I

(Seadusandlikud aktid)

DIREKTIIVID

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV (EL) 2016/2370,

14. detsember 2016,

millega muudetakse direktiivi 2012/34/EL riigisiseste raudtee-reisijateveoteenuste turu avamise ja raudteeinfrastruktuuri juhtimise osas

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

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

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,

olles edastanud seadusandliku akti eelnõu liikmesriikide parlamentidele,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust ([1]),

võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust ([2]),

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt ([3])

ning arvestades järgmist:

(1) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2012/34/EL ([4]) luuakse ühtne Euroopa raudteepiirkond, kus on ühised eeskirjad raudteeveo-ettevõtjate ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate juhtimise, infrastruktuuri rahastamise ja kasutustasude, raudteeinfrastruktuurile ja teenustele juurdepääsu tingimuste ning raudteeturu regulatiivse järelevalve kohta. Ühtse Euroopa raudteepiirkonna väljaarendamine tuleks saavutada avatud juurdepääsu põhimõtte laiendamisega riigisisestele raudteeveoturgudele ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate juhtimise reformimisega, mille eesmärk on tagada võrdne juurdepääs infrastruktuurile.

(2) Raudtee-reisijateveoteenuste kasv ei ole pidanud sammu muude transpordiliikide arenguga. Ühtse Euroopa raudteepiirkonna väljaarendamine peaks veelgi panustama raudteetranspordi kui muudele transpordiliikidele usaldusväärse alternatiivi arengusse. Seetõttu on äärmiselt oluline, et õigusakte, millega luuakse ühtne Euroopa raudteepiirkond, kohaldatakse tulemuslikult ettenähtud tähtaja jooksul.

([1]) ELT C 327, 12.11.2013, lk 122.
([2]) ELT C 356, 5.12.2013, lk 92.
([3]) Euroopa Parlamendi 26. veebruari 2014. aasta seisukoht (*Euroopa Liidu Teatajas* seni avaldamata) ja nõukogu 17. oktoobri 2016. aasta esimese lugemise seisukoht (ELT C 431, 22.11.2016, lk 1). Euroopa Parlamendi 14. detsembri 2016. aasta seisukoht (*Euroopa Liidu Teatajas* seni avaldamata).
([4]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. novembri 2012. aasta direktiiv 2012/34/EL, millega luuakse ühtne Euroopa raudteepiirkond (ELT L 343, 14.12.2012, lk 32).

(3) Liidu raudtee-kaubaveoteenuste turg ja rahvusvaheliste raudtee-reisijateveoteenuste turg on konkurentsile avatud vastavalt alates 2007. ja 2010. aastast kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2004/51/EÜ ([1]) ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2007/58/EÜ ([2]). Lisaks on mõni liikmesriik avanud konkurentsile ka oma riigisisesed reisijateveoteenused, kehtestades avatud juurdepääsu õiguse, korraldades hankeid avaliku teenindamise lepingute sõlmimiseks või kasutades mõlemat nimetatud võimalust. Sellisel turu avamisel peaks olema positiivne mõju ühtse Euroopa raudteepiirkonna toimimisele, mille tulemusel kasutajate jaoks teenused paranevad.

(4) Direktiivi 2012/34/EL kohaldamisalast tehtavad konkreetsed erandid peaksid liikmesriikidel võimaldama arvesse võtta nende territooriumil asuvate raudteesüsteemide struktuuri ja korralduse eripära, tagades samal ajal ühtse Euroopa raudteepiirkonna terviklikkuse.

(5) Võrgustikus oleva raudteeinfrastruktuuri käitamine hõlmab kontrolli ja signaalimist. Kuni asjaomast liini kasutatakse, peaks raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja tagama eelkõige infrastruktuuri sobivuse ettenähtud otstarbeks.

(6) Selleks, et kindlaks teha, kas ettevõtjat tuleks käsitada vertikaalselt integreeritud ettevõtjana, tuleks kohaldada kontrolli mõistet nõukogu määruse (EÜ) nr 139/2004 ([3]) tähenduses. Kui raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja ja raudteeveo-ettevõtja on üksteisest täiesti sõltumatud, kuid mõlema üle teostab otsest kontrolli riik ilma vahetasandi üksuseta, tuleks neid käsitada eraldiseisvate ettevõtjatena. Ministeeriumit, kes teostab kontrolli nii raudteeveo-ettevõtja kui ka raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja üle, ei tohiks käsitada vahetasandi üksusena.

(7) Käesoleva direktiiviga kehtestatakse täiendavad nõuded raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja sõltumatuse tagamiseks. Liikmesriikidel peaks olema vabadus valida erinevate korralduslike mudelite vahel alates täielikust struktuurilisest eraldatusest kuni vertikaalse integratsioonini kooskõlas asjakohaste kaitsemeetmetega, et tagada raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja erapooletus seoses põhiülesannete täitmise, liikluse juhtimise ja hooldustööde kavandamisega. Liikmesriigid peaksid tasude määramiseks ja rongiliinide jaotamiseks kehtestatud korra piires tagama, et raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjal on põhiülesannete täitmisel organisatsiooniline ja otsustamisalane sõltumatus.

(8) Vertikaalselt integreeritud ettevõtjate puhul tuleks kohaldada kaitsemeetmeid, et tagada, et nende ettevõtjate muudel juriidilistel üksustel ei oleks otsustavat mõju põhiülesandeid käsitlevaid otsuseid tegevate isikute ametisse nimetamise ja ametist vabastamise üle. Sellega seoses peaksid liikmesriigid tagama kaebuste esitamise korra olemasolu.

(9) Liikmesriigid peaksid kehtestama huvide konflikti hindamiseks riigisisese korra. Selles korras peaks reguleeriv asutus võtma arvesse kõiki isiklikke rahalisi, majanduslikke ja kutsealaseid huve, mis võivad ebasoovitavalt mõjutada raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja erapooletust. Kui raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja ja raudteeveo-ettevõtja on üksteisest sõltumatud, ei peaks asjaolu, et nende üle teostab otsest kontrolli liikmesriigi sama asutus, põhjustama huvide konflikti käesoleva direktiivi tähenduses.

(10) Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate poolt otsuste tegemine rongiliinide jaotamise kohta ja otsuste tegemine infrastruktuuri kasutustasude kohta on põhiülesanded, mis on eluliselt olulised võrdse ja mittediskrimineeriva juurdepääsu tagamiseks raudteeinfrastruktuurile. Kohaldada tuleks rangeid kaitsemeetmeid, et vältida raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja tehtud selliste ülesannetega seotud otsuste lubamatut mõjutamist. Neid kaitsemeetmeid tuleks kohandada, et võtta arvesse raudteevaldkonna ettevõtete erinevaid juhtimisstruktuure.

(11) Sobivaid meetmeid tuleks samuti võtta, et tagada liiklusjuhtimise ja hooldustööde kavandamisega seotud ülesannete täitmine erapooletul viisil, et vältida konkurentsimoonutusi. Selle raames peaksid raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad tagama raudteeveo-ettevõtjate juurdepääsu asjakohasele teabele. Sellega seoses, kui raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad on andnud raudteeveo-ettevõtjatele täiendava juurdepääsu liiklusjuhtimise protsessile, tuleks selline juurdepääs anda võrdsetel tingimustel kõigile asjaomastele raudteeveo-ettevõtjatele.

([1]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2004. aasta direktiiv 2004/51/EÜ, millega muudetakse nõukogu direktiivi 91/440/EMÜ ühenduse raudteede arendamise kohta (ELT L 164, 30.4.2004, lk 164).

([2]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. oktoobri 2007. aasta direktiiv 2007/58/EÜ, millega muudetakse nõukogu direktiivi 91/440/EMÜ ühenduse raudteede arendamise kohta ning direktiivi 2001/14/EÜ raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõimsuse jaotamise ja raudteeinfrastruktuuri kasutustasude kehtestamise kohta (ELT L 315, 3.12.2007, lk 44).

([3]) Nõukogu 20. jaanuari 2004. aasta määrus (EÜ) nr 139/2004 kontrolli kehtestamise kohta ettevõtjate koondumiste üle (EÜ ühinemismäärus) (ELT L 24, 29.1.2004, lk 1).

(12) Kui põhiülesandeid täidab sõltumatu tasude määramise ja/või rongiliinide jaotamise asutus, tuleks tagada raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja sõltumatus liiklusjuhtimise ja hooldustööde kavandamisega seotud ülesannete puhul, ilma et neid ülesandeid oleks vaja anda üle sõltumatule üksusele.

(13) Reguleerivatel asutustel peaks olema õigus teostada järelevalvet liiklusjuhtimise, uuenduste kavandamise ning plaaniliste või plaaniväliste hooldustööde üle, et tagada, et need ei too kaasa diskrimineerimist.

(14) Liikmesriigid peaksid üldreeglina tagama, et raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja vastutab võrgustiku käitamise, hooldamise ja uuendamise eest ning et talle on tehtud ülesandeks sellel võrgustikul raudteeinfrastruktuuri arendamine. Kui nimetatud ülesannete täitmine antakse allhanke korras üle eri üksustele, peaks raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja ikkagi säilitama järelevalveõiguse ja kandma nende ülesannete täitmise eest lõppvastutust.

(15) Vertikaalselt integreeritud ettevõtja osaks olevad raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad võivad anda muude kui põhiülesannete täitmise üle asjaomase ettevõtja raames käesolevas direktiivis sätestatud tingimustel, eeldusel et ei teki huvide konflikti ja et tagatakse tundliku äriteabe konfidentsiaalsus. Põhiülesannete täitmist ei tohiks üle anda ühelegi muule vertikaalselt integreeritud ettevõtja üksusele, välja arvatud juhul, kui selline üksus täidab ainult põhiülesandeid.

(16) Vajaduse korral ja eelkõige tõhususe tagamiseks, sealhulgas avaliku ja erasektori partnerluste korral, võib raudteeinfrastruktuuri majandamise ülesandeid jagada eri raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate vahel. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad peaksid täielikult vastutama nende täidetavate ülesannete eest.

(17) Finantsülekandeid, mis toimuvad raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja ja raudteeveo-ettevõtja vahel ning vertikaalselt integreeritud ettevõtjate puhul raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja ja integreeritud ettevõtja mis tahes muu juriidilise isiku vahel, tuleks vältida, kui need võivad turul põhjustada konkurentsimoonutusi, eelkõige ristsubsideerimise tulemusena.

(18) Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad võivad kasutada infrastruktuurivõrgustiku majandamisega seotud tegevustest saadavat tulu, mis sisaldab avaliku sektori rahalisi vahendeid, oma äritegevuse rahastamiseks või dividendide maksmiseks oma investoritele tasuna nende raudteeinfrastruktuuri tehtud investeeringute eest. Sellised investorid võivad hõlmata riiki ja eraaktsionäre, kuid ei või hõlmata ettevõtjaid, kes moodustavad vertikaalselt integreeritud ettevõtja osa ja kes teostavad kontrolli nii raudteeveo-ettevõtja kui ka kõnealuse raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja üle. Dividende tegevustest, mille puhul ei kasutata avaliku sektori rahalisi vahendeid või raudtee infrastruktuuri kasutamise tasudest saadavat tulu, võivad kasutada ka ettevõtjad, kes moodustavad vertikaalselt integreeritud ettevõtja osa ja kes teostavad kontrolli nii raudteeveo-ettevõtja kui ka kõnealuse raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja üle.

(19) Tasude määramise põhimõtetes ei tohiks välistada võimalust, et infrastruktuuri kasutustasudest saadav tulu kantakse läbi riigi raamatupidamisarvestusest.

(20) Kui raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja ei ole vertikaalselt integreeritud ettevõtjas eraldi juriidiline isik ning põhiülesannete täitmine antakse ettevõttest välja, andes need sõltumatule tasude määramise ja/või rongiliinide jaotamise asutusele, tuleks asjaomaseid finantsläbipaistvust ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja sõltumatust käsitlevaid sätteid kohaldada *mutatis mutandis* ettevõtja teatavate osakondade tasandil.

(21) Selleks et saavutada tõhus võrgustiku majandamine ja infrastruktuuri kasutamine, tuleks asjakohaste koordineerimismehhanismide abil tagada parem koordineerimine raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate ja raudteeveo-ettevõtjate vahel.

(22) Eesmärgiga aidata kaasa tõhusate ja tulemuslike raudteeveoteenuste osutamisele liidus, tuleks luua Euroopa infrastruktuuriettevõtjate võrgustik, tuginedes olemasolevatele platvormidele. Kõnealuse võrgustiku töös osalemiseks peaks liikmesriikidel olema vabadus otsustada, missugust asutust või missuguseid asutusi tuleks pidada nende peamisteks raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjateks.

(23) Võttes arvesse raudteevõrgustike erinevat suurust ja tihedust ning riiklike, kohalike või piirkondlike asutuste erinevaid organisatsioonilisi struktuure ning erinevaid kogemusi turu avamisel, tuleks liikmesriikidel võimaldada piisavalt paindlikult korraldada oma raudteevõrgustikke nii, et osutada saab avatud juurdepääsu õigusega teenuseid ja avaliku teenindamise lepingute alusel osutatavaid teenuseid, et tagada kõigile reisijatele kvaliteetsed ja kättesaadavad teenused.

(24) Asjaolu, et liidu raudteeveo-ettevõtjatele antakse riigisiseste reisijateveoteenuste osutamiseks juurdepääsuõigus kõigi liikmesriikide raudteeinfrastruktuurile, võib mõjutada avaliku teenindamise lepingu alusel osutatavate raudtee-reisijateveoteenuste korraldamist ja rahastamist. Liikmesriikidel peaks olema asjaomase reguleeriva asutuse otsuse alusel võimalus piirata kõnealust juurdepääsuõigust juhul, kui nimetatud õigus ohustaks avaliku teenindamise lepingute majanduslikku tasakaalu.

(25) Raudteeveo-ettevõtjate õigus saada juurdepääs infrastruktuurile ei mõjuta pädeva asutuse võimalust anda ainuõigusi kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 1370/2007 ([1]) artikliga 3 ega võimalust sõlmida otse avaliku teenindamise leping nimetatud määruse artiklis 5 kehtestatud tingimustel. Sellise avaliku teenindamise lepingu olemasolu ei tohiks anda liikmesriigile õigust piirata muude raudteeveo-ettevõtjate juurdepääsuõigust asjaomasele raudteeinfrastruktuurile raudtee-reisijateveoteenuste osutamiseks, välja arvatud juhul, kui sellised teenused ohustaksid avaliku teenindamise lepingu majanduslikku tasakaalu.

(26) Reguleerivad asutused peaksid huvitatud isikute taotlusel objektiivse majandusanalüüsi alusel hindama, kas kehtivate avaliku teenindamise lepingute majanduslik tasakaal võiks olla ohustatud.

(27) Hindamisel tuleks võtta arvesse vajadust tagada kõikidele turuosalistele nende tegevuse arendamiseks vajalik õiguskindlus. Menetlus peaks olema nii lihtne, tõhus ja läbipaistev kui võimalik ning infrastruktuuri läbilaskevõime jaotamise protsessiga kooskõlas.

(28) Tingimusel et tagatakse mittediskrimineeriv juurdepääs, võivad liikmesriigid seada raudteeinfrastruktuurile juurdepääsu õiguse suhtes eritingimusi, et teha võimalikuks integreeritud liiklusgraafiku süsteemi rakendamine riigisisestele raudtee-reisijateveoteenustele.

(29) Raudteeinfrastruktuuri arendamine ja raudtee-reisijateveoteenuste kvaliteedi parandamine on olulised prioriteedid Euroopa jätkusuutliku transpordi- ja liikuvussüsteemi edendamise raames. Eelkõige võib kiirraudteevõrgustiku arendamine luua paremad ja kiiremad ühendused Euroopa majandus- ja kultuurikeskuste vahel. Kiirrongiteenused ühendavad inimesi ja turge kiirel, usaldusväärsel, keskkonnasõbralikul ja kulutõhusal viisil ning aitavad kaasa sellele, et reisijad vahetaksid oma praegused transpordiviisid rongide vastu. Seega on eriti tähtis innustada nii avaliku kui ka erasektori investeeringute tegemist kiirraudtee infrastruktuuri, luua soodsad tingimused positiivseks investeeringutasuvuseks ning maksimeerida sellistelt investeeringutelt saadavat majanduslikku ja sotsiaalset kasu. Liikmesriikidele peaks jääma võimalus valida erinevaid viise kiirraudtee infrastruktuuri investeeringute tegemise ja kiirraudteeliinide kasutamise edendamiseks.

(30) Eesmärgiga arendada kiirreisirongiteenuste turgu, edendada kättesaadava infrastruktuuri optimaalset kasutust ja suurendada kiirreisirongiteenuste konkurentsivõimet, millest tulenevalt suureneb kasulik mõju reisijatele, tuleks avatud juurdepääsu kiirreisirongiteenustele piirata ainult kindlate asjaolude korral ja pärast objektiivse majandusliku analüüsi tegemist reguleeriva asutuse poolt.

(31) Selleks et võimaldada reisijatele juurdepääsu liidusiseste reiside kavandamiseks ja piletite broneerimiseks vajalikule teabele, tuleks edendada turu poolt välja arendatud ühiseid teavitus- ja otsepiletisüsteeme. Arvestades sujuvate ühistranspordisüsteemide edendamise tähtsust, tuleks innustada raudteeveo-ettevõtjaid tegema tööd selliste süsteemide arendamisega, mis teevad võimalikuks mitmeliigilised, piiriülesed ja uksest ukseni toimivad liikuvusvõimalused.

(32) Otsepiletisüsteemid peaksid olema koostalitlusvõimelised ja mittediskrimineerivad. Raudteeveo-ettevõtjad peaksid panustama selliste süsteemide arendamisse, muutes mittediskrimineerival viisil ja koostalitlusvõimelisel kujul kättesaadavaks juurdepääsu kogu asjakohasele teabele, mis on vajalik reiside kavandamiseks ja piletite broneerimiseks. Liikmesriigid peaksid tagama, et selliste süsteemidega ei diskrimineerita raudteeveo-ettevõtjaid ning austataks vajadust tagada ärialase teabe konfidentsiaalsus, isikuandmete kaitse ja konkurentsireeglite täitmine. Komisjon peaks jälgima selliste süsteemide arendamist ja andma selle kohta aru ning algatama vajaduse korral seadusandlike aktide eelnõusid.

([1]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. oktoobri 2007. aasta määrus (EÜ) nr 1370/2007, mis käsitleb avaliku reisijateveoteenuse osutamist raudteel ja maanteel ning millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrused (EMÜ) nr 1191/69 ja (EMÜ) nr 1107/70 (ELT L 315, 3.12.2007, lk 1).

(33) Liikmesriigid peaksid tagama, et raudteeteenuste osutamine kajastab piisava sotsiaalkaitse tagamisega seotud nõudeid, tagades samas sujuva edasimineku ühtse Euroopa raudteepiirkonna väljaarendamise poole. Sellega seoses tuleks austada siseriikliku õiguse kohaselt siduvatest kollektiivlepingutest või sotsiaalpartnerite vahel sõlmitud lepingutest ja asjakohastest sotsiaalsetest standarditest tekkivaid kohustusi. Need kohustused ei tohiks mõjutada liidu sotsiaal- ja tööõiguse valdkonna õigusakte. Komisjon peaks aktiivselt toetama raudteesektori sotsiaaldialoogi tööd.

(34) Komisjon peaks Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2007/59/EÜ ([1]) käimasoleva läbivaatamise raames hindama rongipersonali sertifitseerimist käsitlevate uute seadusandlike aktide vajalikkust.

(35) Liikmesriikidel peaks olema vabadus teha otsuseid Euroopa rongijuhtimissüsteemi (ETCS) kasutuselevõtmise kiirendamiseks sobivate rahastamisstrateegiate kohta, eelkõige selle kohta, kas kohaldada raudteekasutustasude diferentseerimist.

(36) Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad peaksid tegema koostööd seoses piiriülest liiklust mõjutavate õnnetuste ja vahejuhtumitega, et jagada kogu asjakohast teavet, mis võimaldab kiiresti taastada tavapärase liikluse.

(37) Ühtse Euroopa raudteepiirkonna eesmärkide saavutamiseks peaksid reguleerivad asutused tegema koostööd, et tagada raudteeinfrastruktuurile mittediskrimineeriv juurdepääs.

(38) Eelkõige on väga oluline, et reguleerivad asutused teeksid oma otsuste koordineerimisel koostööd, kui rahvusvahelisi raudteeveoteenuseid või kaht riiki hõlmavat raudteeinfrastruktuuri puudutavad küsimused nõuavad kahe või enama reguleeriva asutuse otsuseid, et vältida õiguskindlusetust ja tagada rahvusvaheliste raudteeveoteenuste tõhusus.

(39) Protsessis, mille käigus riikide raudteeturud avatakse konkurentsile, andes kõigile raudteeveo-ettevõtjatele juurdepääsu raudteevõrgustikule, peaks liikmesriikidel olema piisavalt pikk üleminekuaeg, et kohandada oma siseriiklikku õigust ning organisatsioonistruktuure. Sellest tulenevalt peaks liikmesriikidel olema võimalik säilitada turulepääsu käsitlevad kehtivad siseriiklikud õigusnormid kuni üleminekuaja lõpuni.

(40) Kooskõlas liikmesriikide ja komisjoni 28. septembri 2011. aasta ühise poliitilise deklaratsiooniga selgitavate dokumentide kohta ([2]) 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,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

Artikkel 1

Direktiivi 2012/34/EL muudetakse järgmiselt:

1) artiklit 2 muudetakse järgmiselt:

a) lõike 3 sissejuhatav tekst asendatakse järgmisega:

„3. Liikmesriigid võivad artiklite 7, 7a, 7b, 7c, 7d, 8 ja 13 ning IV peatüki reguleerimisalast välja jätta:";

b) lisatakse järgmised lõiked:

„3a. Liikmesriigid võivad artiklite 7, 7a, 7b, 7c, 7d ja 8 kohaldamisalast välja jätta:

kohalikud vähese liiklustihedusega kuni 100 km pikkused raudteeliinid, mida kasutatakse kaubavedudeks põhiliini ning nendel liinidel paiknevate saadetise lähte- ja sihtpunktide vahel, tingimusel et neid liine majandavad muud üksused kui peamine raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja ja et a) neid liine kasutab üksainus

([1]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. oktoobri 2007. aasta direktiiv 2007/59/EÜ ühenduse raudteesüsteemis vedureid ja ronge juhtivate vedurijuhtide sertifitseerimise kohta (ELT L 315, 3.12.2007, lk 51).

([2]) ELT C 369, 17.12.2011, lk 14.

kaubaveoettevõtja või b) nendel liinidel täidab põhiülesandeid asutus, mis ei ole ühegi raudteeveo-ettevõtja kontrolli all. Üheainsa kaubaveoettevõtja puhul võivad liikmesriigid vabastada selle ka IV peatüki kohaldamisest, kuni läbilaskevõime kasutamist soovib mõni teine taotleja. Samuti võib käesolevat lõiget kohaldada juhul, kui liini kasutatakse piiratud ulatuses ka reisijateveoteenusteks. Liikmesriigid teavitavad komisjoni oma kavatsusest mitte kohaldada sellistele liinidele artikleid 7, 7a, 7b, 7c, 7d ja 8.

3b. Liikmesriigid võivad artiklite 7, 7a, 7b, 7c ja 7d kohaldamisalast välja jätta:

piirkondlikud vähese liiklustihedusega võrgustikud, mida majandab muu üksus kui peamine raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja ja mida kasutatakse piirkondlike reisijateveoteenuste pakkumiseks üheainsa raudteeveo-ettevõtja poolt, kes ei ole asjaomase liikmesriigi valitsev raudteeveo-ettevõtja, kuni esitatakse taotlus selle võrgustiku reisijateveo läbilaskevõime kasutamiseks ning tingimusel, et kõnealune raudteeveo-ettevõtja on sõltumatu kõigist kaubavedudega tegelevatest raudteeveo-ettevõtjatest. Samuti võib käesolevat lõiget kohaldada juhul, kui liini kasutatakse piiratud ulatuses ka kaubaveoteenusteks. Liikmesriigid teavitavad komisjoni oma kavatsusest mitte kohaldada sellistele liinidele artikleid 7, 7a, 7b, 7c ja 7d.“;

c) lõige 4 asendatakse järgmisega:

„4. Ilma et see piiraks lõike 3 kohaldamist, võivad liikmesriigid artikli 8 lõike 3 kohaldamisalast välja jätta kohaliku ja piirkondliku raudteeinfrastruktuuri, mis ei ole raudteeturu toimimise seisukohast strateegilise tähtsusega, ning artiklite 7, 7a ja 7c ning IV peatüki kohaldamisalast välja jätta kohaliku raudteeinfrastruktuuri, mis ei ole raudteeturu toimimise seisukohast strateegilise tähtsusega. Liikmesriigid teavitavad komisjoni oma kavatsusest kõnealustele raudteeinfrastruktuuridele erand teha. Komisjon võtab vastu rakendusaktid, et otsustada, kas selliseid raudteeinfrastruktuure saab pidada strateegilise tähtsuseta infrastruktuurideks. Seda tehes võtab komisjon arvesse asjaomaste raudteeliinide pikkust, kasutustaset ja liikluse mahtu, mida selline otsus võib mõjutada. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 62 lõikes 2 osutatud nõuandemenetlusega.“;

d) lisatakse järgmine lõige:

„8a. Kümne aasta jooksul alates 24. detsembrist 2016 võivad liikmesriigid jätta käesoleva direktiivi II ja IV peatüki (välja arvatud artiklid 10, 13 ja 56) kohaldamisalast välja kuni 500 km pikkused isoleeritud raudteeliinid, mille rööpmevahe erineb riigisisese peamise raudteevõrgustiku omast ja mis on ühenduses kolmanda riigiga, kus liidu raudteealaseid õigusakte ei kohaldata, ja mida majandab peamise riigisisese võrgustiku omast erinev raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja. II peatüki kohaldamisest võib teha erandi raudteeveo-ettevõtjate suhtes, kes osutavad teenuseid üksnes sellistel raudteeliinidel.

Neid erandeid võib pikendada kuni viieaastaste ajavahemike kaupa. Hiljemalt 12 kuud enne erandi kehtivusaja lõppu teavitab erandit pikendada kavatsev liikmesriik sellest komisjoni. Komisjon analüüsib, kas esimeses lõigus sätestatud tingimused erandi tegemiseks on endiselt täidetud. Kui tingimused ei ole täidetud, võtab komisjon vastu rakendusaktid, millega otsustab erandi lõpetada. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 62 lõikes 2 osutatud nõuandemenetlusega.“;

e) lisatakse järgmised lõiked:

„12. Kui enne 16. juunit 2015 sõlmitud avaliku ja erasektori partnerluse puhul on sellise partnerluse erasektorit esindav pool ühtlasi raudteeveo-ettevõtja, kes vastutab raudtee-reisijateveoteenuste osutamise eest antud infrastruktuuris, võivad liikmesriigid sellise erasektorit esindava poole suhtes teha jätkuvalt erandi artiklite 7, 7a ja 7d kohaldamisest ning piirata reisijate pealetulemise ja mahaminemise õigust teenuste puhul, mida raudteeveo-ettevõtjad osutavad samas infrastruktuuris, kus osutab reisijateveoteenuseid avaliku ja erasektori partnerluse erasektorit esindav pool.

13. Eraomandis olevatele raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjatele, kes osalevad enne 24. detsembrit 2016 sõlmitud avaliku ja erasektori partnerluses ega saa avaliku sektori vahendeid, ei kohaldata artiklit 7d, tingimusel et raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja laenudest ja finantstagatistest ei saa otseselt või kaudselt kasu konkreetsed raudteeveo-ettevõtjad.“;

2) artiklit 3 muudetakse järgmiselt:

a) punkt 2 asendatakse järgmisega:

„2) „raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja“ – asutus või ettevõtja, kes vastutab raudteevõrgustikul raudteeinfrastruktuuri käitamise, hooldamise ja uuendamise ning samuti selle arendamises osalemise eest vastavalt liikmesriigi infrastruktuuri arendamise ja rahastamise üldise poliitika raames sätestatule;“

b) lisatakse järgmised punktid:

„2a) „raudteeinfrastruktuuri arendamine“ – võrgustiku kavandamine, finants- ja investeeringutealane kavandamine ning infrastruktuuri rajamine ja ajakohastamine;

2b) „raudteeinfrastruktuuri käitamine“ – rongiliinide jaotamine, liiklusjuhtimine ja infrastruktuuri kasutustasude määramine;

2c) „raudteeinfrastruktuuri hooldamine“ – olemasoleva infrastruktuuri seisukorra ja võimekuse säilitamiseks tehtavad tööd;

2d) „raudteeinfrastruktuuri uuendamine“ – olemasoleva infrastruktuuri ulatuslik asendamine, mis ei muuda infrastruktuuri üldist toimivust;

2e) „raudteeinfrastruktuuri ajakohastamine“ – olemasoleva infrastruktuuri ulatuslik muutmine, mis parandab selle üldist toimivust;

2f) raudteeinfrastruktuuri majandamise „põhiülesanded“ – otsuste tegemine rongiliinide jaotamise kohta, sealhulgas kättesaadavuse määratlemine ja hindamine ning individuaalsete rongiliinide jaotamine, ning otsuste tegemine infrastruktuuri kasutustasude kohta, sealhulgas kasutustasude kindlaksmääramine ja kogumine vastavalt liikmesriikide poolt artiklite 29 ja 39 kohaselt kehtestatud kasutustasude määramise korrale ja läbilaskevõime jaotamise korrale;“

c) lisatakse järgmised punktid:

„31) „vertikaalselt integreeritud ettevõtja“ – ettevõtja, kelle puhul nõukogu määruse (EÜ) nr 139/2004 (*) tähenduses on tegemist:

a) raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjaga, kelle üle omab kontrolli ettevõtja, kes omab ühtlasi kontrolli ühe või mitme raudteeveo-ettevõtja üle, kes osutavad raudteeveoteenuseid raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja võrgustikus;

b) raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjaga, kelle üle omab kontrolli üks või mitu raudteeveo-ettevõtjat, kes osutavad raudteeveoteenuseid raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja võrgustikus, või

c) raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjaga, kes omab kontrolli ühe või mitme raudteeveo-ettevõtja üle, kes osutavad raudteeveoteenuseid raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja võrgustikus.

See tähendab ka ettevõtjat, mis koosneb eraldiseisvatest osakondadest, sealhulgas raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjast ning ühest või mitmest transporditeenuseid osutavast osakonnast, mis ei ole eraldi juriidilised isikud.

Kui raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja ja raudteeveo-ettevõtja on üksteisest täiesti sõltumatud, kuid mõlema üle teostab otsest kontrolli liikmesriik ilma vahetasandi üksuseta, siis ei peeta neid vertikaalselt integreeritud ettevõtjaks käesoleva direktiivi tähenduses;

32) „avaliku ja erasektori partnerlus“ – avaliku sektori asutuste ning ühe või mitme sellise ettevõtja, kes ei ole liikmesriigi peamine raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja, vaheline siduv kokkulepe, mille kohaselt ettevõtjad osaliselt või täielikult ehitavad ja/või rahastavad raudteeinfrastruktuuri ja/või saavad õiguse täita punktis 2 loetletud ülesandeid eelnevalt kindlaks määratud ajavahemiku jooksul. Kõnealune kokkulepe võib olla mis tahes õiguslikult siduvas vormis, nagu on ette nähtud liikmesriigi õigusaktidega;

33) „juhatus“ – ettevõtja kõrgem üksus, mis täidab juhtimis- ja haldusülesandeid ning vastutab ettevõtte igapäevase juhtimise eest ja annab selle kohta aru;

34) „järelevalvenõukogu“ – ettevõtja kõrgeim üksus, mis täidab järelevalveülesandeid, sealhulgas teostab kontrolli juhatuse ja ettevõtet puudutavate üldstrateegiliste otsuste üle;

35) „otsepilet“ – pilet või piletid, mis tõendavad veolepingu olemasolu, mis on sõlmitud järjestikusteks raudteeveoteenusteks, mida osutab üks või mitu raudteeveo-ettevõtjat;

36) „kiirreisirongiteenused“ – reisirongiteenused, mida osutatakse vahepeatusteta kahe koha vahel, mille vahemaa on üle 200 km, spetsiaalselt ehitatud kiirraudteel, mis võimaldab üldiselt vähemalt 250 km/h suurust kiirust ja mis keskmiselt toimivad sellise kiirusega.

(*) Nõukogu 20. jaanuari 2004. aasta määrus (EÜ) nr 139/2004 kontrolli kehtestamise kohta ettevõtjate koondumiste üle (EÜ ühinemismäärus) (ELT L 24, 29.1.2004, lk 1).“;

3) artikli 6 lõige 2 asendatakse järgmisega:

„2. Käesoleva artikli kohaldamisel nõuavad liikmesriigid, kes kohaldavad artikli 7a lõiget 3, et ettevõtja koosneks eraldiseisvatest osakondadest, millel ei ole nimetatud ettevõtjast eraldiseisvat juriidilise isiku staatust.“;

4) artikkel 7 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 7

Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja sõltumatus

1. Liikmesriigid tagavad, et raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja vastutab võrgustiku käitamise, hooldamise ja uuendamise eest ning et talle on tehtud ülesandeks selle võrgustiku raudteeinfrastruktuuri arendamine vastavalt siseriiklikule õigusele.

Liikmesriigid tagavad, et mitte ükski vertikaalselt integreeritud ettevõtja muudest juriidilistest üksustest ei avalda raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja võetavatele otsustele põhiülesannete osas otsustavat mõju.

Liikmesriigid tagavad, et raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja järelevalvenõukogu ja juhatuse liikmed ja neile vahetult alluvad juhtivtöötajad tegutsevad mittediskrimineerival viisil ja et nende erapooletust ei mõjuta huvide konflikt.

2. Liikmesriigid tagavad, et raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja on asutatud õiguslikult eraldiseisvana mis tahes raudteeveo-ettevõtjast ning vertikaalselt integreeritud ettevõtja puhul tema mis tahes muudest juriidilistest üksustest.

3. Liikmesriigid tagavad, et samad isikud ei saa ühel ajal olla nimetatud või töötada kui:

a) raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja ja raudteeveo-ettevõtja juhatuse liikmed;

b) põhiülesandeid käsitlevate otsuste tegemise eest vastutavad isikud ja raudteeveo-ettevõtja juhatuse liikmed;

c) järelevalvenõukogu olemasolu korral raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja ja raudteeveo-ettevõtja järelevalvenõukogu liikmed;

d) vertikaalselt integreeritud ettevõtja osaks oleva ja nii raudteeveo-ettevõtjat kui ka raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjat kontrolliva ettevõtja järelevalvenõukogu liikmed ja selle raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja juhatuse liikmed.

4. Vertikaalselt integreeritud ettevõtja puhul ei tohi raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja juhatuse liikmed ja põhiülesandeid käsitlevate otsuste tegemise eest vastutavad isikud saada üheltki muult vertikaalselt integreeritud ettevõtja juriidiliselt üksuselt töötulemustel põhinevat töötasu ega preemiaid, mis on peamiselt seotud konkreetse raudteeveo-ettevõtja finantstulemustega. Neile võib siiski pakkuda stiimuleid, mis on seotud raudteesüsteemi üldise toimivusega.

5. Kui vertikaalselt integreeritud ettevõtja osaks olevatel erinevatel üksustel on ühised informatsioonisüsteemid, antakse juurdepääs põhiülesannetega seotud tundlikule teabele üksnes raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja volitatud töötajatele. Tundlikku teavet ei edastata muudele vertikaalselt integreeritud ettevõtja üksustele.

6. Käesoleva artikli lõike 1 sätted ei piira liikmesriikide otsustusõigust seoses raudteeinfrastruktuuri arendamise ja rahastamisega ega liikmesriikide pädevust seoses raudteeinfrastruktuuri finantseerimise ja kasutustasude määramisega ning läbilaskevõime jaotamisega, nagu on määratletud artikli 4 lõikes 2 ning artiklites 8, 29 ja 39.“;

5) lisatakse järgmised artiklid:

„Artikkel 7a

Põhiülesannete sõltumatus

1. Liikmesriigid tagavad, et raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja on põhiülesannete täitmisel organisatsiooniliselt ja otsuste tegemisel sõltumatu artikli 4 lõikes 2 ning artiklites 29 ja 39 sätestatud ulatuses.

2. Lõike 1 kohaldamiseks tagavad liikmesriigid eelkõige järgmise:

a) raudteeveo-ettevõtja ega ükski muu juriidiline isik ei avalda raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjale otsustavat mõju põhiülesannete osas, ilma et see piiraks liikmesriikide rolli seoses kasutustasude määramise korra ja läbilaskevõime jaotamise korraga ning konkreetse kasutustasude määramise reeglitega vastavalt artiklitele 29 ja 39;

b) raudteeveo-ettevõtjal või mis tahes muul vertikaalselt integreeritud ettevõtja juriidilisel üksusel ei ole otsustavat mõju põhiülesandeid käsitlevaid otsuseid tegevate isikute ametisse nimetamise ja ametist vabastamise üle;

c) põhiülesannete eest vastutavate isikute liikuvus ei tekita huvide konflikti.

3. Liikmesriigid võivad otsustada, et infrastruktuuri kasutustasude määramise ja rongiliinide jaotamisega tegelevad vastavalt kasutustasude määramise asutus ja/või rongiliinide jaotamise asutus, mis on oma õigusliku vormi, organisatsioonilise ülesehituse ja otsustusprotsessi osas raudteeveo-ettevõtjatest sõltumatud. Sellisel juhul võivad liikmesriigid otsustada, et nad ei kohalda artikli 7 lõike 2 ja artikli 7 lõike 3 punktide c ja d sätteid.

Artikli 7 lõike 3 punkti a ja artikli 7 lõiget 4 kohaldatakse *mutatis mutandis* raudteeinfrastruktuuri majandamise ja raudteeveoteenuste osutamise eest vastutavate osakondade juhtide suhtes.

4. Käesoleva direktiivi raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja põhiülesandeid käsitlevaid sätteid kohaldatakse sõltumatu kasutustasude määramise ja/või rongiliinide jaotamise asutuse suhtes.

Artikkel 7b

Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja erapooletus seoses liiklusjuhtimise ja hooldustööde kavandamisega

1. Liikmesriigid tagavad, et liiklusjuhtimise ja hooldustööde kavandamisega seotud ülesandeid täidetakse läbipaistvalt ja mittediskrimineerival viisil ning et neid ülesandeid käsitlevate otsuste vastuvõtmise eest vastutavad isikud ei ole huvide konfliktist mõjutatud.

2. Liiklusjuhtimise osas tagavad liikmesriigid, et raudteeveo-ettevõtjatel on neid puudutavate liikluse häirete korral täielik ja õigeaegne juurdepääs asjakohasele teabele. Kui raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja võimaldab täiendavat juurdepääsu liiklusjuhtimise protsessile, siis teeb ta seda asjaomaste raudteeveo-ettevõtjate jaoks läbipaistval ja mittediskrimineerival viisil.

3. Raudteeinfrastruktuuri ulatuslike hooldus- ja/või uuendustööde pikaajalise kavandamise puhul konsulteerib raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja taotlejatega ja võtab väljendatud muresid parimal võimalikul viisil arvesse.

Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja koostab hooldustööde ajakava mittediskrimineerival viisil.

Artikkel 7c

Allhanked ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja ülesannete jagamine

1. Tingimusel et puudub huvide konflikt ja tagatud on tundliku äriteabe konfidentsiaalsus, võib raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja:

a) tellida ülesannete täitmise mõnelt teiselt üksuselt, tingimusel et viimane ei ole raudteeveo-ettevõtja, raudteeveo-ettevõtja üle kontrolli omav üksus ega ka üksus, kelle üle omab kontrolli raudteeveo-ettevõtja. Põhiülesandeid ei anta vertikaalselt integreeritud ettevõtja siseselt edasi ühelegi muule vertikaalselt integreeritud ettevõtja üksusele, välja arvatud juhul, kui selline üksus täidab ainult põhiülesandeid;

b) tellida raudteeinfrastruktuuri arendamise, hooldamise ja uuendamisega seotud tööd ja nendega seotud ülesannete täitmise raudteeveo-ettevõtjatelt või ettevõtjatelt, kes kontrollivad raudteeveo-ettevõtjat või kes on raudteeveo-ettevõtja kontrolli all.

Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja säilitab järelevalveõiguse artikli 3 lõikes 2 kirjeldatud ülesannete täitmise üle ja kannab nende täitmise eest lõppvastutust. Põhiülesandeid täitev üksus peab vastama artiklites 7, 7a, 7b ja 7d sätestatud nõuetele.

2. Erandina artikli 7 lõikest 1 võivad raudteeinfrastruktuuri majandamise ülesandeid täita eri raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad, sealhulgas avaliku ja erasektori partnerluses osalejad, tingimusel et nad kõik täidavad artikli 7 lõigetes 2–6 ning artiklites 7a, 7b ja 7d sätestatud nõudeid ja vastutavad täielikult asjaomaste ülesannete täitmise eest.

3. Kui energiavarustusettevõtjale ei ole antud põhiülesandeid, vabastatakse ta raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjale kohaldatavate normide täitmisest, tingimusel et võrgustiku arendamist käsitlevate asjakohaste sätete, eelkõige artikli 8 täitmine on tagatud.

4. Reguleeriva asutuse või liikmesriigi määratud muu sõltumatu pädeva asutuse järelevalve all võib raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja sõlmida koostöölepinguid ühe või mitme raudteeveo-ettevõtjaga, tehes seda mittediskrimineerival viisil ja pidades silmas klientidele kasu toomist näiteks läbi väiksemate kulude või parema toimivuse lepinguga hõlmatud võrgustiku osal.

Kõnealune asutus jälgib selliste lepingute täitmist ja annab põhjendatud juhul soovituse nende lõpetamiseks.

Artikkel 7d

Finantsläbipaistvus

1. Järgides liikmesriigis kohaldatavaid menetlusi, võib raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja kasutada infrastruktuuri võrgu majandamisest saadavat tulu, sealhulgas riiklikke vahendeid, üksnes oma tegevuse rahastamiseks, sealhulgas oma laenude teenindamiseks. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja võib kasutada sellist tulu ka selleks, et maksta dividende ettevõtja omanikele, kelle hulka võivad kuuluda ka eraaktsionärid, kuid ei või kuuluda ettevõtjad, kes moodustavad vertikaalselt integreeritud ettevõtja osa ja kes teostavad kontrolli nii raudteeveo-ettevõtja kui ka kõnealuse raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja üle.

2. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad ei anna ei otse ega kaudselt laene raudteeveo-ettevõtjatele.

3. Raudteeveo-ettevõtjad ei anna ei otse ega kaudselt laene raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjatele.

4. Vertikaalselt integreeritud ettevõtjasse kuuluvate juriidiliste isikute vahelisi laene antakse, makstakse välja ja teenindatakse üksnes turul valitseva intressimääraga ning tingimustel, mis vastavad asjaomase juriidilise isiku individuaalsele riskiprofiilile.

5. Enne 24. detsembrit 2016 antud vertikaalselt integreeritud ettevõtjasse kuuluvate juriidiliste isikute vahelised laenud kehtivad kuni nende tagasimaksetähtpäevani, tingimusel et laenulepingud on sõlmitud turul valitseva intressimääraga ning et need on reaalselt välja makstud ja neid reaalselt teenindatakse.

6. Vertikaalselt integreeritud ettevõtja muude juriidiliste isikute poolt raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjale pakutavad teenused põhinevad lepingutel ja nende eest tasutakse kas turuhindades või hindades, mis kajastavad tootmiskulusid ja mõistlikku kasumimarginaali.

7. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja poolt tasumisele kuuluvad võlakohustused tuleb selgelt lahus hoida vertikaalselt integreeritud ettevõtjasse kuuluvate muude juriidiliste isikute poolt tasumisele kuuluvatest võlakohustustest. Võlakohustusi tuleb teenindada üksteisest lahus. See ei takista võlakohustuse katteks lõppmakse tegemist vertikaalselt integreeritud ettevõtja osaks oleva ja nii raudteeveo-ettevõtjat kui ka raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjat kontrolliva ettevõtja või ettevõtja muu üksuse kaudu.

8. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja ja vertikaalselt integreeritud ettevõtjasse kuuluvate muude juriidiliste isikute raamatupidamisarvestust peetakse viisil, mis tagab käesoleva artikli järgimise ning võimaldab eraldiseisvat raamatupidamisarvestust ning läbipaistvaid rahavooge ettevõtjas.

9. Vertikaalselt integreeritud ettevõtjas peab raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja üksikasjalikku arvestust mis tahes äri- ja finantssuhete kohta sellesse ettevõtjasse kuuluvate muude juriidiliste isikutega.

10. Kui põhiülesandeid täidab kooskõlas artikli 7a lõikega 3 sõltumatu tasusid määrav ja/või läbilaskevõimet jaotav asutus ning liikmesriigid ei kohalda artikli 7 lõiget 2, kohaldatakse käesoleva artikli sätteid *mutatis mutandis*. Käesolevas artiklis sisalduvaid viiteid raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjale, raudteeveo-ettevõtjale ning vertikaalselt integreeritud ettevõtjasse kuuluvatele muudele juriidilistele isikutele käsitatakse viidetena ettevõtja vastavatele osakondadele. Käesolevas artiklis sätestatud nõuete täitmist kajastab ettevõtja vastavate osakondade eraldiseisev raamatupidamisarvestus.

Artikkel 7e

Koordineerimismehhanismid

Liikmesriigid tagavad asjakohaste koordineerimismehhanismide kehtestamise, et tagada nende peamiste raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate ja kõigi huvitatud raudteeveo-ettevõtjate ning samuti artikli 8 lõikes 3 osutatud taotlejate vaheline koordineerimine. Kui see on asjakohane, kutsutakse osalema raudtee-kaubaveo ja -reisijateveoteenuste kasutajate ning riiklike, piirkondlike või kohalike asutuste esindajad. Asjaomane reguleeriv asutus võib osaleda vaatlejana. Koordineerimine hõlmab muu hulgas järgmist:

a) taotlejate vajadused seoses raudteeinfrastruktuuri hooldamise ja läbilaskevõime arendamisega;

b) artiklis 30 osutatud lepingutes sisalduvate kasutajakesksete tulemuslikkuse eesmärkide sisu ning artikli 30 lõikes 1 osutatud stiimulite sisu ja nende rakendamine;

c) artiklis 27 osutatud võrgustiku teadaande sisu ja rakendamine;

d) ühendvedude ja koostalitlusega seotud küsimused;

e) mis tahes muud küsimused, mis on seotud raudteeinfrastruktuurile juurdepääsu, raudteeinfrastruktuuri kasutamise tingimustega ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja teenuste kvaliteediga.

Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja koostab ja avaldab huvitatud isikutega konsulteerides koordineerimise suunised. Koordineerimine toimub vähemalt kord aastas ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja avaldab oma veebisaidil ülevaate käesoleva artikli kohastest tegevustest.

Käesoleva artikli alusel toimuv koordineerimine ei piira taotlejate õigust esitada reguleerivale asutusele kaebus ega reguleeriva asutuse artiklis 56 osutatud õigusi.

Artikkel 7f

Euroopa raudtee-infrastruktuuriettevõtjate võrgustik

1. Eesmärgiga aidata kaasa tõhusate ja tulemuslike raudteeveoteenuste osutamisele liidus tagavad liikmesriigid, et nende peamised raudtee-infrastruktuuriettevõtjad osalevad ja teevad koostööd võrgustikus, mis tuleb korrapäraselt kokku, et:

a) arendada välja liidu raudteeinfrastruktuur,

b) toetada ühtse Euroopa raudteepiirkonna õigeaegset ja tõhusat rakendamist,

c) vahetada parimaid tavasid,

d) jälgida ja hinnata tulemuslikkust,

e) anda panus artiklis 15 osutatud turujärelevalve tegevusse,

f) käsitleda piiriüleseid kitsaskohti ja

g) arutada artiklite 37 ja 40 kohaldamist.

Punkti d kohaldamisel määrab võrgustik kindlaks ühised põhimõtted ja tegevused tulemuslikkuse ühetaoliseks jälgimiseks ja hindamiseks.

Käesoleva lõike kohane koordineerimine ei piira taotlejate õigust esitada reguleerivale asutusele kaebus ega reguleeriva asutuse artiklis 56 osutatud õigusi.

2. Komisjon on võrgustiku liige. Ta toetab võrgustiku tööd ning aitab koordineerimisele kaasa.“;

6) artiklit 10 muudetakse järgmiselt:

a) lisatakse järgmine lõige:

„1a. Ilma et see piiraks liidu ja liikmesriikide rahvusvahelisi kohustusi, võivad liikmesriigid, kellel on piir kolmanda riigiga, käesolevas artiklis sätestatud juurdepääsuõigust piirata sellest riigist saabuvate või sellesse suunduvate vedude puhul, mis toimuvad võrgustikus, mille rööpmevahe erineb liidu peamise raudteevõrgustiku omast, kui liikmesriigi ja kõnealuse kolmanda riigi piiriüleses raudteeveos tekivad konkurentsimoonutused. Nimetatud moonutused võivad muu hulgas tuleneda sellest, et puudub mittediskrimineeriv juurdepääs raudteeinfrastruktuurile ja seotud teenustele asjaomases kolmandas riigis.

Kui liikmesriik kavatseb kooskõlas käesoleva lõikega võtta vastu otsuse juurdepääsuõigust piirata, esitab ta otsuse eelnõu komisjonile ja konsulteerib teiste liikmesriikidega.

Kui komisjon ega ükski asjaomane liikmesriik ei ole kolme kuu jooksul pärast nimetatud otsuse eelnõu esitamist vastuväiteid esitanud, võib liikmesriik otsuse vastu võtta.

Komisjon võib vastu võtta rakendusaktid, milles sätestatakse käesoleva lõike rakendamise üksikasjalik kord. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 62 lõikes 3 osutatud kontrollimenetlusega.“;

b) lõige 2 asendatakse järgmisega:

„2. Ilma et see mõjutaks määruse (EÜ) nr 1370/2007 kohaldamist, antakse raudteeveo-ettevõtjatele õiglastel, mittediskrimineerivatel ja läbipaistvatel tingimustel raudteeinfrastruktuurile juurdepääsu õigus kõigis liikmesriikides raudtee-reisijateveoteenuste osutamiseks. Raudteeveo-ettevõtjatel on õigus reisijaid peale võtta igas jaamas ja lasta neil maha minna teises jaamas. Kõnealune õigus hõlmab juurdepääsu käesoleva direktiivi II lisa punktis 2 osutatud teenindusrajatisi ühendavale infrastruktuurile.“;

c) lõiked 3 ja 4 jäetakse välja;

7) artiklit 11 muudetakse järgmiselt:

a) lõige 1 asendatakse järgmisega:

„1. Liikmesriigid võivad piirata artikli 10 lõikes 2 osutatud juurdepääsuõigust kindla lähte- ja sihtkoha vaheliste reisijateveoteenustega, kui üks või mitu avaliku teenindamise lepingut hõlmab sama või alternatiivset marsruuti ja kui selle õiguse kasutamine ohustaks avaliku teenindamise lepingu või lepingute puhul majanduslikku tasakaalu.“;

b) lõike 2 esimene lõik asendatakse järgmisega:

„2. Selleks et määrata kindlaks, kas avaliku teenindamise lepingu majanduslik tasakaal on ohus, teeb artiklis 55 osutatud reguleeriv asutus objektiivse majandusanalüüsi ning tugineb oma otsuses varem kindlaks määratud kriteeriumidele. Nad määravad selle kindlaks pärast alljärgnevalt loetletud isikute esitatud taotlust, mis on esitatud ühe kuu jooksul pärast teabe saamist artikli 38 lõikes 4 osutatud kavandatava reisijateveoteenuse kohta:

a) avaliku teenindamise lepingu sõlminud pädev asutus;

b) muu huvitatud pädev asutus, kellel on õigus käesoleva artikli alusel juurdepääsu piirata;

c) raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja;

d) avaliku teenindamise lepingu alusel tegutsev raudteeveo-ettevõtja.“;

c) lõige 3 asendatakse järgmisega:

„3. Reguleeriv asutus põhjendab oma otsust ja tingimusi, mille alusel võib mõni järgmistest isikutest ühe kuu jooksul otsuse teatavaks tegemisest taotleda otsuse läbivaatamist:

a) asjaomane pädev asutus või pädevad asutused;

b) raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja;

c) avaliku teenindamise lepingu alusel tegutsev raudteeveo-ettevõtja;

d) juurdepääsu taotlev raudteeveo-ettevõtja.

Kui reguleeriv asutus otsustab, et artikli 38 lõikes 4 osutatud kavandatav reisijateveoteenus ohustaks avaliku teenindamise lepingu majanduslikku tasakaalu, esitab ta selle teenuse võimaliku muutmise kohta soovitused, mis tagaksid, et artikli 10 lõikega 2 ette nähtud juurdepääsu õiguse tagamise tingimused oleksid täidetud.“;

d) lõikele 4 lisatakse järgmine lõik:

„Reguleerivate asutuste, pädevate asutuste ja raudteeveo-ettevõtjate kogemustele ning artikli 57 lõikes 1 osutatud võrgustiku tegevusele toetudes võtab komisjon hiljemalt 16. detsembril 2018 vastu rakendusaktid, milles sätestatakse käesoleva artikli lõigete 1, 2 ja 3 rakendamise üksikasjalik kord ja kriteeriumid riigisiseste reisijateveoteenuste osas. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 62 lõikes 3 osutatud kontrollimenetlusega.“;

e) lõige 5 asendatakse järgmisega:

„5. Samuti võivad liikmesriigid piirata juurdepääsu raudteeinfrastruktuurile riigisiseste reisijateveoteenuste osutamiseks samas liikmesriigis asuva kindla lähte- ja sihtkoha vahel, kui:

a) reisijateveo ainuõigus nende jaamade vahel on antud enne 16. juunit 2015 sõlmitud avaliku teenindamise lepingu alusel või

b) õiglase võistleva pakkumismenetluse alusel on hiljemalt 25. detsembriks 2018 antud täiendav õigus/tegevusluba käitada teise ettevõtjaga konkureerides ärilist eesmärki taotlevat reisijateveoteenust nende jaamade vahel

ning kui ettevõtja ei saa nende teenuste osutamise eest hüvitist.

Nimetatud piirang võib kehtida kuni algse lepinguperioodi või tegevusloa kehtivuse lõpuni või kuni 25. detsembrini 2026, sõltuvalt sellest, kumb tähtaeg on lühem.“;

8) lisatakse järgmised artiklid:

„Artikkel 11a

Kiirreisirongiteenused

1. Eesmärgiga arendada kiirreisirongiteenuste turgu, edendada kättesaadava infrastruktuuri optimaalset kasutust ja suurendada kiirreisirongiteenuste konkurentsivõimet, millest tulenevalt suureneb kasulik mõju reisijatele, võib artiklis 10 sätestatud kiirreisirongiteenuste juurdepääsuõiguse kasutamise suhtes kohaldada ainult reguleeriva asutuse poolt käesoleva artikliga kooskõlas kehtestatud nõudeid, ilma et see piiraks artikli 11 lõike 5 kohaldamist.

2. Kui reguleeriv asutus teeb artikli 11 lõigetes 2, 3 ja 4 ette nähtud analüüsile tuginedes kindlaks, et kavandatav kiirreisirongiteenus kindla lähte- ja sihtkoha vahel ohustab sama või alternatiivset marsruuti hõlmava avaliku teenindamise lepingu majanduslikku tasakaalu, esitab ta soovitused selle teenuse võimalike muudatuste kohta, mis tagaksid, et artikli 10 lõikega 2 ette nähtud juurdepääsuõiguste tagamise tingimused oleksid täidetud. Sellised muudatused võivad hõlmata muudatuste tegemist kavandatavas teenuses.“

„Artikkel 13a

Ühised teavitus- ja otsepiletisüsteemid

1. Ilma et see piiraks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 1371/2007 (*) ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2010/40/EL (**) kohaldamist, võivad liikmesriigid nõuda, et riigisiseseid reisijateveoteenuseid osutavad raudteeveo-ettevõtjad osaleksid ühises teavitus- ja integreeritud piletimüügisüsteemis, et pakkuda pileteid, otsepileteid ja broneeringuid, või otsustada anda õigus sellise süsteemi loomiseks pädevatele asutustele. Kui selline süsteem on loodud, tagavad liikmesriigid, et see ei tekita turumoonutusi või diskrimineerimist raudteeveo-ettevõtjate vahel ning et seda haldab avalik-õiguslik või eraõiguslik juriidiline isik või kõigi reisijateveoteenust osutavate raudteeveo-ettevõtjate ühendus.

2. Komisjon jälgib arengut raudteeturul seoses ühiste teavitus- ja otsepiletisüsteemide kasutuselevõtu ja kasutamisega ning hindab vajadust liidu tasandi meetmete järele, võttes arvesse turualgatusi. Eelkõige hindab komisjon rongireisijate mittediskrimineerivat juurdepääsu teabele, mis on vajalik reiside kavandamiseks ja piletite broneerimiseks. Komisjon esitab hiljemalt 31. detsembriks 2022 Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande selliste ühiste teavitus- ja otsepiletisüsteemide kättesaadavuse kohta, lisades sellele vajaduse korral seadusandlikud ettepanekud.

3. Liikmesriigid nõuavad, et reisijateveoteenust osutavad raudteeveo-ettevõtjad koostavad hädaolukorra lahendamise plaanid ja tagavad nende plaanide nõuetekohase kooskõlastamise, et anda reisijatele teenuse olulise katkemise korral abi määruse (EÜ) nr 1371/2007 artikli 18 tähenduses.

(*) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. oktoobri 2007. aasta määrus (EÜ) nr 1371/2007 rongireisijate õiguste ja kohustuste kohta (ELT L 315, 3.12.2007, lk 14).

(**) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 7. juuli 2010. aasta direktiiv 2010/40/EL, mis käsitleb raamistikku intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtmiseks maanteetranspordis ja liideste jaoks teiste transpordiliikidega (ELT L 207, 6.8.2010, lk 1).“;

9) artiklile 19 lisatakse järgmine punkt:

„e) ei ole süüdi mõistetud siduvate kollektiivlepingutega seotud siseriikliku õiguse kohastest kohustustest tulenevates rasketes rikkumistes, kui see on kohaldatav.“;

10) artikli 32 lõige 4 asendatakse järgmisega:

„4. Komisjoni määruses (EL) 2016/919 (*) kirjeldatud raudteekoridoride infrastruktuuri kasutustasusid võib astmestada, et stimuleerida rongide varustamist ETCSiga, mis vastab komisjoni otsusega 2008/386/EÜ (**) vastu võetud versioonile või järgnevatele versioonidele. Niisugune astmestamine ei tohi kaasa tuua raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja kogutulu suurenemist.

Liikmesriigid võivad otsustada, et infrastruktuuri kasutustasude astmestamist ei kohaldata määruses (EL) 2016/919 kirjeldatud raudteeliinidele, millel tohivad sõita ainult ETCSiga varustatud rongid.

Liikmesriigid võivad otsustada laiendada astmestamist raudteeliinidele, mida ei ole kirjeldatud määruses (EL) 2016/919.

(*) Komisjoni 27. mai 2016. aasta määrus (EL) 2016/919 Euroopa Liidu raudteesüsteemi juhtkäskude ja signaalimise allsüsteemide koostalitluse tehnilise kirjelduse kohta (ELT L 158, 15.6.2016, lk 1).

(**) Komisjoni 23. aprilli 2008. aasta otsus 2008/386/EÜ, millega muudetakse lisa A otsuses 2006/679/EÜ, mis käsitleb üleeuroopalise tavaraudteevõrgustiku kontrolli ja signaalimise alasüsteemi 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).“;

11) artikli 38 lõige 4 asendatakse järgmisega:

„4. Kui taotleja kavatseb taotleda infrastruktuuri läbilaskevõimet reisijateveoteenuse osutamiseks liikmesriigis, kus juurdepääs raudteeinfrastruktuurile on kooskõlas artikliga 11 piiratud, teavitab ta sellest asjaomaseid raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjaid ja reguleerivaid asutusi vähemalt 18 kuud enne selle liiklusgraafiku jõustumist, mille kohta läbilaskevõimet taotletakse. Selleks et asjaomased reguleerivad asutused saaksid hinnata võimalikku majanduslikku mõju olemasolevatele avaliku teenindamise lepingutele, peavad reguleerivad asutused tagama, et pädevaid asutusi, kes on sõlminud avaliku teenindamise lepingus määratletud marsruudil raudtee-reisijateveoteenuse lepingu, teisi huvitatud pädevaid asutusi, kellel on artikli 11 alusel õigus juurdepääsu piirata, ja avaliku teenindamise lepingu alusel kõnealusel reisijateveoteenuse marsruudil tegutsevaid raudteeveo-ettevõtjaid, teavitatakse viivitamata, ent hiljemalt kümne päeva jooksul.“;

12) artikli 53 lõikele 3 lisatakse järgmine lõik:

„Reguleeriv asutus võib nõuda, et raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja teeks sellise teabe talle kättesaadavaks, kui ta peab seda vajalikuks.“;

13) artikli 54 lõige 1 asendatakse järgmisega:

„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. Juhul kui häire võib mõjutada piiriülest liiklust, jagab raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja kogu asjakohast teavet teiste raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjatega, kelle võrgustikku ja liiklust see häire võib mõjutada. Asjaomased raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad teevad koostööd tavapärase piiriülese liikluse taastamiseks.“;

14) artiklit 56 muudetakse järgmiselt:

a) lõikesse 1 lisatakse järgmised punktid:

„h) liiklusjuhtimist;

i) uuenduste kavandamist ja plaanilisi või plaaniväliseid hooldustöid;

j) vastavust artikli 2 lõikes 13 ning artiklites 7, 7a, 7b, 7c ja 7d sätestatud nõuetele, muu hulgas sellistele, mis käsitlevad huvide konflikti.“;

b) lõige 2 asendatakse järgmisega:

„2. Ilma et see piiraks liikmesriikide konkurentsiasutuste õigusi konkurentsi tagamisel raudteeteenuste turul, on reguleerival asutusel õigus jälgida konkurentsiolukorda raudteeteenuste turul, muu hulgas eelkõige kiirreisirongiteenuste turul, ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate tegevust seoses lõike 1 punktidega a–j. Eelkõige kontrollib reguleeriv asutus lõike 1 punktide a–j täitmist omal algatusel ja selleks, et vältida diskrimineerimist taotlejate vastu. Ta kontrollib eelkõige, kas võrgustiku teadaanne sisaldab diskrimineerivaid sätteid või kas sellega antakse raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjatele kaalutlusõigus, mida on võimalik kasutada taotlejate diskrimineerimiseks.“;

c) lõike 9 esimene lõik asendatakse järgmisega:

„9. Reguleeriv asutus vaatab ühe kuu jooksul alates kaebuse saamisest kaebuse läbi ning vastavalt vajadusele palub asjakohast teavet ja alustab konsulteerimist kõikide asjaomaste 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 konkurentsiasutuste 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–j.“;

d) lõige 12 asendatakse järgmisega:

„12. Selleks, et kontrollida artiklis 6 sätestatud raamatupidamisarvestuse lahususe ja artiklis 7d sätestatud finantsläbipaistvuse nõude järgimist, on reguleerival asutusel õigus raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjaid, teenindusrajatiste käitajaid ja vajaduse korral raudteeveo-ettevõtjaid auditeerida või algatada nende suhtes välisaudit. Vertikaalselt integreeritud ettevõtjate puhul kehtib see õigus vastava ettevõtja kõigi juriidiliste isikute suhtes. Reguleerival asutusel on 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 kõnealuse raamatupidamisarvestuse alusel teha ka järeldusi riigiabi käsitlevates küsimustes, millest ta teavitab kõnealuseid asutusi.

Reguleeriv asutus jälgib artikli 7d lõikes 1 osutatud rahavooge, artikli 7d lõigetes 4 ja 5 osutatud laene ning artikli 7d lõikes 7 osutatud võlgasid.

Kui liikmesriik on määranud reguleeriva asutuse artikli 7c lõikes 4 osutatud sõltumatuks pädevaks asutuseks, hindab reguleeriv asutus kõnealuses artiklis osutatud koostöölepinguid.“;

15) artiklit 57 muudetakse järgmiselt:

a) lisatakse järgmine lõige:

„3a. Kui rahvusvahelise veoteenusega seotud küsimused nõuavad kahe või enama reguleeriva asutuse otsust, siis teevad asjaomased reguleerivad asutused koostööd oma vastavate otsuste ettevalmistamisel, et saavutada küsimuse lahendamine. Sel eesmärgil täidavad reguleerivad asutused oma ülesandeid kooskõlas artikliga 56.“;

b) lõige 8 asendatakse järgmisega:

„8. Reguleerivad asutused töötavad välja ühised põhimõtted ja tavad, mida nad järgivad käesoleva direktiivi kohaselt neile antud otsustamisõiguse kasutamisel. Sellised ühised põhimõtted ja tavad hõlmavad selliste vaidluste lahendamise korda, mis tekivad lõike 3a raames. Tuginedes reguleerivate asutuste kogemusele ning lõikes 1 osutatud võrgustiku tegevusele, ning kui see on vajalik reguleerivate asutuste tõhusa koostöö tagamiseks, võib komisjon vastu võtta rakendusaktid, et kindlaks määrata sellised ühised põhimõtted ja tavad. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 62 lõikes 3 osutatud kontrollimenetlusega.“;

c) lisatakse järgmine lõige:

„10. Kaht riiki hõlmavat infrastruktuuri puudutavate otsuste puhul võivad mõlemad asjaomased liikmesriigid igal ajal pärast 24. detsembrit 2016 kokku leppida asjaomaste reguleerivate asutuste vahelise tegevuse koordineerimises, et ühtlustada nende otsuste mõju.“;

16) artikli 63 lõige 1 asendatakse järgmisega:

„1. Komisjon hindab 31. detsembriks 2024 käesoleva direktiivi mõju raudteesektorile ja esitab Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele aruande direktiivi rakendamise kohta.

Eelkõige hinnatakse aruandes kiirrongiteenuste arengut ja diskrimineeriva tegevuse olemasolu seoses juurdepääsuga kiirraudteedele. Komisjon kaalub, kas on vaja esitada seadusandliku akti ettepanekut.

Samaks kuupäevaks hindab komisjon, kas seoses vertikaalselt integreeritud ettevõtja osaks olevate raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjatega esineb endiselt diskrimineerivat tegevust või muid konkurentsimoonutusi. Komisjon esitab asjakohasel juhul seadusandliku akti ettepaneku.“

Artikkel 2

1. Olenemata artikli 3 lõikest 2 võtavad liikmesriigid käesoleva direktiivi järgimiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid vastu ja avaldavad need hiljemalt 25. detsembriks 2018. Liikmesriigid edastavad kõnealuste normide teksti viivitamata komisjonile.

Kui liikmesriigid need normid vastu võtavad, lisavad nad nende ametlikul avaldamisel nendesse või nende juurde viite käesolevale direktiivile. Sellise viitamise viisi näevad ette liikmesriigid.

2. Liikmesriigid edastavad komisjonile käesoleva direktiiviga reguleeritavas valdkonnas nende poolt vastu võetavate põhiliste siseriiklike õigusnormide teksti.

Artikkel 3

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

2. Artikli 1 punkte 6–8 ja punkti 11 kohaldatakse alates 1. jaanuarist 2019 14. detsembril 2020 algavale liiklusgraafiku perioodile.

Artikkel 4

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Strasbourg, 14. detsember 2016

Euroopa Parlamendi nimel	*Nõukogu nimel*
president	*eesistuja*
M. SCHULZ	I. KORČOK