sellega antakse raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjatele kaalutusõigus, mida on võimalik kasutada taotlejate diskrimineerimiseks.

3. Reguleeriv asutus teeb samuti tihedat koostööd Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. juuni 2008. aasta direktiivis 2008/57/EÜ (ühenduse raudteesüsteemi koostalitlusvõime kohta) <sup>(2)</sup> määratletud riikliku ohutusasutusega ja käesolevas direktiivis määratletud tegevuslubasid väljaandva asutusega.

Liikmesriigid tagavad, et need asutused arendavad omavahelises koostöös välja teabejagamise- ja koostööraamistikku, mille eesmärk on hoida ära kahjulikke mõjusid konkurentstile või ohutusele raudteeturul. See raamistik hõlmab ka mehhanismi, millega reguleeriv asutus esitab riiklikule ohutusasutusele ja tegevuslubasid väljaandvale asutusele soovitusi küsimustes, mis võivad mõjutada konkurentsi raudteeturul, ning millega riiklik ohutusasutus esitab reguleerivale asutusele ja tegevuslubasid väljaandvale asutusele soovitusi küsimustes, mis võivad mõjutada ohutust. Ilma et see piiraks iga asutuse sõltumatust oma asjaomases pädevusalas, uurib asjaomane asutus enne otsuste vastuvõtmist iga sellist soovitusi. Kui asjaomane asutus kavatsseb nendest soovitustest kõrvale kalduda, põhjendab ta seda oma otsustes.

<sup>(1)</sup> ELT L 164, 30.4.2004, lk 44.

<sup>(2)</sup> ELT L 191, 18.7.2008, lk 1.

4. Liikmesriigid võivad otsustada, et reguleerivale asutusele tehakse ülesandeks võtta vastu mittesiduvaid arvamusi artikli 8 lõikes 3 osutatud äriplaani esialgsete versioonide, osutatud lepingu ning läbilaskevõime suurendamise kava kohta, märkides eelkõige, kas nimetatud dokumendid on kooskõlas konkurentsiolukorraga raudteeteenuste turul.

5. Reguleerival asutusel on materiaalsete ja inimressursside kujul oma ülesannete täitmiseks vajalik organisatsiooniline suutlikkus, mis on proportsionaalne raudteesektori tähtsusega liikmesriigis.

6. Reguleeriv asutus tagab, et raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja poolt kehtestatud kasutustasud on IV peatüki 2. jaoga vastavuses ning mittediskrimineerivad. Taotlejate ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja läbirääkimised infrastruktuuri kasutustasude üle on lubatud üksnes juhul, kui need toimuvad reguleeriva asutuse järelevalve all. Reguleeriv asutus sekkub, kui läbirääkimised läheksid tõenäoliselt vastuollu käesoleva peatüki nõuetega.

7. Reguleeriv asutus konsulteerib korrapäraselt ja igal juhul vähemalt iga kahe aasta järel raudtee-kaubaveo ja -reisijateveo teenuste kasutajate esindajatega, et võtta arvesse nende arvamusi raudteeturu kohta.

8. Reguleerival asutusel on õigus asjasse puutuvast liikmesriigis nõuda raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjalt, taotlejalt ja mis tahes kolmandalt isikult asjakohast teavet.

Taotletud teave esitatakse reguleeriva asutuse poolt kehtestatud mõistliku aja jooksul, mis ei ületa üht kuud, välja arvatud juhul, kui reguleeriv asutus sellega erijuhtudel nõustub ja annab loa ajaliselt piiritletud pikenduseks, mis ei ületa kaht täiendavat nädalat. Reguleerival asutusel võimaldatakse jõustada selliseid taotlusi sobivate karistuste, sealhulgas trahvidega. Reguleerivale asutusele esitatav teave hõlmab kõiki andmeid, mida reguleeriv asutus vajab kaebustega seotud ülesannete täitmiseks ja seoses konkurentsi jälgimisega raudteeteenuste turul kooskõlas lõikega 2. See hõlmab andmeid, mida on vaja statistika tegemiseks ja turu jälgimiseks.

9. Reguleeriv asutus vaatab ühe kuu jooksul alates kaebuse saamisest kaebuse läbi ning vastavalt vajadusele palub asjakohast teavet ja alustab konsulteerimist kõikide osapooltega. Ta teeb kaebuste suhtes otsuse, võtab meetmeid olukorra heastamiseks ja teavitab asjaomaseid osapooli oma põhjendatud otsusest eelnevalt kindlaks määratud mõistliku aja jooksul, kuid igal juhul kuue nädala jooksul alates kogu asjakohase teabe saamisest. Ilma et see piiraks liikmesriikide konkurentsiastutuste õigusi konkurentsi tagamisel raudteeteenuste turul, teeb reguleeriv asutus vajaduse korral omal algatusel otsuse asjakohaste

meetmete kohta kõnealustel turgudel taotlejate diskrimineerimise, turu moonutamise ja mis tahes muu negatiivse arengu korrigeerimiseks, võttes eelkõige arvesse lõike 1 punkte a–g.

Reguleeriva asutuse otsus on siduv kõikidele asjaomastele isikutele ja see ei kuulu teise haldusasutuse kontrolli alla. Reguleeriv asutus on suuteline jõustama oma otsuseid sobivate karistuste, sealhulgas trahvidega.

Kui kaebus on esitatud seoses infrastruktuuri läbilaskevõime jaotamisest keeldumisega või tingimustega, mille alusel läbilaskevõimet pakutakse, kinnitab reguleeriv asutus, et raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja otsust ei ole tarvis muuta, või nõuab selle otsuse muutmist vastavalt reguleeriva asutuse antud juhistele.

10. Liikmesriigid tagavad, et reguleeriva asutuse otsuseid on võimalik kohtus vaidlustada. Kaebus võib peatada reguleeriva asutuse otsuse üksnes siis, kui reguleeriva asutuse otsusest tulenev kohene mõju võib põhjustada kaebuse esitajale pöördumatut või ilmselgelt liiga suurt kahju. Käesolev säte ei piira kaebust menetlevale kohtule konstitutsioonilise seadusega antud asjakohaseid volitusi.

11. Liikmesriigid tagavad, et reguleeriva asutuse otsused avaldatakse.

12. Reguleerival asutusel on õigus teostada raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate, teenindusrajatiste käitajate ja vajaduse korral raudteeveo-ettevõtjate auditeerimist või algatada nende suhtes välisaudit, et kontrollida raamatupidamisarvestuste lahusust käsitleva artikli 6 sätete täitmist. Selleks on reguleerival asutusel õigus nõuda asjakohast teavet. Eelkõige on reguleerival asutusel õigus nõuda, et raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad, teenindusrajatiste käitajad ja kõik ettevõtjad või muud üksused, kes tegelevad raudteeveoga, raudteeveo eri kategooriate integreerimisega või infrastruktuuri majandamisega, nagu on osutatud artikli 6 lõigetes 1 ja 2 ning artiklis 13, esitavad täielikult või osaliselt VIII lisas loetletud raamatupidamisandmed nii üksikasjalikult, nagu peetakse vajalikuks ja proportsionaalseks.

Ilma et see piiraks riigiabi eest vastutavate siseriiklike asutuste pädevust, võib reguleeriv asutus ka kõnealuse raamatupidamisarvestuse alusel teha järeldusi seoses riigiabi käsitlevate küsimustega, millest ta teavitab kõnealuseid asutusi.

13. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 60 vastu delegeeritud õigusakte VIII lisa teatavaks muutmiseks. Näiteks võib VIII lisa muuta, et kohandada seda vastavalt raamatupidamis- ja järelevalvetavade arengule, ja/või seda täiendada raamatupidamisarvestuste eristamise tõendamiseks vajalike lisaelementidega.

## Artikkel 57

**Reguleerivate asutuste koostöö**

1. Reguleerivad asutused vahetavad teavet oma töö ja otsustuspõhimõtete ning tavade kohta ja vahetavad eelkõige teavet oma peamiste menetlusküsimuste ja üle võetud liidu raudteeõiguse tõlgendamise probleemide kohta. Nad teevad muul viisil koostööd, et otsustamist kogu liidu ulatuses ühtlustada. Sel eesmärgil osalevad nad ja teevad koostööd korrapäraselt kokku tulevas võrgustikus. Komisjon on võrgustiku liige; ta kooskõlastab ja toetab selle tööd ning vastavalt vajadusele esitab võrgustikule soovitusi. Ta tagab asjakohaste reguleerivate asutuste aktiivse koostöö.

Kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. oktoobri 1995. aasta direktiivis 95/46/EÜ (üksikisikute kaitse kohta isikuandmete töötlemisel ja selliste andmete vaba liikumise kohta) <sup>(1)</sup> ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 18. detsembri 2000. aasta määruses (EÜ) nr 45/2001 (üksikisikute kaitse kohta isikuandmete töötlemisel ühenduse institutsioonides ja asutustes ning selliste andmete vaba liikumise kohta) <sup>(2)</sup> sätestatud andmekaitse-eeskirjadega toetab komisjon eespool osutatud teabevahetust võrgustiku liikmete vahel, seda võimaluse korral elektrooniliste vahenditega, austades asjaomaste ettevõtjate poolt avaldatud ärisaladuste konfidentsiaalsust.

2. Reguleerivad asutused teevad tihedat koostööd, sealhulgas töökorralduse abil, et aidata üksteist turu järelevalve teostamisel ning kaebuste või uurimistega seotud küsimustes.

3. Kui kaebus või omaalgatuslik uurimine on seotud rahvusvahelisele raudteeliinile juurdepääsuga või tasu määramisega, ja ka seoses konkurentsi jälgimisega rahvusvaheliste raudteeveoteenuste turul, konsulteerib asjaomane reguleeriv asutus kõigi teiste liikmesriikide reguleerivate asutustega, mida asjaomane rahvusvaheline rongiliin läbib, ja vajaduse korral komisjoniga, ning taotleb neilt enne otsuse tegemist kogu vajaliku teabe.

4. Lõike 3 kohaselt konsulteeritavad reguleerivad asutused esitavad kogu teabe, mida neil endil on siseriiklikust õigusest tulenevalt õigus küsida. Kõnealust teavet võib kasutada üksnes lõikes 3 osutatud kaebuse või uurimisega seotud küsimuste lahendamiseks.

5. Reguleeriv asutus, kellele kaebus esitatakse või kes teostab omaalgatuslikku uurimist, edastab kogu asjakohase teabe vastutavale reguleerivale asutusele, et kõnealune asutus võtaks asjaosaliste suhtes meetmeid.

6. Liikmesriigid tagavad, et kõik artikli 40 lõike 1 kohased raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate ühenduste esindajad esitavad viivitamata kogu teabe, mida on vaja käesoleva artikli lõikes 3

osutatud kaebuse või uurimisega seotud küsimuste lahendamiseks või mida taotleb selle liikmesriigi reguleeriv asutus, kus kõnealune esindaja asub. Kõnealusel reguleerival asutusel on õigus edastada selline asjakohast rahvusvahelist rongiliini hõlmav teave lõikes 3 osutatud reguleerivatele asutustele.

7. Reguleeriva asutuse taotlusel võib komisjon osaleda lõigetes 2–6 loetletud tegevustes, et hõlbustada nende lõigete kohast reguleerivate asutuste koostööd.

8. Reguleerivad asutused töötavad välja ühised põhimõtted ja tavad, mida nad järgivad käesoleva direktiivi kohaselt neile antud otsustamisõiguse kasutamisel. Tuginedes reguleerivate asutuste kogemusele ning lõikes 1 osutatud võrgustiku tegevusele, ning kui see on vajalik reguleerivate asutuste tõhusa koostöö tagamiseks, võib komisjon vastu võtta meetmeid, et kindlaks määrata sellised ühised põhimõtted ja tavad. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 62 lõikes 3 osutatud kontrollimenetlusega.

9. Reguleerivad asutused vaatavad läbi artikli 37 ja artikli 40 lõike 1 kohaste raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate ühenduste otsused ja tavad, millega rakendatakse käesoleva direktiivi sätteid või mis muul viisil aitavad hõlbustada rahvusvahelisi raudteevõrke.

## V PEATÜKK

**LÕPPSÄTTED**

## Artikkel 58

**Avaliku hankemenetluse eeskirjad**

Käesoleva direktiivi sätteid ei piira Euroopa Parlamendi ja nõukogu 31. märtsi 2004. aasta direktiivi 2004/17/EÜ (millega kooskõlastatakse vee-, energeetika-, transpordi- ja postiteenuste sektoris tegutsevate ostjate hankemenetlused) <sup>(3)</sup> kohaldamist.

## Artikkel 59

**Erandid**

1. Kuni 15. märtsini 2013 ei pruugi Iirimaa kui liikmesriik, mis asub saarel ja millel on raudteeühendus ainult ühe teise liikmesriigiga, ja Ühendkuningriigi Põhja-Iirimaa osas samadel alustel

a) teha sõltumatule asutusele ülesandeks määrata kindlaks võrdne ja mittediskrimineeriv juurdepääs infrastruktuurile, nagu on ette nähtud artikli 7 lõike 1 esimeses lõigus, kui võrd kõnealune artikkel kohustab liikmesriike looma sõltumatuid asutusi artikli 7 lõikes 2 osutatud ülesannete täitmiseks;

<sup>(1)</sup> EÜT L 281, 23.11.1995, lk 31.

<sup>(2)</sup> EÜT L 8, 12.1.2001, lk 1.

<sup>(3)</sup> ELT L 134, 30.4.2004, lk 1.

b) kohaldada nõudeid, mis on sätestatud artiklis 27, artikli 29 lõikes 2, artiklites 38, 39 ja 42, artikli 46 lõikes 4, artikli 46 lõikes 6, artiklis 47, artikli 49 lõikes 3, artiklites 50–53, 55 ja 56, tingimusel et infrastruktuuri läbilaskevõime jaotamise või kasutustasude määramise otsuste peale on võimalik esitada kaebus sõltumatule asutusele, kui raudteeveo-ettevõtja seda kirjalikult nõuab, ning kõnealune sõltumatu asutus teeb otsuse kahe kuu jooksul alates kogu vajaliku teabe esitamisest ning tema otsust on võimalik kohtus vaidlustada.

2. Kui mitu artikli 17 kohaselt tegevusluba omavat raudteeveo-ettevõtjat või lirimaa ja Põhja-lirimaa puhul sel moel mujal tegevusloa saanud raudteeveo-ettevõtja esitab ametliku taotluse osutada konkureerivaid raudteeveoteenuseid lirimaa või Põhja-lirimaa territooriumil, territooriumile või territooriumilt, otsustatakse kõnealuse erandi kohaldamise jätkamine kooskõlas artikli 62 lõikes 2 osutatud nõuandemenetlusega.

Lõikes 1 osutatud erandit ei kohaldata, kui lirimaa või Põhja-lirimaa raudteeveoteenuseid osutav raudteeveo-ettevõtja esitab ametliku taotluse osutada raudteeveoteenuseid mõne muu liikmesriigi territooriumil, territooriumile või territooriumilt, välja arvatud lirimaa Põhja-lirimaa raudteeveoteenuseid osutava raudteeveo-ettevõtja puhul või Ühendkuningriigid lirimaa raudteeveoteenuseid osutava raudteeveo-ettevõtja puhul.

Aasta jooksul alates kas käesoleva lõike esimeses lõigus osutatud otsuse saamisest või käesoleva lõike teises lõigus osutatud ametliku taotluse esitamisest võtavad asjaomased liikmesriigid (lirimaa või Ühendkuningriik Põhja-lirimaa osas) vastu õigusaktid lõikes 1 osutatud artiklite rakendamiseks.

3. Lõikes 1 osutatud erandit võib uuendada kuni viieaastase ajavahemike kaupa. Hiljemalt 12 kuu jooksul enne erandi kehtivusaja möödumist võib kõnealust erandit kasutada liikmesriik esitada komisjonile taotluse erandi uuendamiseks. Iga sellist taotlust põhjendatakse. Komisjon vaatab sellise taotluse läbi ja teeb otsuse kooskõlas artikli 62 lõikes 2 osutatud nõuandemenetlusega. Kõnealust menetlust kohaldatakse kõikide taotlusega seotud otsuste suhtes.

Komisjon võtab otsuse tegemisel arvesse geopoliitilise olukorra arengut ja erandi uuendamist taotlenud liikmesriigi territooriumil, territooriumile või territooriumilt toimuvate raudteevõrkude arengut.

#### Artikkel 60

##### Delegeeritud volituste rakendamine

1. Komisjonile antakse õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte käesolevas artiklis sätestatud tingimustel.

2. Artikli 20 lõikes 5, artikli 35 lõikes 3, artikli 43 lõikes 2 ja artikli 56 lõikes 13 osutatud õigus võtta vastu delegeeritud

õigusakte antakse komisjonile viieks aastaks alates 15. detsember 2012. Komisjon esitab delegeeritud volituste kohta aruande hiljemalt üheksa kuud enne viieaastase tähtaja möödumist. Volituste delegeerimist uuendatakse automaatselt samaks ajavahemikuks, välja arvatud juhul, kui Euroopa Parlament või nõukogu esitab selle suhtes vastuväite, tehes seda hiljemalt kolm kuud enne iga ajavahemiku lõppemist.

3. Euroopa Parlament ja nõukogu võivad artikli 20 lõikes 5, artikli 35 lõikes 3, artikli 43 lõikes 2 ja artikli 56 lõikes 13 osutatud volituste delegeerimise igal ajal tagasi võtta. Tagasivõtmise otsusega lõpetatakse otsuses nimetatud volituste delegeerimine. Otsus jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas* või otsuses nimetatud hilisemal kuupäeval. See ei mõjuta juba jõustunud delegeeritud õigusaktide kehtivust.

4. Niipea kui komisjon on delegeeritud õigusakti vastu võtnud, teeb ta selle samal ajal teatavaks Euroopa Parlamendile ja nõukogule.

5. Artikli 20 lõike 5, artikli 35 lõike 3, artikli 43 lõike 2 ja artikli 56 lõike 13 alusel vastu võetud delegeeritud õigusakt jõustub üksnes juhul, kui Euroopa Parlament ega nõukogu ei ole kahe kuu jooksul pärast õigusakti teatavastegemist Euroopa Parlamendile ja nõukogule esitanud selle suhtes vastuväiteid või kui Euroopa Parlament ja nõukogu on enne selle tähtaja möödumist komisjonile teatanud, et nad ei esita vastuväiteid. Euroopa Parlamendi või nõukogu algatusel pikendatakse seda tähtaega kahe kuu võrra.

#### Artikkel 61

##### Kohaldatavad meetmed

Komisjon kontrollib liikmesriigi või reguleeriva asutuse taotlusel või omal algatusel 12 kuu jooksul erimeetmete võtmisest erimeetmeid, mida siseriiklikud asutused on võtnud käesoleva direktiivi kohaldamiseks ja mis käsitlevad raudteeinfrastruktuurile ja teenustele juurdepääsu tingimusi, raudteeveo-ettevõtjatele tegevuslubade andmist, infrastruktuuri kasutustasude määramist ning läbilaskevõime jaotamist. Komisjon teeb nelja kuu jooksul alates vastava taotluse saamisest artikli 62 lõikes 2 osutatud menetluse korras otsuse, kas asjaomase meetme kohaldamist võib jätkata.

#### Artikkel 62

##### Komiteemenetlus

1. Komisjoni abistab komitee. Nimetatud komitee on komitee määruse (EL) nr 182/2011 tähenduses.

2. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artiklit 4.

3. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artiklit 5. Kui komitee artikli 10 lõike 4, artikli 11 lõike 4, artikli 12 lõike 5, artikli 13 lõike 9, artikli 17 lõike 5, artikli 31 lõigete 3 ja 5, artikli 32 lõike 4 ja artikli 57 lõike 8 kohaselt vastu võetava rakendusakti eelnõu kohta arvamust ei esita, ei võta komisjon rakendusakti eelnõu vastu ja kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artikli 5 lõike 4 kolmandat lõiku.

#### Artikkel 63

##### Aruanne

1. Komisjon esitab hiljemalt 31. detsembriks 2012 Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele aruande II peatüki rakendamise kohta. Nimetatud aruandes hinnatakse ka turu arengut, sealhulgas raudteeveoturu edasise avamise ettevalmistuste seis. Aruandes analüüsib komisjon samuti erinevaid turu korraldamise mudeleid ja käesoleva direktiivi mõju avaliku teenindamise lepingutele ning nende rahastamisele. Seda tehes võtab komisjon arvesse määruse (EÜ) nr 1370/2007 rakendamist ja liikmesriikidele iseloomulikke erinevusi (võrgustike tihedus, reisirajate arv, sõidu keskmine pikkus). Komisjon esitab vajaduse korral seadusandlike meetmete ettepanekud seoses riigisisese raudtee-reisijateveo turu avamisega ja selleks, et töötada välja asjakohased tingimused mittediskrimineeriva juurdepääsu tagamiseks infrastruktuurile, lähtudes kehtivast infrastruktuuri majandamise ja vedude lahususe nõudest, ning hindab selliste meetmete mõju.

2. Reguleerivate asutuste võrgustiku kaudu saadud kogemuste põhjal esitab komisjon hiljemalt 16. detsember 2014 Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele aruande reguleerivate asutuste vahelise koostöö kohta. Komisjon esitab vajaduse korral ettepaneku täiendavate meetmete kohta, et tagada terviklikum regulatiivne järelevalve Euroopa raudteeturu üle, eriti rahvusvaheliste teenuste puhul. Sel eesmärgil kaalutakse vajaduse korral ka seadusandlikke meetmeid.

#### Artikkel 64

##### Ülevõtmine

1. Liikmesriigid jõustavad käesoleva direktiivi järgimiseks, sealhulgas ettevõtjate, käitajate, taotlejate, asutuste ja muude asjaomaste üksuste vastavusseviimiseks, vajalikud õigus- ja haldusnormid hiljemalt 16. juuni 2015. Liikmesriigid edastavad nende sätete teksti viivitamata komisjonile.

Kui liikmesriigid need sätted vastu võtavad, lisavad nad nendes või nende ametliku avaldamise korral nende juurde viite käesolevale direktiivile. Samuti lisavad nad märkuse, mille kohaselt kehtivates õigus- ja haldusnormides tehtud viiteid käesoleva direktiiviga kehtetuks tunnistatud direktiividele käsitatakse viidetena käesolevale direktiivile. Sellise viitamise viisi ja märkuse sõnastuse näevad ette liikmesriigid.

2. Liikmesriigid edastavad komisjonile käesoleva direktiiviga reguleeritavas valdkonnas vastu võetud põhiliste siseriiklike õigusnormide teksti.

Käesoleva direktiivi II ja IV peatüki ülevõtmise ja rakendamise kohustust ei kohaldata Küprose ega Malta suhtes seni, kuni nende territooriumil puudub raudteesüsteem.

#### Artikkel 65

##### Kehtetuks tunnistamine

Direktiivid 91/440/EMÜ, 95/18/EÜ ja 2001/14/EÜ, mida on muudetud IX lisa A osas loetletud direktiividega, tunnistatakse kehtetuks alates 15. detsember 2012, ilma et see piiraks liikmesriikide kohustusi IX lisa B osas nimetatud direktiivide siseriikliku õigusesse ülevõtmise tähtpäevade suhtes.

Viiteid kehtetuks tunnistatud direktiividele käsitatakse viidetena käesolevale direktiivile ning neid loetakse vastavalt X lisas esitatud vastavustabelile.

#### Artikkel 66

##### Jõustumine

Käesolev direktiiv jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist Euroopa Liidu Teatajas.

#### Artikkel 67

##### Adressaadid

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Strasbourg, 21. november 2012

Euroopa Parlamendi nimel

president

M. SCHULZ

Nõukogu nimel

eesistuja

A. D. MAVROYIANNIS

## I LISA

**RAUDTEEINFRASTRUKTUURI ELEMENTIDE LOETELU**

Raudteeinfrastruktuur koosneb järgmistest osadest, tingimusel et need moodustavad osa rööpmestikust, k.a haruteed, kuid v.a raudteed, mis asuvad tehnohoolduspunktidest ja veduri- või vagunidepoodes, ja eraraudteed:

- raudteemaa;
  - rööbastee ja muldkeha, eelkõige mulded, süvendid, veeviimariid, rennid, truubid, tugiseinad, taimed mulde nõlvade kaitseks jne; reisi- ja kaubaplatvormid, seahulgas reisi- ja kaubajaamad; teepeenrad ja jalgteed; piirded, hekid ja tarad; tulekaitsevööndid; seadmed pöörangute, ristmete jne soojendamiseks; lumeväravad;
  - tehonorajatised: sillad, truubid ja muud ülesõidusillad, tunnelid, kaetud süvendid ja muud ülekäigutunnelid; tugiseinad ja rajatised kaitseks laviinide, langevate kivide jne eest;
  - raudteeületuskohad, k.a maanteeliikluse ohutuse tagamise seadmed;
  - pealisehitis, eriti: rööpad, riströöpad ja kontrarööpad; liiprid ja teetõkkeseadmed, rööpmestiku väiksemad tarvikud, ballast, k.a kivikillustik ja liiv; pöörangud, ristmed jne; pöördesillad ja teisaldussillad (v.a need, mis teenindavad ainult vedureid);
  - juurdepääsuteed reisijatele ja kaupadele, k.a juurdepääsu võimaldavad sõiduteed ja juurdepääs jalgsi saabuvatele või lahkuvatele reisijatele;
  - jaamavahe, jaamade ja sorteerimisjaamade ohutus-, signalisatsiooni- ja telekommunikatsiooniseadmed, k.a elektrivastusseadmed signaliseerimiseks ja telekommunikatsiooniks; ehitised sellistele seadmetele; vaguniaeglustid;
  - valgustusseadmed liikluse toimimiseks ja ohutuse tagamiseks;
  - kontaktvõrgustik: alajaamad, alajaamade ja kontaktjuhtmete vahelised toitekaablid, õhuliinid ja mastid; toiterööpad;
  - infrastruktuuriüksuse kasutatavad ehitised, k.a transporditasude kogumiseks kasutatavad rajatiste osad.
-



## II LISA

## RAUDTEEVEO-ETTEVÕTJATELE OSUTATAVAD TEENUSED

## (osutatud artiklis 13)

1. Minimaalne juurdepääsupakett sisaldab järgmist:
    - a) raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõime taotluste käsitlemine;
    - b) õigus kasutada eraldatud läbilaskevõimet;
    - c) raudteeinfrastruktuuri, sealhulgas pöörangute ja haruteede kasutamine;
    - d) liikluskorraldus, sealhulgas signaalimine, suunamine, dispetšjuhtimine ja side ning teabe andmine rongi liikumise kohta;
    - e) elektrikontaktvõrgustiku kasutamine kohtades, kus see on võimalik;
    - f) muu teave, mida on tarvis selle teenuse osutamiseks, mille jaoks läbilaskevõime on jaotatud.
  2. Juurdepääs, sealhulgas rööbasteele, antakse järgmistele olemasolevatele teenindusrajatistele ning nendes rajatistes osutatavatele teenustele:
    - a) jaamad, jaamahooned ja muud rajatised reisijate jaoks, sealhulgas reiseiteabe tablood ja sobivalt paigutatud piletikassad;
    - b) kaubajaamad;
    - c) sorteerimisjaamad ja rongide koostamise rajatised, sealhulgas manööverdusrajatised;
    - d) ladustused;
    - e) hooldusrajatised, välja arvatud hooldusrajatised, milles tehakse baashooldust kiirrongidele või muudele erirajatisi vajavatele veeremi liikidele;
    - f) muud tehnorajatised, sealhulgas puhastus- ja pesuhooned;
    - g) raudteelase tegevusega seotud mere- ja siseveesadamate rajatised;
    - h) hädaabi osutamise rajatised;
    - i) kütuse tankimise rajatised ja neis hoitava kütuse tarnimine, mille eest makstav tasu näidatakse arvel eraldi.
  3. Lisateenused võivad hõlmata järgmist:
    - a) voelektri kasutamine, mille eest makstav tasu näidatakse arvel elektri kontaktvõrgustiku kasutustasust eraldi, ilma et sellega piirataks direktiivi 2009/72/EÜ kohaldamist;
    - b) reisirongide eelsoojendus;
    - c) erilepingud:
      - ohtlike kaupade veo juhtimiseks,
      - abi osutamiseks erirongide liiklemisel.
  4. Abiteenused võivad hõlmata järgmist:
    - a) juurdepääs sidevõrgustikule;
    - b) täiendava teabe andmine;
    - c) veeremi tehnokontroll;
    - d) piletimüügiteenused jaamahoonetes;
    - e) baashoolduse teenus, mida osutatakse kiirrongide või muude erirajatisi vajavate veeremi liikide jaoks mõeldud hooldusrajatistes.
-

*III LISA***FINANTSSUUTLIKKUS****(osutatud artiklis 20)**

Tegevusluba taotleva ettevõtja poolt kooskõlas artikliga 20 esitatav teave hõlmab järgmisi aspekte:

- a) kasutusel olevad vahendid, kaasa arvatud pangakonto saldo, tagatisena lubatud arvelduskrediidid ja laenud;
  - b) tagatisena kasutusel olevad vahendid ja varad;
  - c) käibekapital;
  - d) asjakohased kulud, kaasa arvatud sõidukite, maa, hoonete, seadeldiste ja veeremi soetamise kulud;
  - e) maksud ettevõtja varalt;
  - f) tasutud maksud ja sotsiaalkindlustusmaksed.
-

## IV LISA

## VÕRGUSTIKU TEADAANDE SISU

## (osutatud artiklis 27)

Artiklis 27 osutatud võrgustiku teadaanne sisaldab järgmist teavet.

1. Jagu, milles kirjeldatakse raudteeveo-ettevõtjatele pakutava infrastruktuuri omadusi ning sellele juurdepääsu tingimusi. Selles jaos esitatakse teave viiakse igal aastal kooskõlla direktiivi 2008/57/EÜ artikli 35 kohaselt avaldatavate raudteeinfrastruktuuriregistriga või osutatakse neile registreeritud.
2. Jagu kasutustasu määramise põhimõtete ja tariifide kohta. See hõlmab nõuetekohaseid üksikasju kasutustasude määramise skeemi kohta, piisavat teavet kasutustasude kohta ning ka muud asjakohast teavet seoses juurdepääsuga II lisas loetletud üksnes ühe teenuse osutaja poolt pakutavatele teenustele. Selles esitatakse üksikasjalik teave artiklite 31–36 kohaldamise meetodite, eeskirjade ja vajaduse korral graafikute kohta nii kulude kui ka tasude puhul. See sisaldab teavet kasutustasude muutmise kohta, mis on juba otsustatud või mida kavandatakse järgmisel viiel aastal, kui selline teave on kättesaadav.
3. Jagu läbilaskevõime jaotamise põhimõtete ja kriteeriumide kohta. Selles sätestatakse põhinäitajad raudteeveo-ettevõtjatele pakutava infrastruktuuri läbilaskevõime ning selle kasutuspiirangute kohta, sealhulgas eeldatav hoolduseks vajalik läbilaskevõime. Selles sätestatakse ka läbilaskevõime jaotamisega seotud menetlus ja tähtjad. See sisaldab läbilaskevõime jaotamismenetluses kasutatavaid konkreetseid kriteeriume, eelkõige:
  - a) menetlust, mida kasutades taotlejad saavad raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjalt läbilaskevõimet taotleda;
  - b) taotlejate suhtes kehtivaid nõudeid;
  - c) taotlemise ja jaotamise ajakava ning menetlust, mida järgitakse ajakava kohta teabe taotlemisel, ning menetlust kavandatud ja erakorraliste hooldustööde ajakava koostamiseks;
  - d) kooskõlastamismenetlust reguleerivaid põhimõtteid ja selle menetluse raames kättesaadavaks tehtavat vaidluste lahendamise süsteemi;
  - e) infrastruktuuri ülekoormuse korral kasutatavat menetlust ja kriteeriume;
  - f) üksikasjalikke andmeid infrastruktuuri kasutuspiirangute kohta;
  - g) tingimusi, mille alusel võetakse jaotamismenetluses eelistuste määratlemiseks arvesse varasemat läbilaskevõime ärakasutamist.See sisaldab üksikasjalikke andmeid meetmete kohta, mida võetakse kaubaveo-teenuste, rahvusvaheliste vedude ning *ad hoc*-menetluse alla kuuluvate taotluste nõuetekohaseks käsitlemiseks. See sisaldab läbilaskevõime taotluste vormi. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja avaldab ka üksikasjaliku teabe rahvusvaheliste rongiliinide jaotusmenetluse kohta.
4. Jagu, mis sisaldab teavet käesoleva direktiivi artiklis 25 osutatud tegevusloa taotluse kohta ja direktiivi 2004/49/EÜ kohaselt väljastatud ohutuslubade kohta või viidet veebisaidile, mille selline teave on tasuta kättesaadav elektroonilises vormingus.
5. Jagu, mis sisaldab teavet vaidluste lahendamise menetluse ja kaebuste esitamise kohta seoses juurdepääsuga raudteeinfrastruktuurile ja teenustele ning artikli 35 kohasele tulemuslikkuse kavale.
6. Jagu, mis sisaldab teavet II lisas osutatud teenindusrajatistele juurdepääsu ja sellekohase kasutustasu määramise kohta. Käitajad, kelle teenindusrajatise raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad ei kontrolli, esitavad teabe rajatisele juurdepääsu ja teenuste osutamise eest makstavate kasutustasude kohta, ning võrgustiku teadaandesse lisamiseks teabe juurdepääsu tehniliste tingimuste kohta või viite veebisaidile, millel selline teave on tasuta kättesaadav elektroonilises vormingus.
7. Artikli 42 kohaselt sõlmitava raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja ning taotleja vahelise raamkokkuleppe näidis.

## V LISA

**PÄDEVATE ASUTUSTE JA RAUDTEEINFRASTRUKTUURI-ETTEVÕTJATE VAHELISTE LEPINGUTE PÕHIMÕTTED JA PARAMEETRID****(osutatud artiklis 30)**

Lepingus täpsustatakse artikli 30 sätteid ja leping sisaldab vähemalt järgmisi elemente:

- 1) lepingu reguleerimisala seoses infrastruktuuri ja teenindusrajatistega, mis on struktureeritud kooskõlas II lisaga. See hõlmab infrastruktuuri haldamise kõiki aspekte, sh juba kasutatava infrastruktuuri hooldust ja uuendamist. Vajaduse korral võib see hõlmata ka uue infrastruktuuri ehitamist;
- 2) II lisas loetletud infrastruktuuriteenuste, hoolduse ja uuendamise ning kuhjunud tegemata hooldustööde ja uuendamise eest tehtavate maksete või nende jaoks eraldatavate vahendite struktuur. Vajaduse korral võib see hõlmata ka uuele infrastruktuurile eraldatavate maksete või vahendite struktuuri;
- 3) kasutajakesksed tulemuslikkuse eesmärgid, mis esitatakse järgmisi elemente hõlmavate näitajate ja kvaliteedikriteeriumide kujul:
  - a) rongiliikluse tulemuslikkus, näiteks rongiliini kiiruse ja töökindluse seisukohast, ja tarbijate rahulolu;
  - b) võrgustiku läbilaskevõime;
  - c) varahaldus;
  - d) tegevuse maht;
  - e) ohutustase ja
  - f) keskkonnakaitse;
- 4) võimalike kuhjunud tegemata hooldustööde maksumus ning varad, mille kasutamine lõpetatakse järk-järgult ja millega seetõttu kaasnevad erinevad finantsvood;
- 5) artikli 30 lõikes 1 osutatud stiimulid, välja arvatud sellised stiimulid, mida kohaldatakse artikli 30 lõike 3 kohaste reguleerivate meetmete abil;
- 6) raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja esitatava teabega seotud miinimumnõuded, mida kohaldatakse sisu ja aruande esitamise sageduse ning sealhulgas igal aastal avaldatava teabe suhtes;
- 7) lepingu kokkuleppeline kestus, mis asjakohastel juhtudel on ajaliselt ühtlustatud ja kooskõlas raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja äriplaani kestusega, ning liikmesriigi kehtestatud kasutustasude määramise raamistik ja eeskirjad;
- 8) eeskirjad oluliste tegevushäirete ja hädaolukorra kõrvaldamiseks, mis hõlmavad hädaolukorra lahendamise plaani, lepingu varajast lõpetamist ja kasutajate õigeaegset teavitamist;
- 9) parandusmeetmed, mida võetakse juhul, kui üks osaline rikub lepingulisi kohustusi, või riiklike vahendite kättesaadavust mõjutavates eriolukordades. See hõlmab uute läbirääkimiste ja lepingu varajase lõpetamise tingimusi ja menetlust.

## VI LISA

**RAUDTEEINFRASTRUKTUURI KULUDE JA KASUTUSTASUDEGA SEOTUD NÕUDED****(osutatud artikli 32 lõikes 1 ja artiklis 35)**

1. Kui raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja koostab turusegmentide loetelu eesmärgiga kehtestada kasutustasude süsteemis lisatasusid vastavalt artikli 32 lõikele 1, võtab ta arvesse vähemalt järgmiseid segmendipaare:
  - a) reisijateveo teenused/kaubaveoteenused;
  - b) ohtlike kaupu vedavad rongid/muud kaubarongid;
  - c) riigisisesed teenused/rahvusvahelised teenused;
  - d) kombineeritud veod/otseveod rongiga;
  - e) reisijateveo linnaliin või piirkondlik liin/linnadevaheline liin;
  - f) marsruutrongid/kogumisrongid;
  - g) regulaarne rongiteenus/mitteregulaarne rongiteenus.
2. Artiklis 35 osutatud tulemuslikkuse kava puhul lähtutakse järgmistest põhimõtetest:
  - a) selleks et saavutada toimivuse kokkulepitud tase ja mitte seada ohtu teenuse elujõulisust, lepib raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja taotlejatega kokku tulemuslikkuse kava põhiparameetrites, eelkõige viivituste maksumuses, tulemuslikkuse kava kohaste tasumisele kuuluvate maksete künnistes, mida kohaldatakse raudteeveo-ettevõtja nii üksikute kui ka kõigi rongiliinide suhtes teatava aja jooksul;
  - b) raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja teavitab raudteeveo-ettevõtjaid viivituste arvutamise aluseks olevast liiklusgraafikust vähemalt viis päeva enne rongi liikumist. Vääramatut jõu või liiklusgraafiku hilisema muutmise korral võib raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja kehtestada lühema teavitusaaja;
  - c) kõik viivitused jagatakse ühte järgmise klassi ja alaklassi:
    1. raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja poolne käitamise/kavandamise juhtimine;
    - 1.1. liiklusgraafiku koostamine;
    - 1.2. rongi koostamine;
    - 1.3. tegevusega seotud vead;
    - 1.4. eelisõigust käsitlevate eeskirjade vale kohaldamine;
    - 1.5. personal;
    - 1.6. muud põhjused;
    2. raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja infrastruktuurirajatised;
    - 2.1. signaalimiseks kasutatavad rajatised;
    - 2.2. signaalimiseks kasutatavad rajatised raudteeülesõidukohal;
    - 2.3. telekommunikatsiooniseadmed;
    - 2.4. toiteplokid;
    - 2.5. rööbastee;
    - 2.6. struktuurid;
    - 2.7. personal;
    - 2.8. muud põhjused;
    3. raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjast tingitud tsiviilehituslikud põhjused;
    - 3.1. korralised ehitustööd;

- 3.2. eeskirjade eiramine ehitustööde tegemisel;
- 3.3. defektsest rööbasteest tulenev kiirusepiirang;
- 3.4. muud põhjused;
4. teistest raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjatest tulenevad põhjused;
  - 4.1. eelmisest raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjast tulenevad põhjused;
  - 4.2. järgmisest raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjast tulenevad põhjused;
5. raudteeveo-ettevõtjast tulenevad ärilised põhjused;
  - 5.1. peatumisaja ületamine;
  - 5.2. raudteeveo-ettevõtja taotlus;
  - 5.3. laadimistööd;
  - 5.4. eeskirjade eiramine laadimisel;
  - 5.5. rongi äriine ettevalmistamine;
  - 5.6. personal;
  - 5.7. muud põhjused;
6. raudteeveo-ettevõtja veerem;
  - 6.1. graafiku kavandamine/ümberkorraldamine;
  - 6.2. rongi koostamine raudteeveo-ettevõtja poolt;
  - 6.3. reisivagunitega seotud probleemid (reisijatevedu);
  - 6.4. vagunitega seotud probleemid (kaubavedu);
  - 6.5. raudteeveeremite, vedurite ja mootorvagunitega seotud probleemid;
  - 6.6. personal;
  - 6.7. muud põhjused;
7. teistest raudteeveo-ettevõtjatest tulenevad põhjused;
  - 7.1. järgmisest raudteeveo-ettevõtjast tulenevad põhjused;
  - 7.2. eelmisest raudteeveo-ettevõtjast tulenevad põhjused;
8. välised põhjused, mis ei tulene raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjast ega raudteeveo-ettevõtjast;
  - 8.1. streik;
  - 8.2. haldusformaalsused;
  - 8.3. väline mõju;
  - 8.4. ilmastikust ja loodusest tingitud põhjused;
  - 8.5. järgmise võrgustiku välistest tingimustest tulenev viivitus;
  - 8.6. muud põhjused;
9. teised põhjused, mis ei tulene raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjast ega raudteeveo-ettevõtjast;
  - 9.1. ohtlikud vahejuhtumid, õnnetused ja ohud;

- 9.2. sama rongi hilinemisest tingitud rööbastee hõivatus;
- 9.3. mõne teise rongi hilinemisest tingitud rööbastee hõivatus;
- 9.4. ümberpööramine;
- 9.5. ühendus;
- 9.6. täiendava uurimise vajadus;
- d) võimaluse korral omistatakse viivitused ühele organisatsioonile, võttes arvesse nii häire põhjustamise eest vastutuse võtmist kui ka võimet taastada tavapärase liiklusolud;
- e) maksete arvutamisel võetakse arvesse samalaadsete täpsusnõuetega rongiteenuste keskmisi viivitusi;
- f) raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja teatab raudteeveo-ettevõtjatele võimalikult kiiresti tulemuslikkuse kava kohaste maksete arvutuse. Selle arvutuse tegemisel võetakse arvesse kõiki maksimaalselt ühe kuu jooksul hilinevad ronge;
- g) ilma et see piiraks kehtivate kaebemenetluste ning artikli 56 sätete kohaldamist, tehakse tulemuslikkuse kavaga seotud vaidluste korral kättesaadavaks vaidluste lahendamise süsteem, et kõnealused vaidlused kiiresti lahendada. Nimetatud vaidluste lahendamise süsteem on kõigi asjaomaste poolte suhtes erapooletu. Kõnealuse süsteemi kohaldamisel tehakse otsus hiljemalt kümne tööpäeva jooksul;
- h) kord aastas avaldavad raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad raudteeveo-ettevõtjatele osutatava teenuse keskmise aastase toimimise taseme, võttes aluseks tulemuslikkuse kavas kokku lepitud põhiparameetrid.
-

## VII LISA

**JAOTAMISGRAAFIK****(osutatud artiklis 43)**

1. Liiklusgraafik kehtestatakse üks kord kalendriaastas.
  2. Liiklusgraafikut muudetakse detsembrikuu teise laupäeva keskööl. Kui muudatusi või kohandusi tehakse pärast talve, et võtta vajaduse korral eelkõige arvesse piirkondliku reisiliikluse graafiku muudatusi, tehakse seda juunikuu teise laupäeva keskööl ning nimetatud kuupäevade vahelisel ajal selliste ajavahemikega, kui tarvis. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad võivad kokku leppida muid kuupäevi ning teavitavad komisjoni, kui see võiks mõjutada rahvusvahelist liiklust.
  3. Liiklusgraafikusse lisatava läbilaskevõime taotluste vastuvõtmise lõpptähtpäev ei tohi olla varasem kui 12 kuud enne kõnealuse liiklusgraafiku jõustumiskuupäeva.
  4. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad tagavad, et hiljemalt 11 kuud enne liiklusgraafiku jõustumist on koostöös teiste asjaomaste raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjatega kehtestatud esialgsed rahvusvahelised rongiliinid. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad tagavad, et edasise menetluse käigus järgitakse neid võimalikult suurel määral.
  5. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja koostab liiklusgraafiku kavandi hiljemalt neli kuud pärast taotlejate poolt pakkumiste esitamise tähtpäeva.
-



## VIII LISA

**REGULEERIVALE ASUTUSELE NÕUDMISEL ESITATAV RAAMATUPIDAMISARVESTUS****(osutatud artikli 56 lõikes 12)**

1. Raamatupidamisarvestuste lahusus:
    - a) eraldi kasumiaruanded ja bilansid kaubaveo, reisijateveo ja infrastruktuuri majandamise kohta;
    - b) põhjalik teave avaliku sektori vahendite ja muude hüvitiste üksikute allikate ja kasutamise kohta läbipaistvalt ja üksikasjalikult, sealhulgas põhjalik ülevaade äriühingu rahavoogudest, et saaks kindlaks teha, kuidas on kasutatud avaliku sektori kõnealuseid vahendeid ja muid hüvitisi;
    - c) kooskõlas reguleeriva asutuse nõuetega kulu- ja kasuliigid, et oleks võimalik kindlaks teha, kas neid eri tegevusi ristsubsideeriti;
    - d) meetod, mida kasutatakse kulude jaotamiseks eri tegevusvaldkondade vahel;
    - e) kui reguleeritav ettevõtja on osa kontsernist, kõik ettevõttesiseste maksete üksikasjad.
  2. Raudteele juurdepääsu kasutustasude jälgimine:
    - a) erinevad kululiigid, eelkõige esitatakse piisavalt teavet eri teenuste või teenusegruppide piirkulude/otseste kulude kohta nii, et infrastruktuuri kasutustasusid oleks võimalik jälgida;
    - b) piisav teave, mis võimaldab jälgida teenuste (või teenusegruppide) eest makstud üksikuid kasutustasusid. Reguleeriva asutuse nõudmisel sisaldab see teavet üksikute teenuste mahu, hinna ning sise- ja välisklientidelt saadud kogutulu kohta;
    - c) üksikute teenuste (või teenusegruppide) kulu ja tulu, võttes aluseks reguleeriva asutuse nõutava asjakohase kulumetodi, et teha kindlaks võimalik konkurentsi pärssiv hinnakujundus (ristsubsideerimine, turuvallutuslik hinnakujundus ja liiga kõrge hinna kehtestamine).
  3. Finantstulemuslikkuse näitajad:
    - a) finantstulemuslikkuse aruanne;
    - b) kulude eelarvestuse kokkuvõte;
    - c) hoolduskulude eelarvestuse aruanne;
    - d) talitluskulude aruanne;
    - e) kasumiaruanne;
    - f) põhjendavad märkused, millega vajaduse korral täiendatakse ja selgitatakse aruandeid.
-

## IX LISA

## A OSA

**KEHTETUKS TUNNISTATUD DIREKTIIVID KOOS MUUDATUSTEGA****(osutatud artiklis 65)**

Nõukogu direktiiv 91/440/EMÜ  
(EÜT L 237, 24.8.1991, lk 25)

Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2001/12/EÜ  
(EÜT L 75, 15.3.2001, lk 1)

Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2004/51/EÜ  
(ELT L 164, 30.4.2004, lk 164)

Nõukogu direktiiv 2006/103/EÜ  
(ELT L 363, 20.12.2006, lk 344)

ainult lisa punkt B

Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2007/58/EÜ  
(ELT L 315, 3.12.2007, lk 44)

ainult artikkel 1

Nõukogu direktiiv 95/18/EÜ  
(EÜT L 143, 27.6.1995, lk 70)

Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2001/13/EÜ  
(EÜT L 75, 15.3.2001, lk 26)

Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2004/49/EÜ  
(ELT L 164, 30.4.2004, lk 44)

ainult artikkel 29

Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2001/14/EÜ  
(EÜT L 75, 15.3.2001, lk 29)

Komisjoni otsus 2002/844/EÜ  
(EÜT L 289, 26.10.2002, lk 30)

Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2004/49/EÜ  
(ELT L 164, 30.4.2004, lk 44)

ainult artikkel 30

Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2007/58/EÜ  
(ELT L 315, 3.12.2007, lk 44)

ainult artikkel 2

## B OSA

**SISERIIKLIKU ÕIGUSESSE ÜLEVÕTMISE TÄHTPÄEVAD****(osutatud artiklis 65)**

Direktiiv	Ülevõtmise tähtpäev
91/440/EMÜ	1. jaanuar 1993
95/18/EÜ	27. juuni 1997
2001/12/EÜ	15. märts 2003
2001/13/EÜ	15. märts 2003
2001/14/EÜ	15. märts 2003
2004/49/EÜ	30. aprill 2006
2004/51/EÜ	31. detsember 2005
2006/103/EÜ	1. jaanuar 2007
2007/58/EÜ	4. juuni 2009

## X LISA

## VASTAVUSTABEL

Direktiiv 91/440/EMÜ	Direktiiv 95/18/EÜ	Direktiiv 2001/14/EÜ	Käesolev direktiiv
Artikli 2 lõige 1	Artikli 1 lõige 1	Artikli 1 lõike 1 esimene lõik	Artikli 1 lõige 1
		Artikli 1 lõige 2	Artikli 1 lõige 2
Artikli 2 lõige 2	Artikli 1 lõige 2	Artikli 1 lõige 3	Artikli 2 lõige 1
			Artikli 2 lõige 2
			Artikli 2 lõige 3
			Artikli 2 lõiked 4–9
Artikli 2 lõige 4			Artikli 2 lõige 10
			Artikli 2 lõige 11
Artikkel 3	Artikli 2 punktid b ja c	Artikkel 2	Artikli 3 punktid 1–8
			Artikli 3 punktid 9–13
			Artikli 3 punktid 14 ja 15
			Artikli 3 punktid 16 ja 17
			Artikli 3 punktid 18–28
			Artikli 3 punktid 29 ja 30
Artikkel 4			Artikkel 4
Artikkel 5			Artikli 5 lõiked 1–3
			Artikli 5 lõige 4
Artikli 6 lõiked 1 ja 2			Artikli 6 lõiked 1 ja 2
Artikli 9 lõige 4			Artikli 6 lõige 3
Artikli 6 lõike 1 teine lõik			Artikli 6 lõige 4
Artikli 6 lõige 3 ja II lisa		Artikli 4 lõige 2 ja artikli 14 lõige 2	Artikli 7 lõige 1
			Artikli 7 lõige 2

Direktiiv 91/440/EMÜ	Direktiiv 95/18/EÜ	Direktiiv 2001/14/EÜ	Käesolev direktiiv
Artikli 7 lõiked 1, 3 ja 4		Artikli 6 lõige 1	Artikli 8 lõiked 1, 2 ja 3 Artikli 8 lõige 4
Artikli 9 lõiked 1 ja 2			Artikli 9 lõiked 1 ja 2
Artikli 10 lõiked 3 ja 3a			Artikli 10 lõiked 1 ja 2
Artikli 10 lõige 3b			Artikli 11 lõiked 1, 2 ja 3 Artikli 11 lõige 4
Artikli 10 lõiked 3c ja 3e			Artikli 11 lõiked 5 ja 6
Artikli 10 lõige 3f			Artikli 12 lõiked 1–4 Artikli 12 lõige 5
Artikkel 10b		Artikkel 5	Artikkel 13 Artikkel 14 Artikkel 15 Artikkel 16
	Artikkel 3		Artikkel 16
	Artikli 4 lõiked 1–4		Artikli 17 lõiked 1–4
	Artikkel 5		Artikkel 18
	Artikkel 6		Artikkel 19
	Artikli 7 lõige 1		Artikli 20 lõige 1
	Lisa I jao punkt 1		Artikli 20 lõige 2 Artikli 20 lõige 3
	Artikkel 8		Artikkel 21
	Artikkel 9		Artikkel 22
	Artikli 4 lõige 5		Artikli 23 lõige 1
	Artikkel 10		Artikli 23 lõiked 2 ja 3
	Artikkel 11		Artikkel 24
	Artikkel 15		Artikkel 25
		Artikli 1 lõike 1 teine lõik	Artikkel 26
		Artikkel 3	Artikkel 27
Artikli 10 lõige 5			Artikkel 28

Direktiiv 91/440/EMÜ	Direktiiv 95/18/EÜ	Direktiiv 2001/14/EÜ	Käesolev direktiiv
		Artikli 4 lõige 1 ja lõiked 3–6	Artikkel 29
		Artikli 6 lõiked 2–5	Artikkel 30
		Artikkel 7	Artikkel 31
		Artikkel 8	Artikkel 32
		Artikkel 9	Artikkel 33
		Artikkel 10	Artikkel 34
		Artikkel 11	Artikkel 35
		Artikkel 12	Artikkel 36
			Artikkel 37
		Artikkel 13	Artikkel 38
		Artikli 14 lõiked 1 ja 3	Artikkel 39
		Artikkel 15	Artikkel 40
		Artikkel 16	Artikkel 41
		Artikkel 17	Artikkel 42
		Artikkel 18	Artikkel 43
		Artikkel 19	Artikkel 44
		Artikli 20 lõiked 1, 2 ja 3	Artikli 45 lõiked 1, 2 ja 3
			Artikli 45 lõige 4
		Artikli 20 lõige 4	Artikli 45 lõige 5
		Artikkel 21	Artikkel 46
		Artikkel 22	Artikkel 47
		Artikkel 23	Artikkel 48
		Artikkel 24	Artikkel 49
		Artikkel 25	Artikkel 50

Direktiiv 91/440/EMÜ	Direktiiv 95/18/EÜ	Direktiiv 2001/14/EÜ	Käesolev direktiiv
		Artikkel 26	Artikkel 51
		Artikkel 27	Artikkel 52
		Artikkel 28	Artikkel 53
		Artikkel 29	Artikkel 54
		Artikli 30 lõige 1	Artikkel 55
		Artikli 30 lõige 2	Artikli 56 lõige 1
		Artikkel 31	Artikkel 57
Artikkel 12			Artikkel 58
Artikkel 14a		Artikli 33 lõiked 1, 2 ja 3	Artikkel 59
			Artikkel 60
		Artikli 34 lõige 2	Artikkel 61
Artikkel 11a		Artikli 35 lõiked 1, 2 ja 3	Artikkel 62
Artikli 10 lõige 9			Artikkel 63
		Artikkel 38	Artikkel 64
			Artikkel 65
	Artikkel 17	Artikkel 39	Artikkel 66
Artikkel 16	Artikkel 18	Artikkel 40	Artikkel 67
			I lisa
		II lisa	II lisa
	Lisa		III lisa
		I lisa	IV lisa
			V lisa
			VI lisa
		III lisa	VII lisa
			VIII lisa