

Euroopa Liidu Teataja

C 70 E

50. aastakäik

Eestikeelne väljaanne

Teave ja teatised

27. märts 2007

Teatis nr

Sisukord

Lehekülg

III Ettevalmistavad aktid

Nõukogu

2007/C 70 E/01

Nõukogu ühine seisukoht (EÜ) nr 2/2007, 11. detsember 2006, vastavalt Euroopa Ühenduse asutamislepingu artiklile 251, eesmärgiga võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, mis käsitleb avaliku reisijateveoteenuse osutamist raudteel ja maanteel ning millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrused (EMÜ) nr 1191/69 ja (EMÜ) nr 1107/70

1

2007/C 70 E/02

Nõukogu ühine seisukoht (EÜ) nr 3/2007, 11. detsember 2006, vastavalt Euroopa Ühenduse asutamislepingu artiklile 251, eesmärgiga võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, mis käsitleb tsiviillennundusjulgestuse ühiseeskirju ja millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 2320/2002 ⁽¹⁾

21

ET

⁽¹⁾ EMPs kohaldatav tekst

III

(Ettevalmistavad aktid)

NÕUKOGU

NÕUKOGU ÜHINE SEISUKOHT (EÜ) nr 2/2007,

11. detsember 2006,

eesmärgiga võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu ... määrus (EÜ) nr .../2007, mis käsitleb avaliku reisijateveoteenuse osutamist raudteel ja maanteel ning millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrused (EMÜ) nr 1191/69 ja (EMÜ) nr 1107/70

(2007/C 70 E/01)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut, eriti selle artikleid 71 ja 89,

võttes arvesse komisjoni ettepanekut,

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

võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust ⁽²⁾,

toimides asutamislepingu artiklis 251 sätestatud korras ⁽³⁾

ning arvestades järgmist:

- (1) Asutamislepingu artikliga 16 kinnitatakse üldist majandushuvi pakkuvate teenuste kuulumist liidu ühiste väärtuste hulka.
- (2) Asutamislepingu artikli 86 lõikega 2 sätestatakse, et ettevõtjad, kellele on antud üldist majandushuvi esindavate teenuste osutamine, alluvad asutamislepingu eeskirjadele, eriti konkurentsieeskirjadele, niivõrd kuivõrd nimetatud eeskirjade kohaldamine juriidiliselt ega faktiliselt ei takista nendele määratud eriülesannete täitmist.
- (3) Asutamislepingu artikkel 73 on erisäte artikli 86 lõike 2 suhtes. Sellega kehtestatakse riigisisese transpordis avaliku teenindamise kohustuste hüvitamisele kohaldatavad eeskirjad.

- (4) Komisjoni 12. septembri 2001. aasta valge raamatu "Euroopa transpordipoliitika aastani 2010: aeg otsustada" peamisteks eesmärkideks on tagada turvaline, tõhus ja kvaliteetne reisijateveoteenus reguleeritud konkurentsi abil, mis tagab samas ka avaliku reisijateveoteenuse läbipaistvuse ja tõhususe nii sotsiaalsest, keskkonnakaitselisest kui ka piirkondliku arengu aspektist lähtudes ning võimaldab pakkuda teatavatele reisijatekategoriatele, näiteks pensionäridele, teatavaid kindlaid sõidutariifide määrasid ning kaotada erinevused eri liikmesriikide transpordiettevõtjate vahel, mis võiksid konkurentsi oluliselt moonutada.

- (5) Käesoleval ajal ei paku mitmete üldise huvi seisukohalt vajalike riigisiseste reisijateveoteenuste osutamine majanduslikku huvi. Liikmesriikide pädevad asutused peavad suutma tagada selliste teenuste osutamise. Avalike reisijateveoteenuste osutamise tagamiseks saavad nad kasutada järgmisi mehhanisme: avaliku teenuse osutajatele ainuõiguste andmine, avaliku teenuse osutajatele rahalise hüvitise eraldamine ja kõikidele teenusepakkujatele kohaldatavate üldeeskirjade määratlemine avaliku transporditeenuse osutamise kohta. Kui liikmesriigid otsustavad vastavalt käesolevale määrusele jätta teatavad üldeeskirjad määrase reguleerimisalast välja, tuleks kohaldada riigiabi andmise üldist korda.

- (6) Mitmetes liikmesriikides on vastu võetud õigusaktid, millega sätestatakse läbipaistvate ja ausal konkrentsil põhinevate menetluste teel ainuõiguste andmine ja avaliku teenindamise lepingute sõlmimine vähemalt osa nende ühistranspordi turu ulatuses. Selle tulemusena on teenuste vahetus liikmesriikide vahel märkimisväärselt arenenud ning mitmed avaliku teenuse osutajad osutavad nüüd avalikku reisijateveoteenust rohkem kui ühes

⁽¹⁾ ELT C 195, 18.8.2006, lk 20.

⁽²⁾ ELT C 192, 16.8.2006, lk 1.

⁽³⁾ Euroopa Parlamendi 14. novembri 2001. aasta arvamus (EÜT C 140 E, 13.6.2002, lk 262), nõukogu 11. detsembri 2006. aasta ühine seisukoht ja Euroopa Parlamendi seisukoht ... (Euroopa Liidu Teatajas seni avaldamata).

liikmesriigis. Siiski on liikmesriikide õigusaktide areng toonud kaasa väga erisuguste menetluste rakendamise ning loonud teatava õigusliku ebakindluse avaliku teenuse osutajate õiguste ja pädevate asutuste kohustuste suhtes. Nõukogu 26. juuni 1969. aasta määrus (EMÜ) nr 1191/69 (liikmesriikide tegevuse kohta seoses avalike teenuste hulka kuuluvate kohustustega raudtee-, maantee- ja siseveetranspordis) ⁽¹⁾ ei käsitle avaliku teenindamise lepingute sõlmimise korda ühenduses ning eelkõige tingimusi, mille korral nende sõlmimine peaks toimuma võistleva pakkumismenetluse alusel. Seega tuleb ühenduse õigusraamistikku ajakohastada.

- (7) Uuringud, mis on läbi viidud liikmesriikides, kus juba aastaid on ühistranspordi sektoris võimaldatud konkurentsi, ning nendes liikmesriikides saadud kogemused näitavad, et asjakohaste kaitsemeetmete olemasolul muudab teenusepakkujate vahelise reguleeritud konkurentsi lubamine teenused atraktiivsemaks, uuenduslikumaks ja odavamaks ega takista avaliku teenuse osutajatel täita neile määratud eesmärgi. Sellist lähenemist toetas Euroopa Ülemkogu 28. märtsil 2000 nn Lissaboni protsessi raames, kutsudes komisjoni, nõukogu ja liikmesriike üles oma vastava pädevuse piires "kiirendama selliste valdkondade nagu [...] transport liberaliseerimist".
- (8) Piirangutest vabastatud reisijateveoturgudel, mille suhtes ei ole ainuõigusi antud, peaks võimaldama asutamislepingu nõuetega vastavas ulatuses säilitada oma eripära ja toimimisviisi.
- (9) Oma avalike reisijateveo teenuste üldsuse vajaduste suhtes kõige kohasemal viisil korraldamiseks peavad kõik pädevad asutused saama oma avaliku teenuse osutajad käesoleva määrusega sätestatud tingimustel vabalt valida, võttes arvesse väikeste ja keskmise suurusega ettevõtjate huve. Läbipaistvuse, konkureerivate ettevõtjate võrdse kohtlemise ja proportsionaalsuse põhimõtte kohaldamise tagamiseks on hüvitiste määramisel või ainuõiguste andmisel oluline määratleda pädeva asutuse ja valitud avaliku teenuse osutaja vahelises avaliku teenindamise lepingus avaliku teenindamise kohustuste laad ja makstav tasu. Lepingu vorm või nimetus võivad erineda vastavalt liikmesriikide õigussüsteemidele.
- (10) Vastupidiselt määrusele (EMÜ) nr 1191/69, mille reguleerimisala laienes ka avalikule reisijateveoteenusele siseveeteedel, ei peetud käesoleva määruse puhul soovitatavaks reguleerida avaliku teenindamise lepingute sõlmimist selles konkreetsetes sektoris. Avalikku reisijateveoteenust siseveeteedel korraldatakse seega asutamislepingu üldpõhimõtete kohaselt, kui liikmesriigid ei otsusta käesolevat määrust nimetatud sektoris kohaldada. Käesoleva

määruse sätted ei takista siseveeteedel osutatavate teenuste kaasamist laiemasse linnasisesesse, linnalähisesse või piirkondlikku ühistranspordivõrku.

- (11) Vastupidiselt määrusele (EMÜ) nr 1191/69, mille kohaldamisala laieneb ka kaubaveoteenustele, ei peetud käesoleva määruse puhul soovitatavaks reguleerida avaliku teenindamise lepingute sõlmimist selles konkreetsetes sektoris. Kolm aastat pärast käesoleva määruse jõustumist korraldatakse kaubaveoteenuseid seega asutamislepingu üldpõhimõtete kohaselt.
- (12) Ühenduse õiguse seisukohalt ei ole oluline, kas neid avalikke reisijateveoteenuseid osutavad riiklikud või eraettevõtjad. Käesolev määrus põhineb asutamislepingu artiklis 295 osutatud omandivormiga seotud neutraalsuspõhimõttel, asutamislepingu artiklis 16 osutatud liikmesriikide vabadusel määratleda üldist majandushuvi pakkuvad teenused ning asutamislepingu artiklis 5 osutatud subsidiaarsuse ja proportsionaalsuse põhimõtetele.
- (13) Mõnda teenust, mis sageli on seotud konkreetse infrastruktuuriga, osutatakse peamiselt nende ajaloolise huvi-väärsuse või turismiväärtuse tõttu. Kuna sellise tegevuse eesmärk erineb selgelt avaliku reisijateveoteenuse osutamisest, ei peaks nendele laienema avalikule teenindamisele kohaldatavad eeskirjad ja menetlused.
- (14) Kui pädevad asutused vastutavad ühistranspordivõrgu korraldamise eest, võib see peale transporditeenuse tegeliku osutamise hõlmata ka mitmeid teisi tegevusi ja ülesandeid, mida pädevad asutused võivad täita ise või teha need täielikult või osaliselt kolmanda osapoole ülesandeks.
- (15) Pikaajaliste lepingute sõlmimine võib põhjustada turu sulgemist tarbetult pikaks ajavahemikuks, vähendades seega konkurentsivõimet tulenevat kasu. Konkurentsivõime minimeerimiseks teenuste kvaliteeti säilitades peaksid avaliku teenindamise lepingud olema piiratud kestusega. Siiski on vaja ette näha ka võimalus avaliku teenindamise lepingute pikendamiseks maksimaalselt poole võrra nende esialgsest kestusest, kui avaliku teenuse osutaja peab investeerima varadesse, mille amortisatsiooniga on ebatavaliselt pikk, samuti äärepoolseimate piirkondade puhul, tingituna nende eripäradest ja piirangutest, nagu on osutatud asutamislepingu artiklis 299. Lisaks juhul, kui avaliku teenuse osutaja teeb infrastruktuuri või veeremise ja sõidukitesse investeeringuid, mis on selles mõttes erandlikud, et seonduvad suurte summadega, ning juhul, kui leping on sõlmitud ausa võistleva pakkumismenetluse teel, peaks olema võimalik lepinguid veelgi rohkem pikendada.

⁽¹⁾ EÜT L 156, 28.6.1969, lk 1. Määrust on viimati muudetud määrusega (EMÜ) nr 1893/91 (EÜT L 169, 29.6.1991, lk 1).

- (16) Kui avaliku teenindamise lepingu sõlmimisega võib kaasneda avaliku teenuse osutaja vahetus, peaks pädevatel asutustel olema võimalik nõuda valitud avaliku teenuse osutajalt nõukogu 12. märtsi 2001. aasta direktiivi 2001/23/EÜ (ettevõtjate, ettevõtete või nende osade üleminekul töötajate õigusi kaitsvate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta) sätete rakendamist⁽¹⁾. See direktiiv ei takista liikmesriike tagamast töötajate muude õiguste kui nende, mis on hõlmatud direktiiviga 2001/23/EÜ, üleviimise tingimusi, võttes seejuures vajadus korral arvesse siseriiklike õigusaktide, eeskirjade, haldussätete, kollektiivlepingute või tööturu osapoolte vahel sõlmitud kokkulepetega kehtestatud sotsiaalseid standardeid.
- (17) Kooskõlas subsidiaarsuse põhimõttega võivad pädevad asutused kehtestada avaliku teenindamise kohustuste kvaliteedistandardid, näiteks seoses minimaalsete töötingimuste, reisijate õiguste, liikumispuudega isikute vajaduste või keskkonnakaitsega.
- (18) Järgides siseriiklike õigusaktide asjaomaseid sätteid, võib iga kohalik pädev asutus või selle puudumisel iga riiklik asutus valida, kas osutada oma halduspiirkonnas avalikku reisijateveoteenust ise või teha see ilma pakkumismenetluse ülesandeks sõltuvale teenuseosutajale. Ausa konkurentsi tagamiseks tuleb sellist transporditeenuse omapoolse osutamise võimalust rangelt kontrollida. Integreeritud ühistransporditeenuseid osutav pädev asutus või pädevate asutuste rühm kollektiivselt või oma liikmete kaudu peaks teostama nõutavat kontrolli. Lisaks peaks ise oma veoteenuseid osutaval pädeval asutusel või sõltuval teenuseosutajal olema keelatud osaleda väljaspool selle pädeva asutuse haldusterritooriumi korraldatavates pakkumismenetlustes. Sõltuvat teenuseosutajat kontrollival asutusel peaks samuti olema lubatud keelata sellel teenuseosutajal osaleda tema haldusterritooriumil korraldatavatel võistlevates pakkumismenetlustes. Sõltuva teenusepakkuja tegevusega seotud piirangud ei takista võimalust sõlmida avaliku teenindamise otselepinguid raudteetransporti kohta, välja arvatud siis, kui teenust osutatakse muudel rööbasteedel, nagu metroo või trammid. Lisaks ei mõjuta otselepingute sõlmimine teenuste osutamiseks raudteel pädevate asutuste võimalust sõlmida sõltuva teenusepakkujaga avaliku teenindamise lepinguid reisijateveoteenuste osutamise kohta muudel rööbasteedel, nagu metroo ja trammid.
- (19) Allhange võib muuta avalikku reisijatevedu tõhusamaks ning võimaldab ka teiste ettevõtjate osalemist peale avaliku teenuse osutaja, kellega oli avaliku teenindamise leping sõlmitud. Siiski peaksid pädevad asutused riiklike vahendite parima kasutamise eesmärgil olema võimelised kindlaks määrama oma avalike reisijateveoteenuste allahanke tingimused, eelkõige juhul, kui teenuseid osutab sõltuv teenusepakkuja. Lisaks ei tohiks alltöövõtjat takistada osalemast mis tahes pädeva asutuse haldusterritooriumil korraldatavates võistlevates pakkumismenetlustes. Pädev asutus või tema sõltuv teenusepakkuja peavad valima alltöövõtja kooskõlas ühenduse õigusega.
- (20) Kui pädev asutus otsustab teha üldhuviteenuse osutamise ülesandeks kolmandale osapoolle, peab ta valima avaliku teenuse osutaja vastavalt riigihankelepinguid ja kontsessioone käsitlevale ühenduse õigusele, nagu on sätestatud asutamislepingu artiklitega 43–49, ning läbipaistvuse ja võrdse kohtlemise põhimõtetele. Eelkõige ei piira käesoleva määruse sätteid ametiasutuste riigihankelepingute sõlmimist käsitlevatest direktiividest tulenevaid kohustusi, kui avaliku teenindamise lepingud kuuluvad nimetatud direktiivide reguleerimisalasse.
- (21) Mõned pakkumiskutsed nõuavad pädevatelt asutustelt keeruliste süsteemide määramist ja kirjeldamist. Seega peaks neil asutustel pärast pakkumiste laekumist olema õigus pidada selliste lepingute sõlmimisel üksikasjade üle läbirääkimisi kõigi võimalike avaliku teenuse osutajatega või mõnega nendest.
- (22) Pakkumiskutsed avaliku teenindamise lepingute sõlmimiseks ei peaks olema kohustuslikud, kui lepinguga hõlmatavad summad või vahemaad on mõeldud. Sellega seoses peaks pädevatel asutustel suuremate summade või vahemaaade korral olema võimalus võtta arvesse väikese ja keskmise suurusega ettevõtjate erihuvisid. Pädevatel asutustel ei tohiks olla lubatud pakkumise vältimiseks lepinguid või transpordivõrke osadeks jagada.
- (23) Teenuse osutamise katkemise ohu puhul peaks pädevatel asutustel olema õigus rakendada lühiajalisi erakorralisi meetmeid kuni uue avaliku teenindamise lepingu sõlmimiseni, mis on kooskõlas kõigi käesoleva määruse lepingute sõlmimist puudutavate tingimustega.
- (24) Avalik reisijatevedu raudteel tõstatab investeeringute suuruse ja infrastruktuuri maksumusega seotud eriküsimused. Komisjon esitas 2004. aasta märtsis ettepaneku nõukogu 29. juuli 1991. aasta direktiivi 91/440/EMÜ (ühenduse raudteede arendamise kohta)⁽²⁾ muutmiseks, et tagada ühenduse kõikidele raudtee-ettevõtjatele kõikide liikmesriikide infrastruktuuride kasutusõigus rahvusvaheliste reisijateveoteenuste osutamiseks. Käesoleva määruse eesmärk on kehtestada õiguslik raamistik avaliku teenindamise lepingute hüvitamiseks ja/või ainuõiguste andmiseks, mitte aga raudteeteenuste turu edasine avamine.

⁽¹⁾ EÜT L 82, 22.3.2001, lk 16.

⁽²⁾ EÜT L 237, 24.8.1991, lk 25. Direktiivi on viimati muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2004/51/EÜ (ELT L 164, 30.4.2004, lk 164).

- (25) Avaliku teenuse puhul lubatakse käesoleva määrusega igal päeval asutusel avaliku teenindamise lepingu raames valida oma avaliku reisijateveoteenuse osutaja. Võttes arvesse liikmesriikide territoriaalse korralduse erinevusi kõnealuses valdkonnas, võib pädevatel asutustel olla õigustatult lubatud sõlmida avaliku teenindamise otselepinguid raudteevõrkudeks.
- (26) Pädevate asutuste eraldatud hüvitis avaliku teenindamise kohustuse täitmiseiga seotud kulude katmiseks tuleks arvutada selliselt, et vältida ülekompenseerimist. Kui pädev asutus kavatseb sõlmida avaliku teenindamise lepingu ilma võistleva pakkumismenetlusest, peaks ta kinni pidama ka üksikasjalikest eeskirjadest, millega tagatakse hüvitissummade asjakohasus ning mille eesmärgiks on teenuste tõhusus ja kvaliteet.
- (27) Kaaludes asjakohaselt avaliku teenindamise kohustuste avaliku reisijateveoteenuste nõudlusega vastavusseviimise igakülgset mõju lisas esitatud arvestusskeemi abil, saavad pädev asutus ja avaliku teenuse osutaja tõestada ülekompenseerimise vältimist.
- (28) Avaliku teenindamise lepingute sõlmimiseks (välja arvatud erakorraliste meetmete ja lühikesi vahemaid käsitlevate lepingute puhul) peaksid pädevad asutused võtma vajalikke meetmeid, et teatada sellest vähemalt üks aasta ette, et anda võimalikele avaliku teenuse osutajatele võimalus reageerida.
- (29) Avaliku teenindamise otselepingutele tuleks kohaldada suuremat läbipaistvust.
- (30) Kuna pädevad asutused ja avaliku teenuse osutajad vajavad aega käesoleva määruse sätetega kohandamiseks, tuleks sätestada üleminekukord. Pidades silmas avaliku teenindamise lepingute järkjärgulist sõlmimist vastavalt käesoleva määruse sätetele, peaksid liikmesriigid esitama komisjonile eduaruande kuue kuu jooksul pärast üleminekuperioodi esimese poole lõppu. Komisjon võib nimetatud aruannete alusel soovitada kohaseid meetmeid.
- (31) Üleminekuperioodi ajal rakendavad pädevad asutused käesoleva määruse sätteid tõenäoliselt eri aegadel. Seega on võimalik, et üleminekuperioodi ajal osalevad reguleeritud konkurentidele kiiremini avanenud turgude avaliku teenuse pakkumismenetlustes avaliku teenuse osutajad turgudelt, mida käesoleva määruse sätted veel ei mõjuta. Selleks, et proportsionaalse tegevuse kaudu vältida ühistranspordituru avamise tasakaalu häirimist, peaks pädevatel asutustel olema üleminekuperioodi teisel poolel õigus tagasi lükata nende ettevõtjate pakkumised, kelle osutatavate ühistransporditeenuste maksumusest on rohkem kui pool kaetud lepingutega, mis ei ole sõlmitud kooskõlas käesoleva määrusega, tingimusel et seda nõuet kohaldatakse mittediskrimineerivalt ja see otsustatakse enne pakkumismenetluse väljakuulutamist.
- (32) Euroopa Ühenduste Kohus osutas Altmark Trans GmbH 24. juuli 2003. aasta otsuses kohtuasjas C-280/00, punktid 87–95⁽¹⁾, et avaliku teenindamise hüvitis ei ole eelis asutamislepingu artikli 87 tähenduses, tingimusel et täidetud on neli kumulatiivset tingimust. Kui nimetatud tingimused ei ole täidetud, kuid täidetud on EÜ asutamislepingu artikli 87 lõikega 1 sätestatud üldised kohaldatavuse tingimused, on avaliku teenindamise hüvitis riigiabi, mille suhtes kehtivad asutamislepingu artiklid 73, 86, 87 ja 88.
- (33) Avaliku teenindamise hüvitis võib osutada vajalikuks riigisisese reisijateveo sektoris, et teenust osutavad ettevõtjad toimiksid nende ülesannete täitmist võimaldavate põhimõtete alusel ja tingimuste kohaselt. Selline hüvitis võib teatud tingimustel olla vastavuses asutamislepingu artikliga 73. Esiteks tuleb kõnealust hüvitist anda selliste teenuste osutamise tagamiseks, mis on üldhuviteenused asutamislepingu tähenduses. Teiseks ei tohi see hüvitis põhjendamatute konkrentsimoonutuste vältimiseks ületada avaliku teenindamise kohustuse täitmise netokulusid, võttes arvesse sellest tulenevaid tulusid ja mõistlikku kasumit.
- (34) Vastavalt käesoleva määruse sätetele pädevate asutuste poolt eraldatavad hüvitised võivad seega olla vabastatud asutamislepingu artikli 88 lõikega 3 sätestatud eelneva teatamise kohustusest.
- (35) Käesolev määrus asendab määrust (EMÜ) nr 1191/69, seega tuleks nimetatud määrus tunnistada kehtetuks. Kaubavedude avalike teenuste puhul aitab kolmeaastane üleminekuperiood järkjärgult kaotada hüvitise, mida komisjon asutamislepingu artiklite 73, 86, 87 ja 88 alusel ei luba. Iga avalike reisijateveoteenuste osutamisega seoses antud hüvitis, mis ei ole hõlmatud käesoleva uue määrusega ning mida võiks käsitleda riigiabina EÜ asutamislepingu artikli 87 lõike 1 tähenduses, peaks olema vastavuses asutamislepingu artiklite 73, 86, 87 ja 88 sätted, sealhulgas kõik Euroopa Ühenduste Kohtu asjaomased tõlgendused ning eelkõige otsus kohtuasjas C-280/00 Altmark Trans GmbH. Selliseid juhtumeid läbi vaadates peaks komisjon seega kohaldama põhimõtteid, mis on sarnased käesoleva määrusega sätestatud põhimõtetega või vajaduse korral üldist majandushuvi pakkuvate teenuste valdkonda käsitlevate muude õigusaktidega.

⁽¹⁾ EKL 2003, I-7747.

(36) Käesolev määrus hõlmab nõukogu 4. juuni 1970. aasta määruse (EMÜ) nr 1107/70 (raudtee-, maantee- ja siseveetranspordile antava abi kohta) ⁽¹⁾ reguleerimisala. Varasemat määrust peetakse vananenuks, kuna sellega piiratakse asutamislepingu artikli 73 kohaldamist, andmata asjakohast õiguslikku alust käibel olevate investeerimiskavade lubamiseks, eelkõige seoses transpordi infrastruktuuri investeerimisega avaliku ja erasektori partnerluse raames. Seega tuleks nimetatud määrus kuulutada kehtetuks, et kõnealuse sektori pideva arengu huvides saaks kohasel viisil rakendada asutamislepingu artiklit 73, ilma et see piiraks käesoleva määruse või nõukogu 26. juuni 1969. aasta määruse (EMÜ) nr 1192/69 raudtee-ettevõtjate finantskohustuste ja soodustuste tasandamise ühisreeglite kohta ⁽²⁾ kohaldamist. Asjakohaste ühenduse eeskirjade kohaldamise hõlbustamise eesmärgil esitab komisjon 2006. aasta jooksul ettepaneku riigiabi suuniste kohta seoses raudteeinvesteeringute, sealhulgas infrastruktuuri tehtavate investeeringutega.

(37) Komisjon peaks esitama aruande, et hinnata käesoleva määruse rakendamist ja avalike reisijateveoteenuste osutamises ühenduses toimuvat arengut, eelkõige avalike reisijateveoteenuste kvaliteeti ja avaliku teenindamise otselepingute sõlmimise mõju. Vajaduse korral võib nimetatud aruandega koos esitada asjakohased ettepanekud käesoleva määruse muumiseks,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Eesmärk ja reguleerimisala

1. Käesoleva määruse eesmärgiks on määratleda, kuidas pädevad asutused võivad kooskõlas ühenduse õiguse eeskirjadega sekkuda avaliku reisijateveo valdkonda, et tagada üldhuvi-teenuste osutamine, mis oleksid muu hulgas mitmekesisemad, turvalisemad, parema kvaliteediga või odavamad kui üksnes turuseaduste poolt reguleeritud teenused.

Selleks sätestatakse käesoleva määrusega tingimused, mille kohaselt pädevad asutused hüvitavad transpordiettevõtjale, kellele nad avaliku teenindamise kohustuseks teevad või kellega lepingu sõlmivad, sellega kaasnevad kulud ja/või annavad neile avaliku teenindamise kohustuse eest ainuõigused.

2. Käesolevat määrust kohaldatakse riigisisestele ja rahvusvahelistele avalikele reisijateveoteenustele raudteel ja muudel rööbasteedel ning maanteel, välja arvatud teenuste puhul, mida

osutatakse peamiselt nende ajaloolise huviväärsuse või turismi-väärtuse tõttu. Liikmesriigid võivad käesolevat määrust kohaldada avalikule reisijateveole siseveeteedel.

3. Käesolevat määrust ei kohaldata riiklike ehitustööde kontsessioonidele Euroopa Parlamendi ja nõukogu 31. märtsi 2004. aasta direktiivi 2004/17/EÜ (millega kooskõlastatakse vee-, energeetika-, transpordi- ja postiteenuste sektoris tegutsevate ostjate hankemenetlused) ⁽³⁾ artikli 1 lõike 3 punkti a tähenduses ega Euroopa Parlamendi ja nõukogu 31. märtsi 2004. aasta direktiivi 2004/18/EÜ (ehitustööde riigihankelepingute, asjade riigihankelepingute ja teenuste riigihankelepingute sõlmimise korra kooskõlastamise kohta) ⁽⁴⁾ artikli 1 lõike 3 tähenduses.

Artikkel 2

Mõisted

Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:

- a) *avalik reisijateveo* — üldist majandushuvi pakkuvad reisijateveoteenused, mida osutatakse avalikkusele mittediskrimineerivalt ja pidevalt;
- b) *pädev asutus* — liikmesriigi või liikmesriikide mis tahes ametiasutus või ametiasutuste rühm, kelle pädevuses on sekkuda avaliku reisijateveo korraldamisse antud geograafilises piirkonnas, või mis tahes selleks volitatud asutus;
- c) *kohalik pädev asutus* — mis tahes pädev asutus, kelle territoriaalne pädevusala ei hõlma kogu riiki;
- d) *avaliku teenuse pakkuja* — mis tahes riiklik või eraõiguslik ettevõtja või ettevõtjate rühm, kes osutab avalikku reisijateveoteenust või mis tahes riiklik organ, kes osutab avalikku reisijateveoteenust;
- e) *avaliku teenindamise kohustus* — pädeva asutuse määratletud või kindlaksmääratud nõue üldist huvi pakkuva avaliku reisijateveoteenuse osutamise tagamiseks, mida teenusepakkuja oma majanduslikest huvidest lähtuvalt ilma hüvitusega ei osutaks või ei osutaks samas mahus või samadel tingimustel;
- f) *ainuõigus* — õigus, millega antakse ühele avaliku teenuse osutajale õigus teatud avalike reisijateveoteenuste osutamiseks teataval liinil, teatavas võrgus või teatavas piirkonnas, välis-tades sealjuures mis tahes teise võimaliku teenusepakkuja;
- g) *avaliku teenindamise hüvitis* — mis tahes eelis, eelkõige rahaline, mida pädev asutus riiklikest vahenditest otseselt või kaudselt eraldab avaliku teenindamise kohustuse täitmise perioodi jooksul või selle perioodiga seoses;

⁽¹⁾ EÜT L 130, 15.6.1970, lk 1. Määrust on viimati muudetud määrusega (EÜ) nr 543/97 (EÜT L 84, 26.3.1997, lk 6).

⁽²⁾ EÜT L 156, 28.6.1969, lk 8. Määrust on viimati muudetud 2003. aasta ühinemisaktiga.

⁽³⁾ ELT L 134, 30.4.2004, lk 1. Direktiivi on viimati muudetud komisjoni määrusega (EÜ) nr 2083/2005 (ELT L 333, 20.12.2005, lk 28).

⁽⁴⁾ ELT L 134, 30.4.2004, lk 114. Direktiivi on viimati muudetud komisjoni määrusega (EÜ) nr 2083/2005.

h) *otselepingu sõlmimine* — avaliku teenuse lepingu sõlmimine konkreetse avaliku teenuse pakkujaga ilma eelneva võistleva pakkumismenetlusest;

i) *avaliku teenindamise leping* — üks või mitu õiguslikult siduvat õigusakti, mis kinnitavad kokkulepet pädeva asutuse ja avaliku teenuse osutaja vahel, mille kohaselt avaliku teenuse osutajale tehakse ülesandeks avaliku teenindamise kohustusest tulenevate avaliku reisijateveoteenuste haldamine ja osutamine; liikmesriigi õigussüsteemist olenevalt võib lepinguks olla ka pädeva asutuse poolt vastuvõetud otsus

— eraldiseisva õigusakti või eeskirja kujul või

— nii, et see otsus sisaldab tingimusi, mille korral pädev asutus võib osutada teenuseid ise või teha see ülesandeks sõltuvale teenusepakkujale;

j) *maksumus* — avaliku reisijateveoteenuse, liini, lepingu või hüvitiskorra maksumus, mis vastab avaliku teenuse osutaja või osutajate kogutasule ilma käibemaksuta, sealhulgas ametiasutuste makstavad mis tahes liiki hüvitised ning sõidupiletite müügist saadav tulu, mida ei maksta välja kõnealusele pädevale asutusele;

k) *üldeeskiri* — meede, mida kohaldatakse diskrimineerimata kõikidele samalaadsetele reisijateveoteenustele pädeva asutuse vastutusalasse kuuluvas konkreetsetes territoriaalses piirkonnas;

l) *avalikud integreeritud reisijateveoteenused* — ühendatud transporditeenus kindlaksmääratud geograafilises piirkonnas ühtse infoteenuse, piletisüsteemi ja sõiduplaaniga.

Artikkel 3

Avaliku teenindamise lepingud ja üldeeskirjad

1. Kui pädev asutus otsustab valitud teenusepakkujale anda avaliku teenindamise kohustuste täitmise eest ainuõiguse ja/või määrata ükskõik millise hüvitise, peab ta seda tegema avaliku teenindamise lepingu raames.

2. Erandina lõikest 1 võib avaliku teenindamise kohustusi, mille eesmärgiks on maksimumtariifide kehtestamine kõikidele reisijatele või teatavatele reisijatekategoriatele, määratleda ka üldeeskirjadega. Vastavalt artiklitele 4 ja 6 ning lisas sätestatud põhimõtetele hüvitab pädev asutus avaliku teenuse osutajatele üldeeskirjadega kehtestatud tariifikohustuste täitmisest tulenevate kulude ja tulude positiivse või negatiivse finantsmõju sellisel viisil, mis väldib ülekompenseerimist. See ei piira pädevate asutuste õigust kaasata maksimumtariife kehtestavaid avaliku teenindamise kohustusi avaliku teenindamise lepingutesse.

3. Ilma et see piiraks asutamislepingu artiklite 73, 86, 87 ja 88 sätete kohaldamist, võivad liikmesriigid käesoleva määruse reguleerimisalast välja jätta avaliku teenindamise kohustuste täitmise rahalisi hüvitisi käsitlevad üldeeskirjad, millega kehtestatakse maksimumtariifid õpilastele, üliõpilastele, praktikantidele ja liikumispuudega isikutele. Nendest üldeeskirjadest tuleb teatada vastavalt asutamislepingu artiklile 88. Selline teatamine peab sisaldama täielikku teavet meetme ja eelkõige arvutamismeetodi üksikasjade kohta.

Artikkel 4

Avaliku teenindamise lepingute ja üldeeskirjade kohustuslik sisu

1. Avaliku teenindamise lepingud ja üldeeskirjad:

i) määratlevad selgesõnaliselt avaliku teenindamise kohustused, mida avaliku teenuse osutaja peab täitma, ning asjaomased territoriaalsed piirkonnad;

ii) kehtestavad eelnevalt objektiivsel ja läbipaistval viisil näitajad, mille põhjal hüvitis tuleb ülekompenseerimist vältival viisil arvutada. Kooskõlas artikli 5 lõigetega 2, 4, 5, ja 6 sõlmitud avaliku teenindamise lepingute puhul määratakse need näitajad kindlaks sellisel viisil, et ükski hüvitis ei või ületada avaliku teenindamise kohustuse täitmisest tulenevate netokulude ja -tulude finantsmõju katmiseks nõutavat summat, võttes arvesse avaliku teenuse osutaja sellega saadavat tulu ning mõistlikku kasumit;

iii) määratletakse teenuse osutamisega seotud kulude jaotuskord. Need kulud võivad sisaldada eelkõige personalikuluseid, energikuluseid, infrastruktuuriga seotud kulusid, ühistranspordisõidukite, veeremite ja reisijateveoteenuste osutamiseks vajalike rajatiste hooldus- ja remondikuluseid ning püsikuluseid ja asjakohast kapitalitulu.

2. Avaliku teenindamise lepingute ja üldeeskirjadega määratakse piletimüügist saadava tulu jaotuskord; see tulu võib jääda avaliku teenuse osutajale, kuuluda väljamaksmisele pädevale asutusele või nende vahel jagamisele.

3. Avaliku teenindamise lepingute kestus on piiratud ega ületa kümnet aastat bussiteenuste ja viitteist aastat reisijateveoteenuste puhul raudteel või muudel rööbasteedel. Mitme erineva transpordiliigiga seotud teenuste puhul on lepingute kestus piiratud 15 aastaga, kui transpordi osa raudteel või muudel rööbasteedel ületab 50 % kõnealuste teenuste maksumusest.

4. Arvestades varade amortiseerumist, võib vajaduse korral pikendada avaliku teenindamise lepingu kestust maksimaalselt 50 % võrra, kui avaliku teenuse osutaja antavad vahendid on avaliku teenindamise lepinguga hõlmatud reisijateveoteenuste osutamiseks vajalike põhivahenditega võrreldes olulised ning need on seotud valdavalt selle lepinguga hõlmatud reisijateveoteenustega.

Kui seda õigustavad eripärasest geograafilisest asendist tulenevad kulud, võib lõikes 3 määratletud avaliku teenindamise lepingute kestust pikendada äärepoolseimates piirkondades maksimaalselt 50 %.

Kui seda õigustab varade amortiseerumine seoses erakorraliste investeeringutega infrastruktuuri, veeremisse või sõidukitesse ning kui avaliku teenindamise leping on sõlmitud ausa võistleva pakkumismenetluse teel, võib avaliku teenindamise leping olla pikema kestusega. Kõnealusel juhul läbipaistvuse tagamiseks esitab pädev asutus komisjonile ühe aasta jooksul pärast lepingu sõlmimist avaliku teenindamise lepingu ja selle pikemat kestust õigustavad elemendid.

5. Ilma et see piiraks liikmesriikide ja ühenduse õigust, sealhulgas tööturu osapoolte vahel sõlmitud kollektiivlepinguid, võivad pädevad asutused nõuda valitud avaliku teenuse osutajalt, et see annaks eelnevalt tööle võetud töötajatele õigused, mis neil oleks juhul, kui nad oleks üle viidud direktiivi 2001/23/EÜ kohaselt. Kui pädevad asutused nõuavad avaliku teenuse osutajalt teatud sotsiaalsete standardite järgimist, peavad pakkumisdokumentid ja avaliku teenindamise lepingud sisaldama asjaomase personali loetelu, personali lepingujärgsete õiguste läbipaistvaid üksikasju ning tingimusi, mille alusel on töötajad teenustega seotud.

6. Kui pädevad asutused nõuavad vastavalt siseriiklikule õigusele avaliku teenuse osutajalt teatud sotsiaalsete standardite järgimist, peavad need standardid sisalduma pakkumisdokumentides ja avaliku teenindamise lepingutes.

7. Pakkumisdokumentid ja avaliku teenindamise lepingud peavad olema läbipaistvad allhanke tegemise võimalikkuse osas. Avaliku teenindamise leping määrab kooskõlas liikmesriigi ja ühenduse õigusega kindlaks allhankete kohaldatavad tingimused.

Artikkel 5

Avaliku teenindamise lepingute sõlmimine

1. Avaliku teenindamise lepingud reisijateveo kohta sõlmitakse vastavalt käesoleva määrusega sätestatud eeskirjadele. Teenuselepingud või teenuste riigihankelepingud, nagu on defineeritud direktiivis 2004/17/EÜ või direktiivis 2004/18/EÜ avaliku reisijateveoteenuse osutamise kohta bussi või trammiga, sõlmitakse kooskõlas nimetatud direktiivides sätestatud menetlustega, kui selliseid lepinguid ei sõlmita nimetatud direktiivides

määratletud kontsessioonilepingute kujul. Kui lepingud sõlmitakse kooskõlas direktiividega 2004/17/EÜ või 2004/18/EÜ, ei kohaldata käesoleva artikli lõikeid 2–6.

2. Kui see ei ole siseriikliku õigusega keelatud, võib iga kohalik pädev asutus olenemata sellest, kas tegemist on avalikku integreeritud reisijateveoteenust osutava üksiku asutuse või asutuste rühmaga, otsustada, kas osutada avalikku reisijateveoteenust ise või sõlmida avaliku teenindamise otselepingud õiguslikult eraldiseisva üksusega, kelle üle kohalik pädev asutus, või pädevate asutuste rühma korral vähemalt üks kohalik pädev asutus, teostab kontrolli, mis on samalaadne tema enda osakondade üle teostatava kontrolliga (edaspidi "sõltuv teenusepakkuja"). Juhul kui kohalik pädev asutus teeb sellise otsuse, kohaldatakse järgmist:

a) selleks, et määratleda, kas kohalik pädev asutus teostab sellist kontrolli, tuleb arvesse võtta selliseid tegureid nagu pädeva asutuse esindatuse tase teenusepakkuja haldus-, juht- või järelevalveorganites, teenusepakkuja põhikirjas esinevad sellekohased andmed, omandisuhe, pädeva asutuse tegelik mõju ja kontroll teenusepakkuja strateegiliste ja üksikute juhtimisotsuste üle. Kooskõlas ühenduse õigusega ei ole käesoleva lõike tähenduses kontrolli tuvastamiseks kohustuslik nõue, et pädeval riiklikul asutusel (eelkõige avaliku ja erasektori partnerluse korral) oleks 100 %line omandiõigus, tingimusel et valdav avaliku sektori mõju on olemas ja et kontrolli võib tuvastada muude kriteeriumite põhjal;

b) käesoleva lõike kohaldamise tingimuseks on, et sõltuva teenusepakkuja ja iga üksuse, kelle üle sellel teenusepakkujal on kas või minimaalne mõju, avaliku reisijateveoga seotud tegevus toimub kohaliku pädeva asutuse haldusterritooriumil, olenemata väljuvatest liinidest või selle tegevuse muudest kõrvalelementidest, mis sisenevad naabruses asuva kohaliku pädeva asutuse territooriumile, ning et nad ei osale väljaspool kohaliku pädeva asutuse haldusterritooriumi korraldatavates pakkumismenetlustes avaliku reisijateveoteenuse osutamise kohta;

c) hoolimata punktist b võib sõltuv teenusepakkuja osaleda ausas võistlevas pakkumismenetluses kaks aastat enne temaga sõlmitud avaliku teenindamise otselepingu lõppemist, kui on vastu võetud lõplik otsus alata sõltuva teenusepakkuja lepinguga hõlmatud avalike reisijateveoteenuste suhtes aus võistlev pakkumismenetlus ning sõltuv teenusepakkuja ei ole sõlminud ühtegi teist avaliku teenindamise otselepingut;

d) kohaliku pädeva asutuse puudumisel kohaldatakse punkte a, b ja c riiklikule asutusele mitteüleriigilise territoriaalse piirkonna kasuks, kui sõltuv teenusepakkuja ei osale võistlevas pakkumismenetluses seoses avaliku reisijateveoteenuse osutamisega väljaspool piirkonda, mille kohta avaliku teenindamise leping oli sõlmitud.

3. Iga pädev asutus, kes pöördub kolmanda osapoole poole, kes ei ole sõltuv teenusepakkuja, peab avaliku teenindamise lepingud sõlmima võistleva pakkumismenetluse alusel, välja arvatud lõigete 4, 5 ja 6 sätestatud juhtudel. Võistleva pakkumismenetluse jaoks vastu võetud menetlus on avatud võrdselt kõikidele ettevõtjatele ning selles järgitakse läbipaistvuse ja mittediskrimineerimise põhimõtteid. Pärast pakkumiste esitamist ja võimalikku eelvalikut võib menetlus sisaldada läbirääkimisi vastavalt nimetatud põhimõtetele, et määrata kindlaks, kuidas kõige paremini spetsiifilistele või keerukatele nõuetele vastata.

4. Kui see ei ole siseriikliku õigusega keelatud, võivad pädevad asutused otsustada sõlmida avaliku teenindamise otselepingud kas siis, kui nende lepingute hinnanguline keskmine aastane maksumus on väiksem kui üks miljon eurot või kui need käsitlevad avaliku reisijateveoteenuse osutamist aastas vähem kui 300 000 kilomeetri ulatuses.

Juhul, kui avaliku teenindamise otseleping sõlmitakse väikese või keskmise suurusega ettevõtjaga, kellele kuulub mitte rohkem kui 20 sõidukit, võib neid piirmäärasid suurendada kas hinnangulise keskmise aastase maksumuseni vähem kui 1,7 miljonit eurot või aastas osutatud avalike reisijateveoteenuste osas vähem kui 500 000 kilomeetrit.

5. Teenuste osutamise katkemisel või otsese ohu korral selliseks olukorraks võib pädev asutus võtta erakorralisi meetmeid. Need erakorralised meetmed seisnevad kas avaliku teenindamise otselepingu sõlmimises, ametlikus kokkuleppes avaliku teenindamise lepingu pikendamise kohta või teatud avaliku teenindamise kohustuste määramises. Avaliku teenuse osutajal on õigus vaidlustada otsus, millega talle pannakse teatud avaliku teenindamise kohustused. Erakorraliste meetmetena sõlmitud või pikendatud avaliku teenindamise lepingute või selliste kohustuste määramise kestus ei ületa kahte aastat.

6. Kui see ei ole siseriikliku õigusega keelatud, võivad pädevad asutused otsustada sõlmida avaliku teenindamise otselepingud raudteetranspordi, kuid mitte muude rööbastranspordiliikide, nagu metroo või trammide kohta. Erandina artikli 4 lõikest 3 ei ületa selliste lepingute kestus kümnet aastat, välja arvatud juhul, kui kohaldatakse artikli 4 lõiget 4.

Artikkel 6

Avalike teenuste hüvitamine

1. Sõltumata lepingu sõlmimise viisist peavad kõik üldeeskirjaga või avaliku teenindamise lepinguga seotud hüvitised olema kooskõlas artikli 4 sätetega. Kõik hüvitised, mis on seotud vastavalt artikli 5 lõigetele 2, 4, 5 või 6 sõlmitud avaliku teenindamise otselepinguga või üldeeskirjaga, peavad sõltumata oma laadist vastama ka lisas esitatud sätetele.

2. Komisjoni kirjalikul nõudmisel esitavad liikmesriigid kolme kuu jooksul või nimetatud nõudmises kindlaksmääratud pikema ajavahemiku jooksul kogu teabe, mida komisjon peab vajalikuks, et otsustada, kas eraldatud hüvitis on vastavuses käesoleva määrusega.

Artikkel 7

Avaldamine

1. Iga pädev asutus avalikustab kord aastas koondaruande tema pädevusse kuuluvate avaliku teenindamise kohustuste, väljavalitud avaliku teenuse osutajate, neile avaliku teenuse osutajatele makstavate hüvitiste ja hüvitisena antud ainuõiguste kohta. See aruanne võimaldab kontrollida ja hinnata ühis-transportivõrgu toimivust, kvaliteeti ja rahastamist.

2. Iga pädev asutus võtab vajalikud meetmed, et hiljemalt üks aasta enne pakkumiskutse väljakuulutamist või otselepingu sõlmimist oleks *Euroopa Liidu Teatajas* avaldatud vähemalt järgmine teave:

- a) pädeva asutuse nimi ja aadress;
- b) kavandatav lepingu sõlmimise laad;
- c) lepingu sõlmimisega potentsiaalselt seotud teenused ja territooriumid.

Pädevad asutused võivad otsustada seda teavet mitte avaldada juhul, kui avaliku teenindamise lepingud käsitlevad avalike reisijateveoteenuste osutamist aastas vähem kui 50 000 kilomeetri ulatuses.

Juhul, kui nimetatud teave pärast avaldamist muutub, avaldab pädev asutus võimalikult kiiresti paranduse. See parandus ei piira otselepingu või pakkumiskutse alguskuupäeva.

Käesolevat lõiget ei kohaldata artikli 5 lõikele 5.

3. Raudteetranspordi käsitlevate avaliku teenindamise otselepingute sõlmimise korral artikli 5 lõike 6 kohaselt avalikustab pädev asutus järgmise teabe ühe aasta jooksul pärast lepingu sõlmimist:

- a) lepingu sõlminud üksus ja selle omandiline kuuluvus;
- b) avaliku teenindamise lepingu kestus;
- c) osutatavate reisijateveoteenuste kirjeldus;
- d) rahalise hüvitise näitajate kirjeldus;
- e) kvaliteediga seotud eesmärgid;
- f) põhivaradega seotud tingimused.

4. Pädev asutus edastab huvitatud isiku palvel avaliku teenindamise otsulepingu sõlmimise otsuse põhjenduse.

Artikkel 8

Üleminekusätted

1. Avaliku teenindamise lepingud reisijateveo kohta sõlmitakse vastavalt käesoleva määrusega sätestatud eeskirjadele. Teenuselepingud või teenuste riigihankelepingud, nagu on defineeritud direktiivis 2004/17/EÜ või direktiivis 2004/18/EÜ avaliku reisijateveoteenuse osutamise kohta bussi või trammiga, sõlmitakse kooskõlas nimetatud direktiivides sätestatud menetlustega, kui selliseid lepinguid ei sõlmita nimetatud direktiivides määratletud kontsessioonilepingute kujul. Kui lepingud sõlmitakse kooskõlas direktiividega 2004/17/EÜ või 2004/18/EÜ, ei kohaldata käesoleva artikli lõikeid 2–4.

2. Ilma et see piiraks lõike 3 kohaldamist, peab avaliku teenindamise lepingute sõlmimine transpordi kohta raudteel ja maanteel olema käesoleva määruse artikliga 5 vastavuses alates ... (*). Selle üleminekuperioodi jooksul võtavad liikmesriigid meetmeid vastavuse järkjärguliseks saavutamiseks artikliga 5, et vältida tõsiseid struktuurilisi probleeme eelkõige veojõudlusega seoses.

Kuue kuu jooksul pärast üleminekuperioodi esimest poolt esitavad liikmesriigid komisjonile eduaruande, milles toovad esile artikli 5 kohase avaliku teenindamise lepingute sõlmimise järkjärgulise rakendamise. Liikmesriikide eduaruannete alusel võib komisjon teha liikmesriikidele ettepaneku asjakohaste meetmete võtmiseks.

3. Lõike 2 kohaldamisel ei võeta arvesse avaliku teenindamise lepinguid, mis on kooskõlas ühenduse ja liikmesriigi õigusega sõlmitud:

- a) ausa võistleva pakkumismenetluse alusel enne 2000. aasta 26. juulit;
- b) muu menetluse kui võistleva pakkumismenetluse alusel enne 2000. aasta 26. juulit;
- c) võistleva pakkumismenetluse alusel alates 2000. aasta 26. juulist ja enne ... (**);
- d) muu menetluse kui võistleva pakkumismenetluse alusel alates 2000. aasta 26. juulist ja enne ... (**).

Punktis a osutatud lepingud võivad jääda kehtima oma tähtaja lõpuni. Punktides b ja c osutatud lepingud võivad jääda kehtima oma tähtaja lõpuni, kuid mitte kauemaks kui 30 aastat. Punktis d osutatud lepingud võivad jääda kehtima oma tähtaja lõpuni, kui nad on piiratud kestusega, mis on võrreldav artiklis 4 osutatud kestustega.

(*) 12 aastat pärast käesoleva määruse jõustumise kuupäeva.

(**) Käesoleva määruse jõustumise kuupäeva.

Avaliku teenindamise lepingud võivad jääda kehtima oma tähtaja lõpuni, kui nende lõpetamine põhjustaks soovimatuid õiguslikke või majanduslikke tagajärgi ning juhul, kui komisjon on andnud oma heakskiidu.

4. Ilma et see piiraks lõike 3 kohaldamist, võivad pädevad asutused lõikes 2 osutatud üleminekuperioodi teisel poolel pakkumiskutse teel sõlmitavate lepingute puhul välistada nende teenusepakkujate osalemise, kes ei suuda tõendada, et käesoleva määruse kohaselt sõlmitud avaliku teenindamise lepingu alusel nende osutatud avaliku transpordi teenuste maksumus moodustab vähemalt poole kõikide avaliku transpordi teenuste maksumusest, mille eest neile makstakse hüvitist või millele neil on ainuõigus. Sellist välistamist ei kohaldata nende teenusepakkujate suhtes, kes osutavad teenuseid, mille pakkumine korraldatakse. Selle kriteeriumi rakendamisel ei võeta arvesse artikli 5 lõikes 5 osutatud erandkorras sõlmitud avaliku teenindamise lepinguid.

Kui pädevad asutused esimeses lõigus osutatud võimalust kasutavad, teevad nad seda diskrimineerimata, välistavad kõik sellele kriteeriumile vastavad võimalikud teenusepakkujad ning teavitavad võimalikke teenusepakkujaid oma otsusest avaliku teenindamise lepingute sõlmimise menetluse alguses.

Asjaomased pädevad asutused teavitavad komisjoni oma kavatsusest seda sätet rakendada hiljemalt kaks kuud enne pakkumiskutse avaldamist.

Artikkel 9

Vastavus asutamislepinguga

1. Ühisturuga on kokkusobivad üksnes need avaliku teenindamise hüvitised, mida käesoleva määruse kohaselt makstakse avaliku reisijateveoteenuse osutamiseks või üldeeskirjadega kehtestatud tariifikohustuste täitmiseks. Need hüvitised on vabastatud asutamislepingu artikli 88 lõikega 3 sätestatud eelneva teatamise kohustusest.

2. Ilma et see piiraks asutamislepingu artiklite 73, 86, 87 ja 88 kohaldamist, võivad liikmesriigid asutamislepingu artikli 73 alusel transpordisektorile jätkuvalt eraldada toetusi, kui need vastavad transpordi koordineerimise vajadusele või kujutavad endast avalike teenuste hulka kuuluvate teatud kohustuste täitmise kulude katmist, välja arvatud käesoleva määrusega hõlmatud teenused, ning eelkõige:

- a) kuni infrastruktuurikulutuste jagamist reguleerivate ühiste eeskirjade jõustumiseni juhul, kui toetusi antakse ettevõtjatele, kes peavad kandma nende kasutatava infrastruktuuriga seotud kulutusi, mida teistel ettevõtjatel ei ole. Sel viisil antavate toetuste suuruse määramisel võetakse arvesse neid infrastruktuurikulutusi, mis konkureerivatel transpordiliikidel puuduvad;
- b) juhul kui toetuste eesmärgiks on edendada kogu ühendusele soodsamate transpordisüsteemide ja -tehnoloogiatega uurimist või arendamist.

Kõnesolevaid toetusi antakse ainult uurimiseks ja arendamise ajaks ning need ei või hõlmata transpordisüsteemide ja -tehno-
loogiate ärieesmärgil kasutamist.

Artikkel 10

Kehtetuks tunnistamine

1. Määrus (EMÜ) nr 1191/69 tunnistatakse kehtetuks. Siiski jätkatakse kolme aasta jooksul pärast käesoleva määruse jõustumist selle sätete kohaldamist kaubaveoteenuste suhtes.
2. Määrus (EMÜ) nr 1107/70 tunnistatakse kehtetuks.

Artikkel 11

Aruanded

Pärast artikli 8 lõikega 2 sätestatud üleminekuperioodi lõppu esitab komisjon aruande käesoleva määruse rakendamise ja avaliku reisijateveoteenuse osutamise arengu kohta ühenduses, hinnates eelkõige avalike reisijateveoteenuste kvaliteedi muutust ja otselepingute mõju, millega vajaduse korral kaasnevad asjakohased ettepanekud käesoleva määruse muutmiseks.

Artikkel 12

Jõustumine

Käesolev määrus jõustub ... (*).

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel,

Euroopa Parlamendi nimel
president

...

Nõukogu nimel
eesistuja

...

(*) Kolm aastat pärast määruse avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

LISA

HÜVITAMISELE KOHALDATAVAD EESKIRJAD ARTIKLI 6 LÕIKES 1 OSUTATUD JUHTUDEL

1. Vastavalt artikli 5 lõigetele 2, 4, 5 või 6 sõlmitud otselepingutega või üldeeskirjaga seotud hüvitisi peab arvutatama käesolevas lisas sätestatud eeskirjade kohaselt.
2. Hüvitis ei või ületada summat, mis vastab avaliku teenindamise kohustuse täitmisest tulenevalt avaliku teenuse osutaja kulude ja tulude suhtes avalduvale kogu positiivse või negatiivse finantsmõjuga võrdsele finantsmõjule. Nimetatud mõju hindamiseks võrreldakse avaliku teenindamise kohustuse täitmise olukorda selle olukorraga, mis oleks olnud juhul, kui seda kohustust ei täidetak. Netofinantsmõju arvutamisel juhindub pädev asutus järgmisest skeemist:

kulud, mis on tehtud tulenevalt pädeva/pädevate asutuse/asutuste poolt määratud ja avaliku teenindamise lepingus ja/või üldeeskirjas sisalduva avaliku teenindamise kohustusest või mitme avaliku teenindamise kohustusest,

 - miinus mis tahes positiivne finantsmõju, mis on saadud kõnealus(t)e avaliku teenindamise kohustus(t)ega seonduvas võrgus,
 - miinus tariifidelt saadud sissetulek või kõnealus(t)e avaliku teenindamise kohustus(t)e täitmisel saadud mis tahes muu tulu,
 - pluss mõistlik kasum,

= netofinantsmõju.
3. Avaliku teenindamise kohustuse täitmisel võib olla mõju teenusepakkuja võimalikule transpordialasele tegevusele väljaspool kõnealust/kõnealuseid avaliku teenindamise kohustust/kohustusi. Ülekompenseerimise või puuduliku kompenseerimise vältimiseks tuleb netofinantsmõju arvestamisel võtta arvesse mõõdetavaid finantsmõjusid teenusepakkuja asjaomasele võrgule.
4. Kulude ja tulude arvestust peab pidama vastavalt kehtivatele raamatupidamis- ja maksustamispõhimõtetele.
5. Kui avaliku teenuse osutaja osutab avaliku teenindamise kohustusele allutatud hüvitavat transporditeenust ning on seotud ka muu tegevusega, peavad nimetatud avalike teenuste raamatupidamisarvestused olema läbipaistvuse suurendamiseks ja ristsubsideerimise vältimiseks eraldatud nii, et täidetud oleksid vähemalt järgmised tingimused:
 - kõikide kõnealuste tegevusvaldkondadega seotud raamatupidamisarvestused on eraldatud ning vastavad varad ja püsikulud on jaotatud vastavalt kehtivatele raamatupidamis- ja maksustamiseskirjadele,
 - kõiki muutuvkulusid, põhjendatud osa püsikuludest ning mõistlikku kasumit, mis on seotud avaliku teenuse osutaja mis tahes muu tegevusega, ei saa ühelgi tingimusel seostada kõnealuse avaliku teenindamisega,
 - avaliku teenindamise kulud peab tasakaalustama tegevuse tulude ja ametivõimude poolt makstavate summadega, ilma tulude võimaliku ülekandmiseta avaliku teenuse osutaja teise tegevusvaldkonda.
6. Mõistliku kasumina peab käsitama selle sektori tavapäraselt kapitali tootlust antud liikmesriigis, mis võtab arvesse ametivõimude sekkumise läbi avaliku teenuse osutajale põhjustatavaid riske või riskide puudumist.
7. Hüvitamise meetod peab olema suunatud sellele, et säilitada või arendada:
 - avaliku teenuse osutaja tõhusat haldustegevust, mida oleks võimalik objektiivselt hinnata, ja
 - piisavalt kõrge kvaliteeditasemega reisijateveoteenuste osutamist.

NÕUKOGU PÕHJENDUSED

I. SISSEJUHATUS

- Komisjon esitas 20. juulil 2005. aastal muudetud ettepaneku, mis käsitleb Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust avaliku reisijateveoteenuse osutamise kohta raudteel ja maanteel ja mis on tuntud avaliku teenindamise kohustuste ettepanekuna ⁽¹⁾. Enne käesolevat muudetud ettepanekut esitas komisjon kaks muud ettepanekut: 27. juulil 2000. aastal esialgse ettepaneku ⁽²⁾ ja 21. veebruaril 2002. aastal muudetud ettepaneku ⁽³⁾.
- Euroopa Parlament võttis oma arvamuse vastu 14. novembril 2001. aastal komisjoni 2000. aasta juuli esialgse ettepaneku alusel ⁽⁴⁾. Euroopa Parlament otsustas käsitleda 2005. aasta juuli ettepanekut 2000. aasta juulis esitatud esialgse ettepaneku muudetud versioonina ja käsitleb seetõttu käesolevat ettepanekut ainult teisel lugemisel.
- Nõukogu jõudis oma 9. juuni 2006. aasta istungil muudetud ettepaneku suhtes poliitilisele kokkuleppele, kusjuures Tšehhi, Kreeka, Luksemburgi ja Malta delegatsioon hoidusid hääletamisest. Nõukogu võttis 11. detsembril 2006. aastal vastu ühise seisukoha.
- Töö käigus arvestas nõukogu Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee ⁽⁵⁾ ning Regioonide Komitee ⁽⁶⁾ arvamust.

II. EUROOPA PARLAMENDI MUUDATUSETTEPANEKUD

Kuna parlamendi esimese lugemise aluseks oli komisjoni 2000. aasta esialgne ettepanek ja nõukogu ühine seisukoht lähtub oluliselt muudetud 2005. aasta ettepanekust, ei saa nõukogu käesolevates põhjendustes viidata parlamendi üksikutele muudatusettepanekutele. Selle asemel käsitleb nõukogu parlamendi esimest lugemist üldiselt ja seoses ühise seisukoha põhielementidega.

III. ÜHISE SEISUKOHA ANALÜÜS

1. Üldülevaade

Praegu kehtiv avaliku teenindamise kohustuste õiguslik raamistik pärineb 1969. aastast ja seda muudeti viimati 1991. aastal ⁽⁷⁾. Nõukogu on seisukohal, et Euroopa avalike reisijateveoteenuste praegune turg, kus tegemist ei ole enam üksnes riiklike, piirkondlike või kohalike teenuseosutajatega, vajab uusi eeskirju. Need eeskirjad peavad vähendama konkurentsimoonutusi, kehtestades teenuseosutajatele mittediskrimineerivad konkurentsitingimused, suurendades läbipaistvust ja tagades õiguskindluse nii teenuseosutajatele kui ka avaliku reisijateveoga tegelevatele ametiasutustele. Tulemuseks olevad võrdsed võimalused soodustavad avalike reisijateveoteenuste turvalisust, tõhusust ja head kvaliteeti.

Komisjoni 2000. ja 2002. aasta ettepanekud ei saavutanud nõukogus vajalikku toetust, mille peamiseks põhjuseks olid liikmesriikide suured erimeelsused seoses konkurentsi suurendamisega avaliku reisijateveo valdkonnas. Lisaks soovisid liikmesriigid ära oodata kohtuotsuse pooleliolevas ALTMARKI kohtuasjas ⁽⁸⁾, mis käsitleb riigiabi sätete kohaldamist avalikele teenustele üldiselt ja täpsemalt ühistranspordile. Nõukogu ühise seisukoha ettevalmistamiseks oli vaja nii komisjoni kui ka liikmesriikide pragmaatilisemat lähenemisviisi. Komisjon pani suuremat rõhku subsidiaarsusele, mis andis tulemuseks eelmistest lihtsama ja paindlikuma ettepaneku, ning pärast aastatepikkusi kogemusi ühistranspordi korraldamise erinevate mudelite kasutamisest suutsid liikmesriigid paremini tunnistada oma vastavaid eeliseid ja puudusi. Lõpuks tõi ALTMARKI kohtuasjas tehtud otsus selgelt esile vajaduse ajakohastada avalikku reisijatevedu käsitlevaid ühenduse õigusakte.

⁽¹⁾ ELT C 49, 28.2.2006, lk 37.

⁽²⁾ EÜT C 365 E, 19.12.2000, lk 169.

⁽³⁾ EÜT C 151 E, 25.6.2002, lk 146.

⁽⁴⁾ EÜT C 140 E, 13.6.2002, lk 164.

⁽⁵⁾ ELT C 195, 18.8.2006, lk 20.

⁽⁶⁾ ELT C 192, 16.8.2006, lk 1.

⁽⁷⁾ Nõukogu 26. juuni 1969. aasta määrus (EMÜ) nr 1191/69 raudtee-, maantee- ja siseveetranspordis osutatavate avalike teenuste kontseptsioonist tulenevaid kohustusi puudutavate liikmesriikidepoolsete meetmete kohta (EÜT L 156, 28.6.1969, lk 1), viimati muudetud määrusega (EMÜ) nr 1893/91 (EÜT L 169, 29.6.1991, lk 1).

⁽⁸⁾ 24. juuli 2003. aasta otsus kohtuasjas C-280/00: Altmark Trans GmbH ja Regierungspräsidium Magdeburg v. Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH (EKL 2003, lk I-7747).

Ühises seisukohas tasakaalustab nõukogu mitmed huvid: ametiasutuste võime määrata kindlaks viis, kuidas nad ühiskondlikku transporti korraldavad, soovi suurendada konkurentsi ühistranspordisektoris pakkumismenetluste alusel sõlmitavate avaliku teenindamise lepingute abil (mida nimetatakse ka "reguleeritud konkurentiks") ning vajaduse saavutada uus õiguslik raamistik, mis arvestab olemasolevate ühistranspordisüsteemide iseärasusi ja annab nimetatud süsteemidele piisavalt aega uute eeskirjadega kohanemiseks. Nõukogu tegi komisjoni ettepanekusse ka muudatusi, et hõlbustada selle praktikas rakendamist.

2. Olulisemad poliitilised küsimused

2.1. Reguleerimisala

Nõukogu täpsustab määruse reguleerimisalana selliseid raudteel ja maanteel osutatavaid avalikke reisijateveoteenuseid, mille puhul pädevad asutused avaliku teenuse osutamise kohustuse määramisel või sellekohase lepingu sõlmimisel hüvitavad teenuseosutajale tema kantud kulud ja/või annavad avaliku teenindamise kohustuste täitmise eest ainuõiguse. Euroopa ühistranspordi turu arengut silmas pidades on nõukogu seisukohal, et reguleerimisala kitsendamine kohalikule transpordile, nagu soovitas parlament, ei ole enam asjakohane.

Lisaks piirduvad komisjoni 2005. aasta ettepanek raudtee- ja maanteetranspordiga erinevalt 2000. ja 2002. aasta ettepanekutest, mis hõlmasid eraldi teemana ka siseveeteedel toimuvat avalikku reisijatevedu. Määrust kohaldataks vaid sellistele siseveeteede teenustele, mis moodustavad osa laiemast ühistranspordisüsteemist. Nüüd on nõukogu arvesse võtnud varasemate ettepanekute suunitlust ja lisanud ühisesse seisukohta sätte, mis lubab liikmesriikidel soovi korral kohaldada määrust siseveeteedel osutatavatele avalikele reisijateveoteenustele.

Ühises seisukohas selgitab nõukogu, milliste lepingute suhtes määrust kohaldatakse. Esiteks juhib nõukogu tähelepanu sellele, et lepingud avalike reisijateveoteenuste osutamiseks bussi või tram-miga tuleb sõlmida vastavalt riigihanke direktiivides sätestatud menetlustele, kui tegemist ei ole kontsessioonilepingutega. Nii täpsustab nõukogu komisjoni väljapakutud lähenemisviisi, mis jätab ametiasutustele kohaldatava korra valiku võimaluse. Kui avaliku teenuse leping sisaldab teenuseosutaja jaoks riski, kohaldatakse käesolevat määrust, kui risk aga puudub, kohaldatakse riigihanke direktiive⁽¹⁾. Selle haldusliku valikuvõimaluse tõttu eelistab nõukogu komisjoni lähenemist parlamendi omale, mille kohaselt tuleks määrust kohaldada kõigi avaliku reisijateveo lepingute suhtes. Teiseks jäetakse ühise seisukohaga määruse reguleerimisalast selgesõnaliselt välja riiklike ehitustööde kontsessioonid, märkides, et sedalaadi lepingute puhul kohaldatav kord on sätestatud riigihanke direktiivides.

Lõpuks lubab nõukogu ametiasutuste paindlikkuse suurendamiseks neil määruse reguleerimisalast välja jätta avaliku teenindamise kohustuste rahalise hüvitamise üldeeskirjad, millega kehtestatakse sõidutariifide ülempiir õpilastele, praktikantidele ja liikumispuudega isikutele.

2.2. Otseleping

Nõukogu on seisukohal, et süsteem, mis annab pädevatele asutustele valikuvabaduse pakkumismenetluse ja otselepingu vahel, on ühistranspordi kvaliteedi ja tõhususe parandamise parim tagatis. Seda silmas pidades jätab nõukogu oma ühises seisukohas alles komisjoni väljapakutud neli erandit, mille puhul ametiasutused võivad sõlmida otselepinguid, kuid lisab mitmed muudatused lepingute sõlmimise täpse viisi kohta.

⁽¹⁾ Direktiiv 2004/18/EÜ ehitustööde riigihankelistingute, asjade riigihankelistingute ja teenuste riigihankelistingute sõlmimise korra kooskõlastamise kohta (ELT L 134, 30.4.2004, lk 114) või direktiiv 2004/17/EÜ, millega kooskõlastatakse vee-, energeetika-, transpordi- ja postiteenuste sektoris tegutsevate ostjate hankemenetlused (ELT L 134, 30.4.2004, lk 1).

2.2.1. Sõltuv teenuseosutaja

Nõukogu tervitab komisjoni ettepanekut lubada pädevatel asutustel, kes ei soovi oma avalikke transporditeenuseid enampakkumisele panna, osutada nimetatud teenuseid ise või sõlmida selleks otseleping kolmanda osapoollega, kelle üle nad teostavad kontrolli, mis on sarnane nende endi osakondade üle teostatava kontrolliga (nn sõltuv teenuseosutaja). Nõukogu nõustub parlamendi esimese lugemise ja komisjoni muudetud ettepanekuga selles, et konkurentsimoonutuste ohu vältimiseks ei tohiks sõltuv teenuseosutaja põhimõtteliselt osaleda pakkumismenetlustes väljaspool selle ametiasutuse piirkonda, kes temaga otselepingu sõlmis.

Kuigi nõukogu toetab oma ühises seisukohas sõltuva teenuseosutaja üldist kontseptsiooni, lisab ta komisjoni ettepanekule mitu sätet, et võtta arvesse riiklike ja kohalike transpordisüsteemide eripära:

- tunnustades liikmesriikide vastutust ühistranspordi korraldamise eest, jääb liikmesriikidele õigus seadusega keelata kohalikel asutustel kasutada avaliku teenindamise otselepingute sõlmimise võimalust oma territooriumil,
- lisaks "pädeva asutuse" määratlusele rõhutab nõukogu, et mõiste "pädev kohalik asutus" hõlmab nii üksikasutust kui ka asutuste rühma, kes pakuvad ühendatud transporditeenuseid,
- säilitatud on ametiasutuse poolt sõltuva teenuseosutaja üle teostatava kontrolli kindlakstegemise alus komisjoni väljapakutud kujul, kuid täpsustatakse, et täielik kuulumine riigile ei ole sellise kontrolli kohustuslikuks eelduseks,
- selgitatakse sõltuva teenuseosutaja territoriaalse piirangu küsimust, et vältida vajadust piirata haldusterritooriumite piire ületavaid transporditeenuseid reisijate huvide vastaselt,
- sõltuvatel teenuseosutajatel, kelle otseleping hakkab lõppema, lubatakse teatud tingimustel osaleda võistupakkumistel, et nad saaksid valmistuda tegutsemiseks konkurentsi tingimustes,
- kohaliku pädeva asutuse puudumisel võib avaliku teenindamise lepingu sõltuva teenuseosutajaga sõlmida riiklik ametiasutus.

2.2.2. Väikesemahulised lepingud

Nõukogu ei muuda piirmäärasid, millest väiksema mahu puhul võib sõlmida avaliku teenindamise otselepinguid, nagu komisjon parlamendi esimese lugemise tulemust arvestades välja pakkus. Ametiasutus võib pakkumismenetlusest loobuda, kui lepingu keskmine maksumus on väiksem kui üks miljon eurot aastas või kui leping näeb ette avalike reisijateveoteenuste osutamist aastas 300 000 kilomeetrist väiksemas mahus. Arvestades parlamendi huvi väikeettevõtlike vastu, lisab nõukogu täiendavad piirmäärad väikeste ja keskmise suurusega ettevõtete jaoks, kellele kuulub kuni 20 sõidukit. Sellisel juhul on otselepingute sõlmimine lubatud, kui avaliku teenindamise lepingu keskmine maksumus on väiksem kui 1,7 miljonit eurot aastas või kui avalikku reisijateveoteenust osutatakse aastas 500 000 kilomeetrist väiksemas mahus. Tunnustamaks liikmesriikide vastutust ühistranspordi korraldamise eest, antakse ühise seisukohaga liikmesriikidele õigus soovi korral keelata ametiasutustel kasutada nende haldusterritooriumil otselepingute sõlmimise võimalust väikesemahuliste lepingute puhul.

2.2.3. Eriolukord

Nõukogu toetab komisjoni ettepanekut, mille ajendiks on parlamendi esimese lugemise tulemus, lubada sõlmida otselepinguid teenuse katkemise korral või katkemise vahetu ohu korral. Kuid arvestades ajavahemikku, mis kulub uute avaliku teenuse osutamise lepingute sõlmimise korraldamiseks, otsustas nõukogu lubada erakorraliste meetmete rakendamist mitte komisjoni pakutud ühe aasta vaid kahe aasta jooksul. Lisaks on ühises seisukohas tegeliku olukorra kajastamiseks täpsustatud, et erakorralised meetmed võivad

esineda otselepingu, avaliku teenindamise lepingu ametliku pikendamise kokkuleppe või teatavate avaliku teenindamise kohustuste täitmise nõude kujul. Viimati nimetatud juhul on avaliku teenuse osutajal õigus otsus vaidlustada.

2.2.4. Raudtee

Raudteel osutatavate avalike reisijateveoteenuste erilist seisundit arvestades lubab nõukogu ametiasutustel sõlmida avaliku teenindamise otselepinguid kogu raudtee ulatuses, kui see ei ole keelatud siseriiklike õigusaktidega. Laiendades otselepingute sõlmimise võimalust komisjoni pakutud piirkondlikelt ja kaugsõiduliinidelt kogu raudteele, sealhulgas linna (lähiliini) ja ühtsetele transpordivõrkudele, väldib nõukogu raskusi, mis võiksid tekkida vajadusest eristada ühelt poolt kaug- ja piirkondlikke raudteeliine ning teiselt poolt linna (lähiliini). Seoses otselepingute sõlmimise sellise laiendamisega kogu raudteele tegi Rootsi delegatsioon, kellega ühines Itaalia delegatsioon, istungi protokolli kantava avalduse (I lisa), kui transpordi, telekommunikatsiooni ja energeetika nõukogu 9. juunil 2006. aastal poliitilisele kokkuleppele jõudis.

2.3. Lepingute kestus

Avaliku teenindamise lepingute kestuse osas busside, raudtee ja muu rööbastranspordi puhul loob nõukogu tasakaalu ühelt poolt majanduslikust seisukohast mõistliku amortisatsiooniperioodi kehtestamise vajaduse ning teiselt poolt lepingute sellise kestuse vahel, mis oleks stiimuliks uutele teenuseosutajatele. Raudtee ja muu rööbastranspordi puhul jäi nõukogu kavandatava 15 aasta juurde. Busside puhul pikendas nõukogu lepingute kestust komisjoni pakutud kaheksalt aastalt kümnele. Nii järgib nõukogu komisjoni ettepanekut, mida muudeti parlamendi esimese lugemise tulemust arvestades, pikendades erandina vaid bussitranspordi lepingute kestust kahe aasta võrra. Vastukaaluks otselepingute sõlmimise laiendamisele kogu raudteele, ei tohi raudtee otselepingute esialgne kestus ületada kümnet aastat.

Lisaks säilitas nõukogu mõnede muudatustega komisjoni ettepaneku lubada avaliku teenindamise lepingute kestust pikendada maksimaalselt 50 %, kui see on vajalik investeeringuteks. Samuti lubab nõukogu lepinguid 50 % võrra pikendada äärepoolseimates piirkondades, kui see on põhjendatud konkreetsest geograafilisest asukohast tingitud kulude tõttu.

Lõpuks on ühises seisukohas ette nähtud, et erandlikel juhtudel võib lepingu kestust pikendada isegi rohkem kui 50 % võrra. Selline pikendamine peab olema põhjendatud kapitali amortisatsiooniga seoses erakorraliste investeeringutega infrastruktuuri, veeremisse või sõidukitesse. Lisaks peab avaliku teenindamise leping olema sõlmitud õiglase pakkumismenetluse teel ning pikema kestusega lepingut võimaldanud ametiasutus peab edastama lepingu ja selle pikema kestuse põhjendused komisjonile ühe aasta jooksul pärast lepingu sõlmimist.

2.4. Sotsiaalsed standardid ja teenuse kvaliteet

Erinevalt komisjoni 2000. ja 2002. aasta ettepanekutest jätab komisjoni 2005. aasta muudetud ettepanek avalike reisijateveoteenuste sotsiaalsete ja kvaliteedikriteeriumite määramise subsidiaarsuse põhimõtte kohaselt ametiasutuste ülesandeks. Nõukogu toetab sellist lähenemisviisi.

Nõukogu täpsustab ja laiendab komisjoni ettepanekus sisalduvat sätet sotsiaalsete õiguste ülekandmise kohta. Komisjoni ettepanekus sisalduv säte jättis ametiasutuste otsustada, kas väljavalitud avaliku teenuse osutajal on kohustus anda eelnevalt teenuse osutamiseks töölevõetud töötajatele samad õigused, mis neil oleks juhul, kui tegemist oleks direktiivi 2001/23/EÜ kohase üleviimisega. Pidades seda subsidiaarsuse küsimuseks, ei näe nõukogu sarnaselt komisjoniga vajadust muuta see töötajate õigusi käsitlev säte kohustuslikuks, nagu parlament oma esimese lugemise ajal soovitas. Nõukogu lisab kõnealusele sättele siiski kohustuse, et ametiasutused peavad

selliste nõuete kehtestamisel arvestama siseriiklike ja/või ühenduse õigusaktidega seatud piiranguid. Läbipaistvuse suurendamiseks lisab nõukogu oma ühisesse seisukohta kohustuse, et kui ametiasutused nõuavad avaliku teenuse osutajatelt teatavate sotsiaalsete standardite järgimist, siis tuleb pakkumisdokumentides ja avaliku teenindamise lepingutes esitada asjaomaste töötajate nimekiri, nende lepinguliste õiguste läbipaistvad üksikasjad ning tingimused, mille alusel töötajad loetakse teenustega seotud olevateks.

Määruse lihtsustamiseks ja subsidiaarsuse põhimõtet järgides otsustas komisjon oma muudetud ettepanekus mitte kehtestada kvaliteedikriteeriumite loetelu, mida ametiasutused peaksid avaliku teenindamise lepinguid sõlmides kasutama. Ühises seisukohas järgib nõukogu komisjoni mõtet, et ametiasutused peaksid jätkuvalt vastutama kvaliteedinormide kehtestamise eest. Läbipaistvuse suurendamiseks lisab nõukogu siiski kohustuse, et kvaliteedinormide kehtestamise korral peavad ametiasutused esitama need normid oma pakkumisdokumentides ja avaliku teenindamise lepingutes.

2.5. Läbipaistvus

Läbipaistvuse suurendamist silmas pidades tervitab nõukogu komisjoni ettepanekut, mille kohaselt nõutakse pädevatelt asutustelt avaliku teenindamise lepingu sõlmimist, kui avaliku teenindamise kohustuste täitmise eest antakse ainuõigus ja/või makstakse hüvitist. Pealegi on avaliku teenindamise lepingute sõlmimise ja nende sisu läbipaistvus hädavajalik konkurentsimoontonutuste ohu vältimiseks, eelkõige otselepingu sõlmimise korral. Parlament tunnistas avaliku reisijateveosektori läbipaistvuse parandamise tähtsust esimese lugemise ajal mitmel korral.

Ühistranspordisektori veelgi suurema läbipaistvuse saavutamiseks ning vastukaaluks otselepingute sõlmimise võimaluse laiendamisele kogu raudteele lisas nõukogu ühisesse seisukohta järgmised meetmed:

- ametiasutused on iga huvitatud isiku taotlusel kohustatud esitama oma põhjendatud otsused seoses avaliku teenindamise otselepingu sõlmimisega. Transpordi, telekommunikatsiooni ja energeetika nõukogu 9. juuni 2006. aasta istungil teatas Tšehhi delegatsioon, et ei ole selle sättega nõus ja lisas istungi protokollile avalduse, mis on esitatud II lisas,
- raudteel osutatavate avalike teenuste otselepingute puhul on ametiasutustel kohustus avalikustada teatavad andmed ühe aasta jooksul pärast lepingu sõlmimist.

Toetades küll komisjoni avalikustamisalaseid ettepanekuid, teeb nõukogu neis mitmeid muudatusi, et parandada nende praktikas kohaldatavust ja vähendada tarbetut bürokraatiat:

- ametiasutused peavad komisjoni välja pakutud üksikasjaliku aruande asemel esitama koondaruande oma avaliku teenindamise lepingute kohta,
- avaliku teenindamise lepingu sõlmimise peavad ametiasutused vähemalt aasta varem välja kuulutama *Euroopa Liidu Teatajas*. Väikesemahuliste lepingute puhul ei ole see kohustuslik,
- avaliku teenindamise lepingu sõlmimist käsitleva teatise andmete muutumise korral peavad ametiasutused avaldama paranduse,
- erandlike meetmete puhul ei ole eelnev teatamine kohustuslik,
- esialgset tähtaega, mille jooksul liikmesriigid peavad edastama komisjonile andmed, mis on vajalikud selleks, et teha kindlaks, kas makstav hüvitis on määrusega kooskõlas, pikendatakse komisjoni väljapakutud 20 tööpäevalt kolme kuuni.

2.6. Üleminekusätted

Nõukogu teeb mitmeid muudatusi komisjoni välja pakutud üleminekusätetesse, et anda ametiasutustele ja teenuseosutajatele piisavalt aega uue õigusliku raamistikuga kohanemiseks. Esiteks, määrus jõustub kolm aastat pärast selle avaldamist. Kaheteist aasta pärast tuleb raudteel ja maanteel osutatavate avalike teenuste lepingud sõlmida vastavalt määrusele. Teiseks asendab nõukogu komisjoni ettepanekus ettenähtud vahetegemise ühelt poolt maanteetranspordile ja teiselt poolt raudteetranspordile kohaldatavate üleminekuperioodide vahel ühtse üleminekuperioodiga. Võttes arvesse otselepingute sõlmimise võimaluse laiendamist seoses raudteega, ei pea nõukogu raudteetranspordile maanteetranspordiga võrreldes pikema üleminekuperioodi võimaldamist enam põhjendatuks. Kolmandaks, nõukogu eelistab kaheetapilisele üleminekuperioodile järkjärgulist lähenemisviisi, mis annab ametiasutustele õiguse teatud ulatuses ise otsustada, kuidas lepingute sõlmimise uutele eeskirjadele üleminekut korraldada. Kuue kuu jooksul pärast üleminekuperioodi esimese poole möödumist tuleb liikmesriikidel esitada komisjonile eduaruanne. Nimeetatud aruannete põhjal hindab komisjon, kas on vaja rakendada täiendavaid meetmeid, et vältida häireid ühistransporditeenuste pakkumises.

Enne määruse jõustumist sõlmitud lepingute osas on ühises seisukohas ette nähtud ülemineku-kord, mis suures osas kattub parlamendi esimesel lugemisel esitatud ettepanekutega. Nõukogu püüab saavutada tasakaalu ühelt poolt põhimõtte *pacta sunt servanda* järgimise ja teiselt poolt turgude liiga pikaks ajaks sulgemise vältimise vahel. Eristatakse

- õiglase pakkumismenetluse alusel sõlmitud lepinguid ja muu menetluse alusel sõlmitud lepinguid,
- enne 26. juulit 2000. aastat (mil komisjon esitas oma esialgse avaliku teenindamise kohustuste ettepaneku) sõlmitud lepinguid ja pärast seda kuupäeva sõlmitud lepinguid.

Nõukogu pakub ühtekokku nelja erinevat liiki lepingute kohta välja erineva aegumise korra. Erandjuhtudel, kui avaliku teenindamise lepingu lõpetamine tooks kaasa ebasoovitavaid õiguslikke ja majanduslikke tagajärgi, on ühises seisukohas ette nähtud lepingute jätkumine kehtivusaja lõpuni, kui komisjon on selleks nõusoleku andnud.

Ühises seisukohas säilitab nõukogu komisjoni ettepanekus sisalduva sätte, mille kohaselt võivad ametiasutused keelata oma pakkumismenetlustes osalemise nendel teenuseosutajatel, kes üleminekuperioodi teisel poolel ei suuda esitada tõendeid selle kohta, et nende ühistransporditeenuste maksumus, mille eest neile hüvitist makstakse või mille eest neile vastavalt määrusele anti ainuõigus, moodustab vähemalt poole kõigi nende poolt osutatavate ühistransporditeenuste maksumusest. Sellele sättele lisab nõukogu tingimuse, et ametiasutused ei tohi pakkumismenetlustes osalemist keelata teenuseosutajatel, kes juba osutavad teenuseid, mille kohta pakkumine korraldatakse. Pingelise arutelu järel otsustas nõukogu loobuda sättest, mis lubaks ametiasutustel keelata pakkumismenetlustes osalemise teenuseosutajatel, kelle lepingutest kõik või osa on sõlmitud otselepingutena. Euroopa Kohtu praktikast arvestades ei pidanud nõukogu sellist vastastikkuse klauslit asjakohaseks. Kohus sätestab vastastikkuse klauslite kohaldamisele ranged tingimused, pidades neid lubatavaks ainult järkjärgulise liberaliseerimise protsessi puhul ja eeldusel, et need on üleminekulist laadi ja piiratud kehtivusajaga.

2.7. Muud olulised küsimused

Nõukogu ühisesse seisukohta lisatud muud olulised küsimused on järgmised:

- nõukogu järgib komisjoni ettepanekut selles osas, et ei kehtesta alltöövõtu erieeskirju maismaa ühistranspordisektori jaoks. Nõukogu püüab siiski suurendada läbipaistvust, lisades selleks ühisesse seisukohta nõude, et pakkumisdokumentides ja avaliku teenindamise lepingutes tuleb selgelt ära näidata, kas alltöövõtu kasutamine on võimalik. Lisaks tuleb avaliku teenindamise lepingus kindlaks määrata tingimused, mida kohaldatakse alltöövõtule vastavalt siseriiklikele ja ühenduse õigusaktidele,

- komisjon tegi ettepaneku määrus (EMÜ) nr 1191/69 ja määrus (EMÜ) nr 1107/70 täielikult kehtetuks tunnistada. Kuna kõnealuse kahe määruse teatavad sätted on ikka veel kasutusel, on nõukogu ühises seisukohas ette nähtud määruse (EMÜ) nr 1191/69 järkjärguline kehtetuks tunnistamine ja määruse (EMÜ) nr 1107/70 teatavate konkreetsete sätete lisamine uude avaliku teenindamise kohustuste määrusesse,
- nõukogu kohandab ühist seisukohta arvesse võttes Euroopa avaliku reisijateveo osutamise arengu kohta komisjoni esitatavat aruandlust käsitlevat sätet, millega nähakse eelkõige ette nõue hinnata avalike reisijateveoteenuste kvaliteeti ja otselepingute mõju,
- nõukogu teeb mõned muudatused määruse eelnõu lisas, et parandada lubatud hüvitise arvutamist otselepingute puhul, eesmärgiga teha see praktikas kergemini kohaldatavaks.

IV. JÄRELDUS

Suutmata saavutada kokkulepet komisjoni 2000. ja 2002. aasta avaliku teenindamise kohustuste ettepanekute suhtes, õnnestus nõukogul kokku leppida ühine seisukoht komisjoni 2005. aasta ettepaneku põhjal. Komisjon võttis kõnealuse muudetud ettepaneku koostamisel arvesse oma esialgse 2000. aasta ettepaneku esimese lugemise tulemust parlamendis eesmärgiga lähendada kolme institutsiooni seisukohti. Kuna ühises seisukohas on üldjoontes järgitud muudetud ettepanekus kasutatud lähenemisviisi, siis peab nõukogu seda heaks aluseks parlamendi teise lugemise kõnelusteks.

I LISA

NÕUKOGU 9. JUUNI 2006. AASTA ISTUNGI PROTOKOLLI LISATAV ROOTSI AVALDUS, MILLEGA ON ÜHINENUD ITAALIA

Punkti 9 kohta: muudetud ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus avaliku reisijateveoteenuse osutamise kohta raudteel ja maanteel

POLIITILINE KOKKULEPE

Jõudes poliitilisele kokkuleppele ühise seisukoha suhtes seoses määrusega avaliku reisijateveoteenuse osutamise kohta raudteel ja maanteel soovib Rootsi esitada alljärgneva seisukoha.

1. Nõukogu 5. detsembri 2005. aasta istungil kokkulepitu kohaselt on nimetatud määruse peaesmärk luua õiguslik raamistik avaliku teenindamise lepingute hüvitamiseks, mitte raudteeteenuste turu avamine. Seetõttu on käesolevas määruses säilitatud otselepingute sõlmimise võimalus raudteeteenuste osutamiseks.
2. Nõukogu otsus lubada jätkuvalt sõlmida otselepinguid reisijateveoteenuste osutamiseks raudteel ei välista komisjoni algatusõigust esitada edaspidi Euroopa Parlamendile ja nõukogule kaalumiseks mis tahes seadusandlikke ettepanekuid raudteel osutatavate riigisiseste reisijateveoteenuste turu avamise kohta.
3. Iga edaspidine ettepanek raudteel osutatavate riigisiseste reisijateveoteenuste turu avamise kohta peab põhinema põhjendatud otsusel selle kohta, kas raudteevõrk peaks olema avatud kõigile ettevõtjatele või kas avaliku teenindamise lepingute sõlmimiseks või ainuõiguse andmiseks tuleks kasutada pakkumismenetlust või kas tuleks ette näha mõlemad nimetatud võimalused.
4. Kuna raudteel osutatavate riigisiseste reisijateveoteenuste turu avamise kohta ühtlustatud sätted puuduvad, on Rootsi seisukohal, et liikmesriikidele jääb õigus kohaldada vastastikkusel põhinevaid meetmeid, kui need on kooskõlas ühenduse õigusega.

II LISA

NÕUKOGU 9. JUUNI 2006. AASTA ISTUNGI PROTOKOLLI LISATAV TŠEHHI VABARIIGI AVALDUS

Punkti 9 kohta: muudetud ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus avaliku reisijateveoteenuse osutamise kohta raudteel ja maanteel

POLIITILINE KOKKULEPE

Tšehhi Vabariik on täielikult teadlik sellest, et raudteel ja maanteel avalikku reisijateveoteenuse osutamist käsitleva määruse ettepaneku üks peamistest eesmärkidest on avaliku teenindamise lepingute sõlmimise optimaalne läbipaistvus. Sellega seoses ei ole Tšehhi Vabariigil vastuväiteid nõude osas, mille kohaselt pädev asutus peab taotluse korral teavitama mis tahes huvitatud isikuid avaliku teenindamise otselepingute sõlmimise otsusest ning tõendama, et on toiminud vastavalt määruse asjakohastele sätetele, sealjuures määranud hüvitise tasemed kooskõlas määruse lisas esitatud eeskirjadega. Tšehhi Vabariik ei saa siiski nõustuda artikli 7 lõike 4 (dokument 9840/06) praeguse sõnastusega, kuna on seisukohal, et praegune sõnastus vähendab kõigi otselepingu osapoolte õiguskindlust. Tšehhi Vabariik tunneb muret eelkõige selle üle, et kannatanud huvitatud isik võib nimetatud põhjendatud otsuse vaidlustada, nõudes otselepingu ning tema poolt esitatud alternatiivpakumise võrdlust. Mõnedel juhtudel võib see takistada avaliku teenindamise otselepingute sõlmimist; Tšehhi Vabariigile on see täiesti vastuvõetamatu.

Nimetatud reservatsiooni tõttu ei saa Tšehhi Vabariik heaks kiita nõukogus nimetatud ettepaneku suhtes saavutatud poliitilist kokkulepet ning hoidub seetõttu hääletamisest.

NÕUKOGU ÜHINE SEISUKOHT (EÜ) nr 3/2007,

11. detsember 2006,

eesmärgiga võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu ... määrus (EÜ) nr .../2007, mis käsitleb tsiviillennundusjulgestuse ühiseeskirju ja millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 2320/2002

(EMPs kohaldatav tekst)

(2007/C 70 E/02)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut, eriti selle artikli 80 lõiget 2,

võttes arvesse komisjoni ettepanekut,

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

olles konsulteerinud Regioonide Komiteega,

toimides asutamislepingu artiklis 251 sätestatud korras ⁽²⁾

ning arvestades järgmist:

- (1) Inimeste ja kaupade kaitseks Euroopa Liidus tuleks ennetada tsiviillennunduse vastu suunatud ebaseaduslikku sekkumist, kehtestades ühiseeskirjad tsiviillennundusjulgestuse kohta. Selle eesmärgi saavutamiseks tuleks sätestada lennundusjulgestuse ühiseeskirjad ja ühised põhistandardid ning luua nende täitmise järelevalve süsteemid.
- (2) Tsiviillennundusjulgestuse huvides on üldiselt soovitatav kehtestada 7. detsembri 1944. aasta Chicago rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni 17. lisa ühise tõlgendamise alused.
- (3) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. detsembri 2002. aasta määrus (EÜ) nr 2320/2002, millega kehtestatakse tsiviillennundusjulgestuse valdkonnas ühiseeskirjad ⁽³⁾, võeti vastu Ameerika Ühendriikides 11. septembril 2001. aastal toimunud sündmuste tulemusena.
- (4) Määruse (EÜ) nr 2320/2002 sisu tuleks saadud kogemusi silmas pidades läbi vaadata ja kõnealune määrus tuleks tunnistada kehtetuks ja asendada uue õigusaktiga, mille eesmärk on olemasolevate eeskirjade lihtsustamine, ühtlustamine ja selgitamine ning julgestustaseme parandamine.

- (5) Suurema paindlikkuse saavutamiseks selliste julgestusmeetmete ja menetluste vastuvõtmisel, mille eesmärk on vastata riskianalüüside arengule ja võimaldada uue tehnoloogia kasutuselevõttu, tuleks käesolevas määruses sätestada põhimõtted meetmete kohta, mis tuleks võtta tsiviillennunduse kaitsmiseks ebaseadusliku sekkumise eest, vältides sealjuures nende rakendamiseks vajalikesse tehnikalistesse ja menetluslikesse üksikasjadesse laskumist.

- (6) Käesolevat määrust tuleks kohaldada liikmesriigi territooriumil asuvate tsiviillennundust teenindavate lennujaamade suhtes, sellistes lennujaamades teenuseid osutavate majandustegevuses osalejate suhtes ja sellistele lennujaamadele või selliste lennujaamade kaudu tooteid pakkuvate ja/või teenuseid osutavate üksuste suhtes.

- (7) Ilma et see piiraks konventsiooni kuritegude ja mõningate teiste tegude kohta õhusõiduki pardal (Tokio, 1963), õhusõiduki ebaseadusliku hõivamise vastu võitlemise konventsiooni (Haag, 1970) ja tsiviillennunduse ohutuse vastu suunatud ebaseaduslike tegude tõkestamise konventsiooni (Montreal, 1971) kohaldamist, peaks käesolev määrus samuti hõlmama julgestusmeetmeid, mida kohaldatakse ühenduse lennuettevõtjate õhusõiduki pardal või lennu ajal.

- (8) Iga liikmesriik võib ise otsustada lennu ajal parda julgestustöötajate kasutamise üle asjaomases liikmesriigis registreeritud õhusõidukite pardal ning asjaomase liikmesriigi poolt välja antud lennutegevusluba omavate lennuettevõtjate õhusõidukite pardal.

- (9) Eri liiki tsiviillennunduse puhul ei pruugi ohutase olla sama. Lennundusjulgestuse ühispõhistandardite kehtestamisel tuleks erandite lubamiseks arvesse võtta õhusõiduki suurust ning lendude iseloomu ja/või sagedust lennujaamades.

- (10) Liikmesriikidel tuleks riskianalüüsi alusel lubada ka käesolevas määruses sätestatutest rangemate meetmete kohaldamist.

⁽¹⁾ ELT C 185, 8.8.2006, lk 17.

⁽²⁾ Euroopa Parlamendi 15. juuni 2006. aasta arvamus (Euroopa Liidu Teatajas seni avaldamata), nõukogu 11. detsembri 2006. aasta ja Euroopa Parlamendi ... seisukoht (Euroopa Liidu Teatajas seni avaldamata).

⁽³⁾ EÜT L 355, 30.12.2002, lk 1. Määrust on muudetud määrusega (EÜ) nr 849/2004 (ELT L 158, 30.4.2004, lk 1).

- (11) Kolmandad riigid võivad nõuda käesolevas määruses sätestatud meetmetest erinevate meetmete kohaldamist liikmesriigi lennujaamast väljuvate lendude või kolmandast riigist ülendude suhtes. Ilma et see siiski piiraks mis tahes kahepoolsete kokkulepete, milles üks osaline on ühendus, kohaldamist, peaks komisjonil olema võimalik kontrollida kolmanda riigi nõutavaid meetmeid.
- (12) Isegi kui ühe liikmesriigi piires võib olla lennundusjulgestusse kaasatud kaks või rohkem asutust, peaks iga liikmesriik määrama ühe ametiasutuse, kes vastutab lennundusjulgestuse ühiste põhistandardite rakendamise koordineerimise ja järelevalve eest.
- (13) Lennundusjulgestuses ühiste põhistandardite rakendamise kohustuste määratlemiseks ja majandustegevuses osalejatele ja muudele üksustele sel eesmärgil vajalike meetmete kirjeldamiseks peaks iga liikmesriik koostama siseriikliku tsiviillennunduse julgestuseprogrammi. Peale selle peaks iga lennujaama käitaja, lennuettevõtja ja lennundusjulgestusstandardeid rakendav üksus koostama, kohaldama ja haldama julgestusprogrammi, et täita nii käesoleva määruse kui ka mis tahes kohaldatava siseriikliku tsiviillennunduse julgestuseprogrammi nõudeid.
- (14) Käesoleva määruse ja siseriikliku tsiviillennunduse julgestusprogrammi täitmise kontrollimiseks peaks iga liikmesriik koostama siseriikliku lennundusjulgestuse järelevalve programmi ja tagama selle rakendamise, et kontrollida tsiviillennundusjulgestuse kvaliteeti.
- (15) Liikmesriikides käesoleva määruse kohaldamise kontrollimiseks ning samuti lennundusjulgestuse parandamiseks ettepanekute tegemiseks peaks komisjon korraldama inspekteerimisi, sealhulgas ette teatamata inspekteerimisi.
- (16) Tundlikku julgeolekuteavet sisaldavaid rakendusakte, milles sätestatakse ühismeetmed ja menetlused ühiste põhistandardite kehtestamiseks, tuleks koos komisjoni inspekteerimisaruannete ja pädevate ametiasutuste vastustega käsitada "Euroopa Liidu salastatud teabena" komisjoni 29. novembri 2001. aasta otsuses 2001/844/EÜ, ESTÜ, Euratom (millega muudetakse komisjoni Kodukorda) ⁽¹⁾ Määratletud Täendus. Neid materjale ei tohiks avaldada, need tuleks teha kättesaadavaks ainult õigustatud huviga majandustegevuses osalejatele ja üksustele.
- (17) Käesoleva määruse rakendamiseks vajalikud meetmed tuleks võtta vastu vastavalt nõukogu 28. juuni 1999. aasta otsusele 1999/468/EÜ, millega kehtestatakse komisjoni rakendamisvolituste kasutamise menetlused ⁽²⁾.
- (18) Elkkõige peaksid komisjonil olema volitused kehtestada tingimused, mille puhul artikli 4 lõikes 3 ja artikli 9 lõikes 2 osutatud menetlused vastu võetakse. Kuivõrd need meetmed on üldise iseloomuga ja on kavandatud muutma käesoleva määruse vähem olulisi sätteid või lisama uusi vähem olulisi sätteid, tuleks need meetmed vastu võtta vastavalt nõukogu otsuse 1999/468/EÜ artiklis 5a ette nähtud kontrolliga regulatiivmenetlusele.
- (19) Tuleks edendada "ühekordse kontrollimise" (*one-stop-security*) eesmärki kõikide Euroopa Liidus toimuvate lendude puhul.
- (20) Käesolev määrus ei piira lennuohutuseeskirjade, sealhulgas ohtlike kaupade vedu käsitlevate eeskirjade kohaldamist.
- (21) Liikmesriigid peaksid kindlaks määrama karistused käesoleva määruse sätete rikkumise korral. Sätestatud karistused, mis võivad olla kas kriminaal- või halduskaristused, peaksid olema tõhusad, proportsionaalsed ja hoiaavad.
- (22) Cordobas 18. septembril 2006. aastal Gibraltarit käsitleva dialoogi foorumi esimesel ministrite kohtumisel kokku lepitud Gibraltar lennujaama käsitlev ministrite deklaratsioon asendab Londonis 2. detsembril 1987. aastal esitatud ühisdeklaratsiooni lennujaama kohta ning selle täiel määral järgimist loetakse 1987. aasta deklaratsiooni järgimiseks.
- (23) Kuna käesoleva määruse eesmärgi, milleks on tsiviillennunduse kaitsmine ebaseaduslike sekkumiste eest ja aluse loomine Chicago konventsiooni 17. lisa ühiseks tõlgendamiseks, ei suuda liikmesriigid piisavalt saavutada ja need eesmärgid on määruse ulatuse ja mõju tõttu paremini saavutatavad ühenduse tasandil, võib ühendus võtta meetmeid kooskõlas asutamislepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev määrus nimetatud eesmärkide saavutamiseks vajalikust kaugemale,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Eesmärgid

1. Käesolevas määruses kehtestatakse ühiseeskirjad tsiviillennunduse kaitsmiseks ebaseaduslike sekkumiste eest.

⁽¹⁾ EÜT L 317, 3.12.2001, lk 1. Otsust on muudetud otsusega 2006/548/EÜ, Euratom (ELT L 215, 5.8.2006, lk 38).

⁽²⁾ EÜT L 184, 17.7.1999, lk 23. Otsust on muudetud otsusega 2006/512/EÜ (ELT L 200, 22.7.2006, lk 11).

Samuti kehtestatakse kõnealuses määruses Chicago rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni 17. lisa ühise tõlgendamise alused.

2. Lõikes 1 sätestatud eesmärkide saavutamise vahendid on järgmised:

- a) lennundusjulgestuse ühiseeskirjade ja ühiste põhistandardite kehtestamine;
- b) nõuete täitmise järelevalve mehhanismid.

Artikkel 2

Kohaldamisala

1. Käesolevat määrust kohaldatakse:

- a) kõikide liikmesriigi territooriumil asuvate lennujaamade või lennujaamade osade suhtes, mida ei kasutata üksnes sõjalisel otstarbel;
- b) kõikide majandustegevuses osalejate, sealhulgas lennuettevõtjate suhtes, kes osutavad teenuseid punktis a osutatud lennujaamades;
- c) kõikide üksuste suhtes, kes kohaldavad lennujaamas või lennujaamast väljaspool asuvates hoonetes lennundusjulgestusstandardeid ja kes punktis a osutatud lennujaamadele või nende kaudu pakuvad tooteid ja/või osutavad teenuseid.

2. Käesoleva määruse kohaldamisest Gibraltar lennujaama suhtes ei järeldu, et see mõjutaks Hispaania Kuningriigi ja Ühendkuningriigi õiguslikke positsioone nende vaidluses selle territooriumi suveräänsuse üle, kus lennujaam paikneb.

Artikkel 3

Mõisted

Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:

- 1) "tsiviillennundus" — mis tahes tsiviilõhusõiduki poolt läbi viidav lennundustegevus, välja arvatud riiklike õhusõidukite tehtavad lennud, millele on osutatud Chicago rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni artiklis 3;
- 2) "lennundusjulgestus" — meetmete ning inim- ja materiaalsete ressursside kogum, mille eesmärk on kaitsta tsiviillennundust ebaseaduslike sekkumiste eest;
- 3) "majandustegevuses osaleja" — isik, organisatsioon või ettevõtte, kes tegutseb või pakub oma teenuseid lennutranspordi valdkonnas;
- 4) "lennuettevõtja" — kehtiva lennutegevusloaga või samaväärse loaga õhuveoettevõtja;
- 5) "ühenduse lennuettevõtja" — lennuettevõtja, kellel on kehtiv lennutegevusloa, mille liikmesriik on väljastanud nõukogu 23. juuli 1992. aasta määruse (EMÜ) nr 2407/92 lennuettevõtjatele lennutegevuslubade väljaandmise kohta (¹) kohaselt;

- 6) "üksus" — isik, organisatsioon või ettevõtte, v.a majandustegevuses osaleja;
- 7) "keelatud esemed" — relvad, lõhkeained või muud ohtlikud seadeldised, esemed või ained, mida võib kasutada ebaseaduslike sekkumiste toimepanemiseks;
- 8) "läbivaatus" — keelatud esemete tuvastamiseks ja/või leidmiseks ette nähtud tehniliste või muude vahendite kasutamine;
- 9) "julgestuskontrolli meetmed" — selliste vahendite kasutamine, mille abil on võimalik ennetada keelatud esemete kaasavõtmist;
- 10) "juurdepääsu kontroll" — nende vahendite kasutamine, mille abil võidakse ennetada isikute või sõidukite või mõlemate ilma loata sisenemist;
- 11) "lennuala" — lennujaama liiklusalala, sellega piirnev maastik ja ehitised või nende osad, millele juurdepääs on piiratud;
- 12) "avatud ala" — lennujaama, sellega piirneva maastiku ja ehitiste või nende osade alad, mis ei ole lennuala;
- 13) "julgestuspiiranguala" — lennujaama lennuala osa, kus lisaks juurdepääsu piiramisele kohaldatakse ka muid lennundusjulgestusstandardeid;
- 14) "piiritletud ala" — ala, mis on eraldatud juurdepääsu kontrolli abil kas julgestuspiirangualadest, või kui piiritletud ala kujutab endast julgestuspiiranguala, siis lennujaama muudest julgestuspiirangualadest;
- 15) "taustakontroll" — isiku dokumenteeritud tuvastamine, sealhulgas tema võimaliku kriminaalse tausta kontrollimine, mis on osa hinnangust isiku sobilikkusele pääsuks saatjata julgestuspiirangualadele;
- 16) "transfeerreisijad, -pagas, -last või -post" — reisijad, pagas, last või post, mis väljub lennujaamast muu õhusõiduki pardal, kui see, millega nad lennujaama saabusid;
- 17) "transiitreisijad, -pagas, -last või -post" — reisijad, pagas, last või post, mis väljuvad lennujaamast sama õhusõiduki pardal, millega nad lennujaama saabusid;
- 18) "võimalikku ohtu kujutav reisija" — reisija, kes on kas deporteeritu, on sisserände seisukohalt vastuvõetamatu isik või on seaduslikult kinnipeetav;
- 19) "käsipagas" — pagas, mis on ette nähtud õhusõiduki salongis vedamiseks;
- 20) "registreeritud pagas" — pagas, mis on ette nähtud õhusõiduki lastiruumis vedamiseks;
- 21) "reisijaga koos liikuv registreeritud pagas" — pagas, mida veetakse selle õhusõiduki lastiruumis, mille on registreerinud sama lennuga reisiv reisija;

(¹) EÜT L 240, 24.8.1992, lk 1.

- 22) "lennuettevõtja post" — post, mille saatja ja vastuvõtja on lennuettevõtja;
- 23) "lennuettevõtja saadeti" — saadeti, mille saatja ja vastuvõtja on lennuettevõtja või mida lennuettevõtja ise kasutab;
- 24) "post" — vastavalt Ülemaailmse Postiliidu eeskirjadele postiasutuse hoole all olevad ning postiasutustele edastamise eesmärgil veetavad kirjad ja muud postisaadetised, välja arvatud lennuettevõtja post;
- 25) "last" — õhusõiduki pardal vedamiseks ette nähtud mis tahes vara, mis ei ole pagas, post, lennuettevõtja post, lennuettevõtja saadeti ega pardavarud;
- 26) "kokkuleppeline esindaja" — lennuettevõtja, esindaja, ekspeditor või muu üksus, kes tagab lasti või posti suhtes julgestuskontrolli meetmete kohaldamise;
- 27) "tuntud saatja" — saatja, kes on loovutanud oma kulul lasti või posti õhuveoks ja kelle menetlused vastavad ühistele julgestuseeskirjadele ja -standarditele määral, mis lubab seda lasti või posti vedada mis tahes õhusõiduki pardal;
- 28) "agendi teenuseid kasutav kaubasaatja" — saatja, kes on loovutanud oma kulul lasti või posti õhuveoks ja kelle meetmed vastavad ühistele julgestuseeskirjadele ja -standarditele määral, mis lubab lasti vedada kaubalennukite pardal või posti postilennuki pardal;
- 29) "õhusõiduki julgestuskontroll" — õhusõiduki sisemuse nende osade kontrollimine, millele reisijatel võis olla juurdepääs, ning lastiruumi kontrollimine eesmärgiga avastada keelatud esemed ja ebaseaduslikud sekkumised õhusõiduki suhtes;
- 30) "õhusõiduki julgestusotstarbeline läbiotsimine" — õhusõiduki sisemuse ja juurdepääsetavate väliste osade kontroll eesmärgiga avastada keelatud esemed ja ebaseaduslikud sekkumised õhusõiduki suhtes;
- 31) "parda julgestustöötaja" — isik, kelle liikmesriik on võtnud tööle tema poolt välja antud lennutegevusloaga lennuettevõtja õhusõidukis reisimiseks eesmärgiga kaitsta nimetatud õhusõidukit ja selles viibijaid ebaseadusliku sekkumise eest.
- a) läbivaatuse meetodid, juurdepääsu kontroll ja muud julgestuskontrolli meetmed;
- b) õhusõiduki julgestuskontrolli ja õhusõiduki julgestusotstarbelise läbiotsimise meetodid;
- c) keelatud esemed;
- d) seadmete toimivusnõuded ja testimine heakskiidu andmiseks;
- e) personali töölevõtmine ja nõuded väljaõppele;
- f) lennujaama julgestuspiiranguala kriitiliste osade määratlus;
- g) kokkuleppeliste esindajate, tuntud saatjate ja agendi teenuseid kasutavate kaubasaatjate kohustused ja kinnitamismenetlused;
- h) isikute, kaupade ja õhusõidukite kategooriad, mille suhtes rakendatakse objektiivsetel põhjustel julgestuse erimenetlusi, või mis vabastatakse läbivaatusest, juurdepääsu kontrollist või muudest julgestuskontrolli meetmetest.
3. Muutes käesolevat määrust otsusega vastavalt artikli 15 lõikes 3 osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele, sätestab komisjon kriteeriumid, mille kohaselt liikmesriikidel on võimalik erandina lõikes 1 osutatud ühistest põhistandarditest võtta vastu alternatiivsed julgestusmeetmed, millega tagatakse piisav kaitse kohaliku riskianalüüsi põhjal. Selliste alternatiivsete meetmete kasutamine on põhjendatud õhusõiduki suuruse, lennutegevuse või muude asjasse puutuvate tegevuste olemuse, ulatuse, või sagedusega seotud asjaoludega.
- Eriti kiireloomulistel juhtudel võib komisjon kasutada artikli 15 lõikes 4 osutatud kiirmenetlust.
- Liikmesriigid teatavad nendest meetmetest komisjonile.
4. Liikmesriigid tagavad oma territooriumil lõikes 1 osutatud ühiste põhistandardite kohaldamise. Kui liikmesriigil on alust arvata, et julgestusalase rikkumisega on turvalisust ohustatud, tagab ta asjakohaste ja kohest meetmete kohaldamise ohustamise kõrvaldamiseks ning tsiviillennunduse jätkuva turvalisuse tagamiseks.

Artikkel 4

Ühised põhistandardid

1. Ühised põhistandardid tsiviillennunduse kaitsmiseks ebaseaduslike sekkumiste eest on sätestatud lisas.

2. Lõikes 1 osutatud ühiste standardite rakendamise üksikajalikud meetmed sätestatakse artikli 15 lõikes 2 osutatud korras.

Need meetmed puudutavad eelkõige järgmist:

Artikkel 5

Liikmesriikide kohaldatavad rangemad meetmed

1. Liikmesriigid võivad kohaldada artiklis 4 osutatud ühistest põhistandarditest rangemaid meetmeid. Seda tehes peavad nad tegutsema riskianalüüsi põhjal ja ühenduse õigust järgides. Meetmed peavad käsitletava riski suhtes olema asjakohased, objektiivsed, mittediskrimineerivad ja proportsionaalsed.

2. Pärast nende meetmete kohaldamist teatavad liikmesriigid neist võimalikult kiiresti komisjonile. Kõnealuse teabe saamisel edastab komisjon selle teabe teistele liikmesriikidele.

3. Liikmesriigid ei ole kohustatud komisjoni teavitama, kui asjaomased meetmed piirduvad teatava lennuga konkreetsel kuupäeval.

Artikkel 6

Kolmandate riikide nõutavad julgestusmeetmed

1. Ilma et see piiraks mis tahes kahepoolsete kokkulepete, milles üks osaline on ühendus, kohaldamist, teavitab liikmesriik komisjoni kolmanda riigi nõutavatest julgestusmeetmetest, kui need erinevad artiklis 4 osutatud ühistest põhistandarditest liikmesriigi lennujaamast kolmandasse riiki väljuvate lendude või kolmandast riigist ülelendude suhtes.

2. Asjaomase liikmesriigi taotlusel või omal algatusel kontrollib komisjon lõikes 1 osutatud mis tahes meetmete kohaldamist ning võib vastavalt artikli 15 lõikes 2 osutatud menetlusele koostada nõuetekohase vastuse asjaomasele kolmandale riigile.

3. Lõikeid 1 ja 2 ei kohaldata, kui

- a) asjaomane liikmesriik kohaldab asjaomaseid meetmeid vastavalt artiklile 5 või
- b) kolmanda riigi nõue piirduv teatava lennuga konkreetsel kuupäeval.

Artikkel 7

Pädev asutus

Kui ühe liikmesriigi piires on tsiviillennundusjulgestusse kaasatud kaks või rohkem asutust, määrab liikmesriik ühe asutuse (edaspidi "pädev asutus"), kes vastutab artiklis 4 osutatud ühistest põhistandardite rakendamise koordineerimise ja järelevalve eest.

Artikkel 8

Siseriiklik tsiviillennunduse julgestusprogramm

1. Iga liikmesriik koostab siseriikliku tsiviillennunduse julgestusprogrammi ning kohaldab ja haldab seda.

Kõnealuses programmis määratletakse artiklis 4 osutatud ühistest põhistandardite rakendamisega seotud kohustused ja kirjeldatakse majandustegevuses osalejate ja üksuste poolt sel eesmärgil nõutavaid meetmeid.

2. Pädev asutus teeb tsiviillennunduse julgestusprogrammi asjakohased osad teadmisvajaduse põhimõttel kirjalikult kättesaadavaks vaid neile majandustegevuses osalejatele ja üksustele, kellel on tema arvates nende vastu õigustatud huvi.

Artikkel 9

Siseriiklik lennundusjulgestuse järelevalve programm

1. Iga liikmesriik koostab siseriikliku lennundusjulgestuse järelevalve programmi ning kohaldab ja haldab seda.

Nimetatud programm võimaldab liikmesriigil kontrollida tsiviillennundusjulgestuse kvaliteeti ning jälgida käesoleva määruse ja siseriikliku tsiviillennunduse julgestusprogrammi täitmist.

2. Siseriikliku lennundusjulgestuse järelevalve programmi käsitlevad erinõuded võetakse vastu, muutes käesolevat määrust lisa lisamise kaudu artikli 15 lõikes 3 osutatud kontrolliga regulatiivmenetluses.

Eriti kiireloomulistel juhtudel võib komisjon kasutada artikli 15 lõikes 4 osutatud kiirmenetlust.

Programm võimaldab puudusi kiiresti avastada ja kõrvaldada. Samuti sätestatakse selles programmis, et pädev asutus kontrollib otseselt (või kontrollimine toimub tema järelevalve all) ja regulaarselt kõiki lennundusjulgestusstandardite rakendamise eest vastutavaid lennujaamu, majandustegevuses osalejaid ja üksusi, kes asuvad asjaomase liikmesriigi territooriumil.

Artikkel 10

Lennujaama julgestusprogramm

1. Iga lennujaama käitaja koostab, kohaldab ja haldab lennujaama julgestusprogrammi.

Kõnealuses programmis kirjeldatakse meetodeid ja menetlusi, mida lennujaama käitaja peab järgima, et täita nii käesolevat määrust kui ka lennujaama asukohaliikmesriigi siseriiklikku tsiviillennunduse julgestusprogrammi.

Programm sisaldab sisemise kvaliteedikontrolli sätteid, milles kirjeldatakse, kuidas lennujaama käitaja kontrollib nende meetodite ja menetluste täitmist.

2. Lennujaama julgestusprogramm esitatakse pädevale asutusele, kes võib vajaduse korral võtta edasisi meetmeid.

Artikkel 11

Lennuettevõtja julgestusprogramm

1. Iga lennuettevõtja koostab, kohaldab ja haldab lennuettevõtja julgestusprogrammi.

Kõnealuses programmis kirjeldatakse meetodeid ja menetlusi, mida lennuettevõtja peab järgima, et täita nii käesolevat määrust kui ka teenuste osutamise lennujaama liikmesriigi siseriiklikku tsiviillennunduse julgestusprogrammi.

Programm sisaldab sisemise kvaliteedikontrolli sätteid, milles kirjeldatakse, kuidas lennuettevõtja kontrollib nende meetodite ja menetluste täitmist.

2. Taotluse korral esitatakse lennuettevõtja julgestusprogramm pädevale asutusele, kes võib vajaduse korral võtta edasisi meetmeid.

3. Kui ühenduse lennuettevõtja julgestusprogramm on selle liikmesriigi, kes annab lennuettevõtjale lennutegevusloa, pädeva asutuse kinnitatud, tunnustavad teda kõik liikmesriigid kui lennuettevõtjat, kelle puhul on täidetud lõikes 1 sätestatud nõuded. See ei piira liikmesriigi õigust nõuda mis tahes lennuettevõtjalt täpsustusi:

- a) artikli 5 kohaste liikmesriigi poolt kohaldatavate julgestusmeetmete rakendamise kohta ja/või
- b) teenindatavate lennujaamade suhtes kohalike meetmete rakendamise kohta.

Artikkel 12

Üksuse julgestusprogramm

1. Iga üksus, kes artiklis 8 osutatud siseriikliku tsiviillennunduse julgestusprogrammi alusel peab kohaldama lennundusjulgestusstandardeid, koostab üksuse julgestusprogrammi ning kohaldab ja haldab seda.

Kõnealuses programmis kirjeldatakse meetodeid ja menetlusi, mida üksus peab järgima, et täita liikmesriigi siseriiklikku tsiviillennunduse julgestusprogramm seoses oma tegevusega asjaomases liikmesriigis.

Programm sisaldab sisemise kvaliteedikontrolli sätteid, milles kirjeldatakse, kuidas üksus kontrollib nende meetodite ja menetluste täitmist.

2. Taotluse korral esitatakse programm asjaomase liikmesriigi pädevale asutusele, kes vajaduse korral võib võtta edasisi meetmeid.

Artikkel 13

Komisjoni inspekteerimised

1. Komisjon koostöös asjaomase liikmesriigi pädeva asutusega korraldab inspekteerimisi, sealhulgas lennundusjulgestusstandardeid rakendavate lennujaamade, majandustegevuses osalejate ja üksuste inspekteerimisi, et kontrollida käesoleva määruse kohaldamist liikmesriikides ning vajaduse korral teha soovitusi lennundusjulgestuse tõhustamiseks. Sel eesmärgil teavitab pädev asutus komisjoni kirjalikult kõikidest tema territooriumil asuvatest tsiviillennundust teenindavates muudest tsiviillennujaamadest, mis ei ole hõlmatud artikli 4 lõikega 3.

Komisjoni inspekteerimiste korraldamise menetlused võetakse vastu artikli 15 lõikes 2 osutatud korras.

2. Komisjon ei teata ette lennundusjulgestusstandardeid kohaldavate lennujaamade, majandustegevuses osalejate ja üksuste inspekteerimisest. Aegsasti enne inspekteerimist teavitab komisjon sellest asjaomast liikmesriiki.

3. Iga komisjoni inspekteerimisaruanne edastatakse asjaomase liikmesriigi pädevale asutusele, kes oma vastuses sätestab meetmed mis tahes tuvastatud puuduste kõrvaldamiseks.

Aruanne ja pädeva asutuse vastus edastatakse seejärel teiste liikmesriikide pädevatele asutustele.

Artikkel 14

Teabelevi

Otsuse 2001/844/EÜ, ESTÜ, Euratom kohaldamisel käsitatakse "ELi salastatud dokumentidena" ega tehta avalikkusele kättesaadavaks järgmiseid dokumente:

- a) meetmed ja menetlused, millele on osutatud artikli 4 lõigetes 2 ja 3, artikli 5 lõikes 1 ja artikli 6 lõikes 1, kui need sisaldavad julgestuse seisukohalt tundlikku teavet;
- b) komisjoni inspekteerimisaruanded ja pädevate asutuste vastused, millele on osutatud artikli 13 lõikes 3.

Artikkel 15

Komitee

- 1. Komisjoni abistab komitee.
- 2. Kui osutatakse käesolevale lõikele, kohaldatakse otsuse 1999/468/EÜ artikleid 5 ja 7, võttes arvesse nimetatud otsuse artikli 8 sätteid.

Tähtajaks otsuse 1999/468/EÜ artikli 5 lõike 6 tähenduses kehtestatakse üks kuu.

3. Kui osutatakse käesolevale lõikele, kohaldatakse otsuse 1999/468/EÜ artikli 5a lõikeid 1–4 ning artiklit 7, võttes arvesse nimetatud otsuse artikli 8 sätteid.

4. Kui osutatakse käesolevale lõikele, kohaldatakse otsuse 1999/468/EÜ artikli 5a lõikeid 1, 2 ja 6 ning artiklit 7, võttes arvesse nimetatud otsuse artikli 8 sätteid.

Artikkel 16

Karistused

Liikmesriigid kehtestavad käesoleva määruse sätete rikkumise korral kohaldatavaid karistusi käsitlevad eeskirjad ja võtavad kõik vajalikud meetmed nende eeskirjade rakendamise tagamiseks. Kehtestatud karistused peavad olema tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad.

Artikkel 17

Kehtetuks tunnistamine

Määrus (EÜ) nr 2320/2002 tunnistatakse kehtetuks.

Artikkel 18

Jõustumine

Käesolev määrus jõustub kahekümnendal päeval pärast avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Käesolevat määrust kohaldatakse alates ... (*), välja arvatud artikli 4 lõiked 2 ja 3, artikli 9 lõige 2, artikli 13 lõige 1 ja artikkel 15, mida kohaldatakse alates käesoleva määruse jõustumise kuupäevast.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel,

Euroopa Parlamendi nimel
president

...

Nõukogu nimel
eesistuja

...

(*) Kaks aastat pärast käesoleva määruse jõustumise kuupäeva.

LISA

ÜHISED PÕHISTANDARDID (ARTIKKEL 4)

1. LENNUJAAMA JULGESTUS

1.1. Lennujaama planeerimisnõuded

1. Uue lennujaama rajatiste projekteerimisel ja ehitamisel või olemasoleva lennujaama rajatiste muutmisel võetakse täielikult arvesse käesolevas lisas sätestatud ühiste põhistandardite rakendamise nõudeid ja rakendusakte.
2. Lennujaamades kehtestatakse järgmised alad:
 - a) avatud ala;
 - b) lennuala;
 - c) julgestuspiirangualad ning
 - d) julgestuspiirangualade kriitilised osad.

1.2. Juurdepääsu kontroll

1. Juurdepääsu lennualale piiratakse, et ennetada isikute ja sõidukite loata sisenemist nimetatud aladele.
2. Juurdepääsu julgestuspiirangualadele kontrollitakse tagamaks, et isikud ja sõidukid nimetatud aladele loata ei sisene.
3. Isikutele ja sõidukitele võib lubada juurdepääsu lennualale ja julgestuspiirangualadele, kui nad vastavad nõutavatele julgestustingimustele.
4. Isikud, sealhulgas lennumeeskonna liikmed, peavad edukalt läbima taustakontrolli, enne kui neile väljastatakse meeskonnaliikme sertifikaat või lennujaama julgestuspiirangualadele saatjata pääsu võimaldav läbipääsuluba.

1.3. Muude isikute kui reisijate ja nendega kaasas olevate esemete läbivaatus

1. Muud isikud ja nendega kaasas olevad esemed vaadatakse enne julgestuspiirangualale lubamist läbi korduva pistelise kontrolli põhimõttel, et ennetada keelatud esemete viimist kõnealustele aladele.
2. Muud isikud kui reisijad ja nendega kaasas olevad esemed vaadatakse enne julgestuspiirangualade kriitilistesse aladesse lubamist läbi, et ennetada keelatud esemete viimist kõnealustele aladele.

1.4. Sõidukite kontroll

Julgestuspiirangualadele sisenevaid sõidukeid kontrollitakse, et ennetada keelatud esemete viimist kõnealustele aladele.

1.5. Järelevalve, patrullid ja muud füüsilised julgestuskontrolli meetodid

Lennujaamades ja vajaduse korral nendega piirnevatel avaliku juurdepääsuga aladel teostatakse järelevalvet, patrulle ja rakendatakse muid füüsilisi julgestuskontrolli meetmeid, et tuvastada kahtlase käitumisega isikud ning ohualtid alad, mida võiks ära kasutada ebaseaduslikuks sekkumiseks, ja hoida ära selliseid tegusid.

2. LENNUJAAMADE PIIRITLETUD ALAD

Õhusõidukid, mis on pargitud lennujaamade piiritletud aladele, mille suhtes kohaldatakse artikli 4 lõikes 3 osutatud alternatiivseid meetmeid, eraldatakse õhusõidukitest, mille suhtes kohaldatakse täielikult ühiseid põhistandardeid tagamaks, et õhusõidukite, reisijate, pagasi, lasti ja posti suhtes kohaldatavaid julgestusstandardeid ei rikutaks.

3. ÕHUSÕIDUKI JULGESTUS

1. Õhusõidukile tehakse enne väljalendu julgestuskontroll või viiakse läbi õhusõiduki julgestusotstarbeline läbiotsimine tagamaks, et pardal ei ole keelatud esemeid. Transiitõhusõidukite suhtes võib kohaldada muid kohaseid meetmeid.
2. Iga õhusõidukit kaitstakse ebaseadusliku sekkumise eest.

4. REISIJAD JA KÄSIPAGAS

4.1. Reisijate ja käsipagasi läbivaatus

1. Kõik reisi alustavad, transfeer- ja transiitreisijad ning nende käsipagas vaadatakse läbi, et ennetada keelatud esemete viimist julgestuspiirangualadele ja õhusõiduki pardale.
2. Transfeerreisijad ja nende käsipagas võib läbivaatusest vabastada, kui
 - a) nad saavad liikmesriigist, välja arvatud juhul, kui komisjon või see liikmesriik on edastanud teabe, et neid reisi- ja nende käsipagasi ei saa käsitada ühiste põhistandardite kohase läbivaatuse läbinutena, või
 - b) nad saavad kolmandast riigist, kus kohaldatavad julgestusstandardid on tunnistatud samaväärseks ühiste põhistandarditega artikli 15 lõikes 2 osutatud menetluse kohaselt.
3. Transiitreisijad ja nende käsipagasi võib läbivaatusest vabastada, kui
 - a) nad jäävad õhusõiduki pardale või
 - b) nad ei puutu kokku läbivaadatud väljalendavate reisijatega, välja arvatud nendega, kes lähevad sama õhusõiduki pardale, või
 - c) nad saavad liikmesriigist, välja arvatud juhul, kui komisjon või see liikmesriik on edastanud teabe, et neid reisi- ja nende käsipagasi ei saa käsitada ühiste põhistandardite kohase läbivaatuse läbinutena, või
 - d) nad saavad kolmandast riigist, kus kohaldatavad julgestusstandardid on tunnistatud samaväärseks üldiste põhistandarditega artikli 15 lõikes 2 osutatud menetluse kohaselt.

4.2. Reisijate ja käsipagasi kaitse

1. Reisijad ja nende käsipagasi kaitstakse ebaseadusliku sekkumise eest alates paigast, kus neile tehti läbivaatus, kuni selle õhusõiduki väljalennuni, mille pardal nad viibivad.
2. Läbivaadatud väljalendavad reisijad ei tohi kokku puutuda saabuvate reisijatega, välja arvatud juhul kui
 - a) reisijad saavad liikmesriigist, tingimusel et komisjon või see liikmesriik ei ole edastanud teavet, et kõnealuseid reisijaid ja nende käsipagasi ei saa käsitada ühiste põhistandardite kohase läbivaatuse läbinutena, või
 - b) nad saavad kolmandast riigist, kus kohaldatavad julgestusstandardid on tunnistatud samaväärseks üldiste põhistandarditega artikli 15 lõikes 2 osutatud menetluse kohaselt.

4.3. Võimalikku ohtu kujutavad reisijad

Võimalikku ohtu kujutavate reisijate suhtes rakendatakse enne väljalendu asjakohaseid julgestusmeetmeid.

5. REGISTREERITUD PAGAS

5.1. Registreeritud pagasi läbivaatus

1. Kogu registreeritud pagas vaadatakse enne õhusõidukile laadimist läbi, et ennetada keelatud esemete viimist julgestuspiirangualadele ja õhusõiduki pardale.
2. Registreeritud transfeerpagasi võib läbivaatusest vabastada, kui
 - a) see saabub liikmesriigist, välja arvatud juhul, kui komisjon või asjaomane liikmesriik on edastanud teabe, et kõnealust registreeritud transfeerpagasi ei saa käsitada ühiste põhistandardite kohase läbivaatuse läbinutena, või
 - b) see saabub kolmandast riigist, kus kohaldatavad julgestusstandardid on tunnistatud samaväärseks ühiste põhistandarditega artikli 15 lõikes 2 osutatud menetluse kohaselt.
3. Registreeritud transiitpagasi võib läbivaatusest vabastada, kui see jääb õhusõiduki pardale.

5.2. Registreeritud pagasi kaitse

Õhusõidukis veetavat registreeritud pagasit kaitstakse loata juurdepääsu eest alates paigast, kus sellele tehakse läbi-vaatus või kus lennuettevõtja selle vastu võtab, olenevalt sellest, kumb on varasem, kuni seda vedava õhusõiduki väljalennuni.

5.3. Pagasi vastavuse kontroll

1. Iga registreeritud pagasi ühik liigitatakse reisijaga koos või reisijast eraldi liikuvaks pagasiks.
2. Reisijast eraldi liikuvat pagasit ei transpordita, välja arvatud juhul, kui see pagas on kas eraldatud reisijast mitteolenevatel põhjustel või selle suhtes kohaldatakse täiendavaid julgestuskontrolli meetmeid.

6. LAST JA POST

6.1. Lasti ja posti julgestuskontrolli meetmed

1. Kogu lasti ja posti suhtes kohaldatakse enne õhusõidukile laadimist julgestuskontrolli meetmeid. Lennuettevõtja ei võta lasti ega posti õhusõidukil vedamiseks vastu, kui kokkuleppeline esindaja, tuntud saatja või agendi teenuseid kasutav kaubasaatja ei ole julgestuskontrolli meetmeid ise kohaldanud või kohaldamist kinnitanud ja nende eest vastutust võtnud.
2. Transfeerlasti ja posti suhtes võib kohaldada alternatiivseid julgestuskontrolli meetmeid, mille üksikasjad nähakse ette rakendusaktis.
3. Transiitlasti ja transiitposti võib läbivaatusest vabastada, kui see jääb õhusõiduki pardale.

6.2. Lasti ja posti kaitse

1. Õhusõidukis veetavat lasti ja posti kaitstakse loata juurdepääsu eest alates paigast, kus selle suhtes kohaldatakse julgestuskontrolli meetmeid kuni seda vedava õhusõiduki väljalennuni.
2. Pärast julgestuskontrolli meetmete kohaldamist loata juurdepääsu eest nõuete kohaselt kaitsmata last ja post vaadatakse läbi.

7. LENNUETTEVÕTJA POST JA SAADETISED

Lennuettevõtja posti ja saadetiste suhtes kohaldatakse julgestuskontrolli meetmeid ning need on kaitstud kuni õhusõidukile laadimiseni, et ennetada keelatud esemete viimist õhusõiduki pardale.

8. LENNUETTEVÕTJA PARDAVARUD

Pardavarude, sealhulgas veoks või õhusõiduki pardal kasutamiseks ette nähtud toitlustusvahendite ja varude suhtes kohaldatakse julgestuskontrolli meetmeid ja need on kaitstud kuni õhusõidukisse laadimiseni, et ennetada keelatud esemete viimist õhusõiduki pardale.

9. LENNUJAAMA VARUD

Müügiks või lennujaama julgestuspiiranguladel kasutamiseks ette nähtud varude, sealhulgas tollimaksuvabade kaupluste ja restoranide varude suhtes kohaldatakse julgestuskontrolli meetmeid, et ennetada keelatud esemete viimist kõnealustele aladele.

10. JULGESTUSMEETMED LENNU AJAL

1. Ilma et see piiraks lennuohutuseeskirjade kohaldamist,
 - a) takistatakse loata isikutel lennu ajal õhusõiduki kabiini sisenemist;
 - b) rakendatakse võimalikku ohtu kujutavate reisijate suhtes lennu ajal asjakohaseid julgestusmeetmeid.
2. Lennu ajal ebaseadusliku sekkumise vältimiseks võetakse asjakohased julgestusmeetmed, näiteks lennumeeskonna ja salongipersonali väljaõpe.
3. Õhusõiduki salongis ega lennumeeskonna kabiinis ei tohi vedada relvi, kui asjaomane riik ei ole selleks vastavalt oma siseriiklikele õigusaktidele luba andnud.
4. Lõiget 3 kohaldatakse samuti parda julgestustöötajatele, juhul kui nad relvi kannavad.

11. PERSONALI TÖÖLEVÕTMINE JA VÄLJAÕPE

1. Isikud, kes teostavad läbivaatust, juurdepääsukontrolli või rakendavad muid julgestuskontrolli meetmeid või kes vastutavad selle eest, võetakse tööle, koolitatakse ja vajaduse korral sertifitseeritakse tagamaks, et nad on selleks tööks sobivad ja pädevad täitma kohustusi, mis neile määratakse.
2. Isikud, välja arvatud reisijad, kes vajavad juurdepääsu julgestuspiirangualadele, peavad saama julgestusala väljaõppe kas enne lennujaama läbipääsuloa või meeskonnaliikme sertifikaadi saamist.
3. Lõigetes 1 ja 2 mainitud väljaõpet tehakse töölevõtmisel ja edaspidi korduvalt.
4. Lõigetes 1 ja 2 osutatud isikute väljaõpetamisega tegelevatel instruktoritel peab olema vastav kvalifikatsioon.

12. JULGESTUSSEADMED

Läbivaatuseks, juurdepääsu kontrolliks ja muudeks julgestuskontrolli meetmeteks kasutatavate seadmetega peab olema võimalik asjaomaseid julgestuskontrolli meetmeid kohaldada.

NÕUKOGU PÕHJENDUSED

I. SISSEJUHATUS

Komisjon esitas 2005. aasta septembris ettepaneku nõukogu määruse vastuvõtmiseks, mis asendab Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 2320/2002, millega kehtestatakse tsiviillennundusjulgestuse valdkonna ühiseeskirjad ⁽¹⁾. Viimati nimetatud määrus, mis koostati ja võeti vastu vastusena 11. septembril 2001. aastal Ameerika Ühendriikides toimunud terrorirünnakutele, on olnud jõus alates 2003. aasta jaanuarist. Määruse (EÜ) nr 2320/2002 asendamist uue tekstiga peetakse vajalikuks sellepärast, et selle kohaldamise käigus on tekkinud mitmeid rakendamise seotud probleeme.

Euroopa Parlament võttis oma arvamuse vastu esimesel lugemisel 15. juunil 2006 ning see sisaldas 85 muudatusettepanekut.

Nõukogu kaalus tõsiselt võimalust jõuda määruse eelnõu teksti suhtes Euroopa Parlamendiga kokkuleppele esimesel lugemisel. Mitteametlike kontaktide käigus Euroopa Parlamendi esindajatega selgus siiski, et julgestusmeetmete rahastamise küsimust peab põhjalikumalt uurima, et jõuda mõlemale poolele vastuvõetava tekstini. Seetõttu otsustas nõukogu vastu võtta ühise seisukoha, milles võetaks arvesse võimalikult palju Euroopa Parlamendi esimesel lugemisel tehtud muudatusettepanekuid, ning püüda Euroopa Parlamendiga hiljem kokkuleppele jõuda.

Pärast kogu teksti viimistlemist õiguskeele ekspertide poolt võttis nõukogu 11. detsembril 2006 vastu oma ühise seisukoha. Nimetatud seisukoha vastuvõtmisel võttis nõukogu arvesse Euroopa Parlamendi esimesel lugemisel esitatud arvamust ja võttis vastu 46 muudatusettepanekut.

Nõukogu võttis samuti arvesse Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust.

II. ÜHISE SEISUKOHA ANALÜÜS

Nõukogu pidas võimalikuks nõustuda komisjoni ettepaneku põhisuundadega. Mõnedes punktides otsustas nõukogu siiski teksti muuta, eelkõige selleks, et teha see selgemaks, lihtsamaks ja arusaadavamaks.

Kõige olulisemad muudatused, mille nõukogu komisjoni ettepanekusse tegi, kuuluvad kahte allpoolnimetatud valdkonda.

Esiteks, nõukogu võttis seoses komiteemenetlusega arvesse nõukogu poolt 2006. aasta juulis vastu võetud uusi eeskirju ⁽²⁾. Määruse eelnõu artikli 4 lõikes 3 ja artikli 9 lõikes 2 nähakse ette uue kontrolliga regulatiivmenetluse kasutamine, mis kehtestati kõnealuste uute eeskirjadega ja mis annab Euroopa Parlamendile suurema võimu. Artikli 4 lõikes 3 sätestatakse kriteeriumid, mille alusel liikmesriigid võivad väikeste lennujaamade või õhusõidukite puhul erandeid teha. Artikli 9 lõikes 2 esitatakse standardid, mida kohaldatakse liikmesriikide siseriiklike kvaliteedikontrolli programmide suhtes.

Teiseks, artikli 5 lõige 2 lubab liikmesriikidel kohaldada kõnealuses määruses sätestatud meetmetest rangemaid riiklikke meetmeid. Võttes arvesse arutlusel olevate küsimuste tähtsust, mitmete julgeolekuriskide tõsidust ja nende riskidega seotud kiiresti muutuvaid asjaolusid, asus nõukogu seisukohale, et liikmesriikidel peaks olema piisavalt tegutsemisruumi mis tahes täiendavate või erimeetmete kehtestamiseks, mida nad peavad vajalikuks. Selliste meetmete kehtestamist ei oleks nõukogu arvates vaja ühenduse tasandil eraldi põhjendada.

Euroopa Parlamendi esitatud muudatusettepanekutest pidas nõukogu võimalikuks kiita osaliselt või täielikult heaks järgmised 46 muudatusettepanekut:

2, 4, 5, 7, 8, 11, 12, 15, 17, 18, 20, 21, 23–30, 33, 34, 37, 40, 45–49, 51, 53–58, 65–68, 73, 77–79, 82 ja 84.

Nõukogu ei pidanud siiski võimalikuks kiita heaks mitmeid teisi muudatusettepanekuid. Neist tähtsaimad on muudatusettepanekud 3, 35, 43 ja 44, mis käsitlevad julgeolekukorralduste rahastamist kõnealuse määruse alusel. Nõukogu leiab, et ei ole asjakohane, et selline tehniline määrus sisaldab rahastamisnõudeid või -kohustusi. Subsidiaarsuse põhimõtte kohaselt tuleks sellised küsimused lahendada siseriiklikul tasandil.

⁽¹⁾ EÜT L 355, 30.12.2002, lk 1. Määrust on muudetud määrusega (EÜ) nr 849/2004 (ELT L 158, 30.4.2004, lk 1).

⁽²⁾ ELT L 200, 22.7.2006, lk 11.

Paljusid teisi muudatusettepanekuid vastu ei võetud või neid ei võetud osaliselt vastu, kuna need jäid määruse reguleerimisalast väljapoole ega käsitlenud julgeolekueesmärke, milleks kõnealune määrus on kavandatud. Eelkõige puudutab see muudatusettepanekuid 6, 9, 19, 36, 45, 57, 80 ja 85. Muudatusettepanekuid 1, 10, 13, 14, 16, 18, 22, 31, 32, 33, 50, 52, 60, 63, 72 ja 74 ei võetud täielikult või osaliselt vastu põhjusel, et nad olid vastuolus määruse eelnõu teiste osadega, ei lisanud sisulist tähendust selle tekstile või ei olnud kooskõlas lennundusjulgestuse valdkonnas kokkulepitud terminoloogiaga. Lisaks sellele ei võetud täielikult või osaliselt vastu muudatusettepanekuid 20, 21, 38, 39, 41, 42, 59, 61, 62, 64, 69, 70, 71, 75, 76 ja 83, kuna nõukogu on seisukohal, et nad on kas liiga detailsed sellist tüüpi määruse jaoks või ei sobi kokku ühenduse institutsioonilise korraga või sisaldavad sätteid, mille rakendamine kas liikmesriikide või asjaomaste ettevõtjate poolt oleks ebapraktiline.

III. KOKKUVÕTE

Nõukogu on arvamisel, et ühise seisukoha tekst on asjakohane ja tasakaalustatud. Nõukogu on arvamisel, et ühine seisukoht väljendab eesmärke, mis olid enamiku parlamendi muudatusettepanekute ajendiks.

Nõukogu soovib esile tuua neid suuri jõupingutusi, mida on tehtud kõnealuse määruse suhtes kiire kokkuleppe saavutamiseks, ning usub, et ühine seisukoht võimaldab õigusakti varakult ja õigeaegselt vastu võtta.
