

EUROOPA PARLAMENT

2004



2009

Istungidokument

LÕPLIK
A6-0131/2007

4.4.2007

*****II**

SOOVITUS TEISELE LUGEMISELE

Nõukogu ühine seisukoht eesmärgiga võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, mis käsitleb avaliku reisijateveoteenuse osutamist raudteel ja maanteel ning millega tunnustatakse kehtetuks nõukogu määrused (EMÜ) nr 1191/69 ja 1107/70 (13736/2006 – C6-0042/2007 – 2000/0212(COD))

Transpordi- ja turismikomisjon

Raportöör: Erik Meijer

Kasutatud tähised

- * nõuandemenetlus
antud hääle enamus
- **I koostöömenetlus (esimene lugemine)
antud hääle enamus
- **II koostöömenetlus (teine lugemine)
antud hääle enamus ühise seisukoha heakskiitmiseks, parlamendi liikmete häälteenamus ühise seisukoha tagasilükkamiseks või muutmiseks
- *** nõusolekumenetlus
parlamendi liikmete häälteenamus, v.a EÜ asutamislepingu artiklites 105, 107, 161 ja 300 ning ELi lepingu artiklis 7 toodud juhtudel
- ***I kaasotsustamismenetlus (esimene lugemine)
antud hääle enamus
- ***II kaasotsustamismenetlus (teine lugemine)
antud hääle enamus ühise seisukoha heakskiitmiseks, parlamendi liikmete häälteenamus ühise seisukoha tagasilükkamiseks või muutmiseks
- ***III kaasotsustamismenetlus (kolmas lugemine)
antud hääle enamus ühise teksti heakskiitmiseks

(Antud menetlus põhineb komisjoni esitatud õiguslikul alusel.)

Õigusloomega seotud tekstide kohta esitatud muudatusettepanekud

Euroopa Parlamendi muudatusettepanekutes tõstetakse muudetud tekst esile **paksus kaldkirjas**. Tavalises kaldkirjas märgistus on mõeldud asjaomastele osakondadele abiks lõpliku teksti ettevalmistamisel ja tähistab neid õigusakti osi, mille kohta on tehtud parandusettepanek lõpliku teksti vormistamiseks (nt ilmselged vead või puudused antud tõlkeversioonis). Selliste parandusettepanekute puhul tuleb saada vastavate osakondade nõusolek.

SISUKORD

lehekülg

EUROOPA PARLAMENDI ÕIGUSLOOMEGA SEOTUD RESOLUTSIOONI PROJEKT..5	
SELETUSKIRI	29
MENETLUS	33

EUROOPA PARLAMENDI ÕIGUSLOOME GA SEOTUD RESOLUTSIOONI PROJEKT

nõukogu ühise seisukoha kohta eesmärgiga võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, mis käsitleb avaliku reisijateveeteenuse osutamist raudteel ja maanteel ning millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrused (EMÜ) nr 1191/69 ja 1107/70 (13736/2006 – C6-0042/2007 – 2000/0212(COD))

(Kaasotsustamismenetlus: teine lugemine)

Euroopa Parlament,

- võttes arvesse nõukogu ühist seisukohta (13736/2006 – C6-0042/2007);
 - võttes arvesse oma esimese lugemise seisukohta¹ Euroopa Parlamendile ja nõukogule esitatud komisjoni ettepaneku (KOM(2000)0007)² kohta;
 - võttes arvesse komisjoni esimest muudetud ettepanekut (KOM(2002)0107)³;
 - võttes arvesse komisjoni teist muudetud ettepanekut (KOM(2005)0319)⁴;
 - võttes arvesse EÜ asutamislepingu artikli 251 lõiget 2;
 - võttes arvesse kodukorra artiklit 62;
 - võttes arvesse transpordi- ja turismikomisjoni soovitus teisele lugemisele (A6-0131/2007),
1. kiidab ühise seisukoha muudetud kujul heaks;
 2. teeb presidendile ülesandeks edastada Euroopa Parlamendi seisukoht nõukogule ja komisjonile.

Nõukogu ühine seisukoht

Euroopa Parlamendi muudatusettepanekud

Muudatusettepanek 1 Põhjendus 10

(10) Vastupidiselt määrusele (EMÜ) nr 1191/69, mille reguleerimisala laienes ka avalikule reisijateveeteenusele siseveeteedel, ei peetud käesoleva määruse puhul soovitatavaks reguleerida avaliku

(10) Vastupidiselt määrusele (EMÜ) nr 1191/69, mille reguleerimisala laienes ka avalikule reisijateveeteenusele siseveeteedel, ei peetud käesoleva määruse puhul soovitatavaks reguleerida avaliku

¹ EÜT C 140 E, 13.6.2002, lk 282.

² EÜT C 365 E, 19.12.2000, lk 169.

³ EÜT C 151 E, 25.6.2002, lk 146.

⁴ ELTs seni avaldamata.

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 sätteid ei takista siseveeteedel osutatavate teenuste kaasamist laiemasse linnasisesesse, *linnalähisesesse* või piirkondlikku ühistranspordivõrku.

teenindamise lepingute sõlmimist selles konkreetsetes sektoris. Avalikku reisijateveoteenust siseveeteedel **ja riikide mereterritooriumidel** korraldatakse seega asutamislepingu üldpõhimõtete kohaselt, kui liikmesriigid ei otsusta käesolevat määrust **kõnealustes sektorites** kohaldada. Käesoleva määruse sätteid ei takista siseveeteedel **ja riikide mereterritooriumidel** osutatavate teenuste kaasamist laiemasse linnasisesesse, *linnalähisesesse* või piirkondlikku ühistranspordivõrku.

Muudatusettepanek 2 Põhjendus 15

(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 amortisatsiooniaeg on ebatavaliselt pikk, samuti ka äärepoolseimate piirkondade puhul, tingituna nende eripärast ja piirangutest, nagu on osutatud asutamislepingu artiklis 299. **Lisaks** juhul, kui avaliku teenuse osutaja teeb infrastruktuuri või veeremisse 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.**

(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. **Lepingute pikendamine tuleks seada sõltuvusse kasutajate positiivsest suhtumisest, mida pädev asutus peaks perioodiliselt kontrollima vastavalt eelnevalt kokku lepitud, objektiivsust tagavale korrale.** 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 amortisatsiooniaeg on ebatavaliselt pikk, samuti ka äärepoolseimate piirkondade puhul, tingituna nende eripärast ja piirangutest, nagu on osutatud asutamislepingu artiklis 299. Juhul, kui avaliku teenuse osutaja teeb infrastruktuuri või veeremisse ja sõidukitesse investeeringuid, mis on selles mõttes erandlikud, et seonduvad suurte summadega, ning juhul, kui leping on sõlmitud ausa võistleva pakkumismenetluse teel, **määratakse investeeringu tegemise hetkel kindlaks lepingu kestuse ajal amortiseerimata osa jääkmaksumus, kuna**

selle peaks tasuma investeeringu teinud teenuseosutajale järgnev edukas pakkuja.

Muudatusettepanek 3
Põhjendus 17

(17) Kooskõlas subsidiaarsuse põhimõttega võivad pädevad asutused kehtestada avaliku teenindamise kohustuste **kvaliteedistandardid**, näiteks seoses minimaalsete töötingimuste, reisijate õiguste, liikumispuudega isikute vajaduste **või keskkonnakaitsega**.

(17) Kooskõlas subsidiaarsuse põhimõttega võivad pädevad asutused kehtestada **oma valitud viisil sotsiaalsed ja kvaliteedikriteeriumid, et säilitada ja tõsta** avaliku teenindamise kohustuste **kvaliteedistandardeid**, näiteks seoses minimaalsete töötingimuste, reisijate õiguste, liikumispuudega isikute vajaduste, **keskkonnakaitse, reisijate ja töötajate julgeoleku ning kollektiivlepingust tulenevate kohustuste ja teenuse osutamise kohas töökohti ja sotsiaalkaitset käsitlevate muude eeskirjade ja kokkulepetega. Selleks, et tagada teenuseosutajate vahel läbipaistvad ja võrreldavad konkurentsitingimused, peavad pädevate asutuste kehtestatud spetsiaalsed teenuse kvaliteedinõuded võimaluse korral alati viitama Euroopa Standardikomitee poolt 2002. ja 2006. aastal heaks kiidetud Euroopa kvaliteedistandarditele 13816 ja 15140.**

Igal juhul tuleb tagada, et kõnealustes valdkondades üldkehtivaid standardeid järgitaks võrreldavas vormis ka avaliku reisijateveoteenuse osutamisel raudteel ja maanteel.

Selgitus

Tuleks näha ette teenuste taset käsitlevad kokkulepped ning tegutsemislubade andmise tingimused peaksid viitama nii selgelt kui võimalik tarbijale osutatava teenuse kvaliteedile. Euroopa Parlament võttis kõnealuse seisukoha vastu esimesel lugemisel (muudatusettepanekud 32 ja 37–51) ning komisjon võttis need muudatused juba üle (KOM(2002)107, artikkel 4a). Saavutamaks seda koos konkurentsisis osalevate töötajate sotsiaalkaitsega, ei piisa sellest, kui määratleda sotsiaalkaitse kriteeriumina, mida pädev asutus võib vabatahtlikult kohaldada.

Muudatusettepanek 4
Põhjendus 20

(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.

(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. ***Pakkumisest huvitatutele tuleb tagada ühtne õiguskaitse, tegemata vahet selle järgi, kas leping sõlmitakse käesoleva määruse või direktiivide 2004/17/EÜ ja 2004/18/EÜ alusel. Kõigi pakkumismenetluste läbivaatamisel kohaldatakse seetõttu ühtselt direktiivi 89/665/EMÜ sätteid.***

Selgitus

Et mitte seada ohtu veoteenuse järjepidevust, on vaja kiirendatud ja tõhusat õiguskaitsemenetlust. Seejuures tuleb lisaks vältida võimalust võtta ühes ja samas asjas vastu lahknevaid otsuseid. Sellest tulenevalt on vaja tagada direktiivi 89/665/EMÜ ennat õigustanud menetluse kohaselt ühtne õiguskaitse avaliku teenindamise lepingute sõlmimisel, kaasa arvatud teenuste kontsessioonide ja teenuste riigihankelepingute puhul direktiivide 2004/17/EÜ ja 2004/18/EÜ tähenduses.

Muudatusettepanek 5
Põhjendus 20 a (uus)

(20 a) Kui transpordiettevõtja pakub omal algatusel esmakordselt avalikku reisijateveoteenust, peab pädeval kohalikul asutusel olema võimalik loobuda võistleva pakkumismenetluse läbiviimisest ja edendada ettevõtjalt algatust ajaliselt piiratud ainuõiguste vahetu andmisega avaliku teenuse osutajale. Hüvitiste määramine avaliku teenindamise

kohustuste täitmise eest vastavalt artikli 3 lõikele 1 ei ole kõnealuses menetluses võimalik. Eeltoodu ei kehti hüvitiste kohta vastavalt määruse artikli 3 lõikele 2.

Selgitus

Ettevõtjad suudavad hinnata vajadust avaliku reisijateveoteenuse pakkumiste järele sageli paremini ja varem kui kohalikud pädevad asutused. Ettevõtjate algatatavate veoteenuste korral peab olema võimalik anda ühekordsed ja ajaliselt piiratud ainuõigused vahetult veovajaduse avastajale. Kui ka ettevõtjate algatatavate veoteenuste puhul peaks pädev asutus andma vajaliku ainuõiguse pakkumismenetluse teel, kaotaksid ettevõtjad igasuguse uuendustegevuse motivatsiooni.

Muudatusettepanek 6
Põhjendus 26

(26) Pädevate asutuste eraldatud hüvitis avaliku teenindamise kohustuse täitmisega seotud kulude katmiseks tuleks arvutada selliselt, et vältida ülekompenseerimist. Kui pädev asutus kavatses sõlmida avaliku teenindamise lepingu ilma võistleva pakkumismenetlusega, peaks ta kinni pidama ka üksikasjalikest eekirjadest, millega tagatakse hüvitissummade asjakohasus ning mille eesmärgiks on teenuste tõhusus ja kvaliteet.

(26) Pädevate asutuste eraldatud hüvitis avaliku teenindamise kohustuse täitmisega seotud kulude katmiseks tuleks arvutada selliselt, et vältida ülekompenseerimist ***ja mitte kehtestada alakompenseerimist. Tähelepanu tuleb pöörata eriti sellele, et hüvitiste arvutamisel võetakse aluseks võistleva pakkumismenetluse teel sõlmitud lepingute alusel osutatavate võrreldavate teenuste tulemused.***

Kui pädev asutus kavatses sõlmida avaliku teenindamise lepingu ilma võistleva pakkumismenetlusega, peaks ta kinni pidama ka üksikasjalikest eekirjadest, millega tagatakse hüvitissummade asjakohasus ning mille eesmärgiks on teenuste tõhusus ja kvaliteet. ***Piisavalt kõrge kvaliteet on võimalik tagada eelkõige nii, et hüvitise täissummale on õigus ainult juhul, kui kvaliteedistandardid on kooskõlas tehnika viimase tasemega.***

Selgitus

Paljud pädevad asutused kehtestavad endiselt avaliku teenindamise kohustusi ajaloolistele raudtee-ettevõtjatele, hüvitamata seejuures korralikult sellega seotud kulusid. Asutused kehtestavad nõutud avaliku teenindamise kohustuste alakompenseerimise. Neil on võimalik kasutada kõnealuse ebarahuldava olukorra kehtestamiseks asjaolu, et nad omavad raudtee-

ettevõttes osalust. Raudtee-ettevõtjal peaks olema võimalik esitada kõige konkurentsivõimelisem hind, ja kõnealune otsus peab jääma ärialaseks otsuseks, mis on täielikult raudtee-ettevõtja langetada. Asutusel ei tohi olla volitusi määrata hüvitist, mis jääb alla nõutud teenuste tegeliku maksumuse.

Hüvitiste arvutamine on raskesti arusaadav. Võrreldavate teenuste turuhinna kasutamine kulude arvutamisel hüvitise maksmiseks seoses otselepingute sõlmimisega on teenuse osutaja ettevõtjana tegutsemist silmas pidades otstarbekam ja liikmesriikide õiguses osaliselt ka juba kasutusel. Lisaks täidetak sellisel viisil Euroopa Kohtu neljas kriteerium ja hoitaks ära õiguskindlusetust tekitav vastuolu Euroopa Kohtu 24. juuli 2003. aasta otsusega kohtuasjas C-280/00.

Muudatusettepanek 7 Põhjendus 27

(27) Kaaludes asjakohaselt avaliku teenindamise kohustuste avaliku reisijateveoteenuste nõudlusega vastavusseviimise igakülgset mõju lisas esitatud arvestusskeemi abil, saavad pädev asutus ja avaliku teenuse osutaja tõestada **ülekompanseerimise** vältimist.

(27) Kaaludes asjakohaselt avaliku teenindamise kohustuste avaliku reisijateveoteenuste nõudlusega vastavusseviimise igakülgset mõju lisas esitatud arvestusskeemi abil, saavad pädev asutus ja avaliku teenuse osutaja tõestada **üle- ja alakompenseerimise** vältimist.

Selgitus

Käesoleva muudatusettepaneku eesmärk on tagada õiguskindlus lisas sisalduva hüvitiste arvutamise skeemi puhul. Hüvitise suurus peaks olema kooskõlas avaliku teenindamise kohustuse täitmisega seotud kuludega.

Muudatusettepanek 8 Põhjendus 31

(31) Üleminekuperioodi ajal rakendavad pädevad asutused käesoleva määruse sätteid tõenäoliselt eri aegadel. Seega on võimalik, et üleminekuperioodi ajal osalevad reguleeritud konkurentsile 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**

(31) Üleminekuperioodi ajal rakendavad pädevad asutused käesoleva määruse sätteid tõenäoliselt eri aegadel. Seega on võimalik, et üleminekuperioodi ajal osalevad reguleeritud konkurentsile 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 **osutatavad ühistransporditeenused** on

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.

kaetud lepingutega, mis ei ole sõlmitud kooskõlas käesoleva määrusega, tingimusel, et seda nõuet kohaldatakse mittediskrimineerivalt ja see otsustatakse enne pakkumismenetluse väljakuulutamist.

Muudatusettepanek 9 Põhjendus 36

(36) Käesolev määrus hõlmab nõukogu 4. juuni 1970. aasta määruse (EMÜ) nr 1107/70 raudtee-, maantee- ja siseveetranspordile antava abi kohta reguleerimisala. Varasemat määrust peetakse vananenuks, kuna sellega piiratakse asutamislepingu artikli 73 kohaldamist, andmata asjakohast õiguslikku alust käibelolevate 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 kohaldamist. Asjakohaste ühenduse eeskirjade kohaldamise hõlbustamise eesmärgil esitab komisjon **2006. aasta** jooksul ettepaneku riigiabi suuniste kohta seoses raudteeinvesteeringute, sealhulgas infrastruktuuri tehtavate investeeringutega.

(36) Käesolev määrus hõlmab nõukogu 4. juuni 1970. aasta määruse (EMÜ) nr 1107/70 raudtee-, maantee- ja siseveetranspordile antava abi kohta reguleerimisala. Varasemat määrust peetakse vananenuks, kuna sellega piiratakse asutamislepingu artikli 73 kohaldamist, andmata asjakohast õiguslikku alust käibelolevate 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 kohaldamist. Asjakohaste ühenduse eeskirjade kohaldamise hõlbustamise eesmärgil esitab komisjon **2007. aasta** jooksul ettepaneku riigiabi suuniste kohta seoses raudteeinvesteeringute, sealhulgas infrastruktuuri tehtavate investeeringutega.

Muudatusettepanek 10 Artikli 1 lõige 2

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

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 turismiväärtuse tõttu. Liikmesriigid võivad käesolevat määrust kohaldada avalikule reisijateveole siseveeteedel.

teenuste puhul, mida osutatakse peamiselt nende ajaloolise huviväärsuse või turismiväärtuse tõttu. Liikmesriigid võivad käesolevat määrust kohaldada avalikule reisijateveole siseveeteedel **ja riikide mereterritooriumidel.**

Muudatusettepanek 11 Artikli 2 punkt f

f) ainuõigus – õigus, millega antakse ühele avaliku teenuse osutajale õigus teatud avalike reisijateveoteenuste osutamiseks teataval liinil, teatavas võrgus või teatavas piirkonnas, välistades sealjuures **mis tahes teise võimaliku teenusepakkuja;**

f) ainuõigus – õigus, millega antakse ühele avaliku teenuse osutajale **avaliku teenindamise kohustuste täitmise eesmärgil** õigus teatud avalike reisijateveoteenuste osutamiseks teataval liinil, teatavas võrgus või teatavas piirkonnas, välistades sealjuures **täielikult või osaliselt teiste teenusepakkujate osalemise nende teenuste osutamisel;**

Selgitus

Reguleerimispädevus hõlmab ainult avaliku teenindamise kohustuste täitmiseks vajalikke ainuõigusi. Ainuõigus tähendab, et teised teenuseosutajad jäetakse vastavate veoteenuste osutamisest kõrvale. See on vajalik, sest senise määratluse kohaselt ei ole võimalik lähtuda ainuõigusest ka juhul, kui kaks ettevõtjat on ühiselt teenindamise lepingu osalised ja ühelegi teisele teenuseosutajale ei anta kehtivate õiguste tõttu veoteenuse osutamise luba.

Muudatusettepanek 12 Artikli 2 punkt i

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

i) avaliku teenindamise leping – õiguslikult **siduv kokkulepe** pädeva asutuse ja avaliku teenuse osutaja vahel, mille kohaselt avaliku teenuse osutajale tehakse ülesandeks avaliku teenindamise kohustusest tulenevate avaliku reisijateveoteenuste osutamine; liikmesriigi õigussüsteemist olenevalt võib **kokkuleppeks** 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 sõltuvalt

teenuseid ise või teha see ülesandeks
sõltuvale teenusepakkujale;

teenusepakkujale;

Selgitus

Keeleline ja toimetuslik kohandamine ingliskeelse tekstiga.

Muudatusettepanek 13
Artikli 2 punkt i a (uus)

i a) sõltuv teenusepakkuja – õiguslikult eraldiseisev üksus, mille üle pädev ametiasutus omab täielikku kontrolli, mis on võrreldav kontrolliga tema enese teenistuste üle. Selleks, et määratleda, kas selline kontroll on olemas, tuleb vaadelda selliseid parameetreid, nagu ametiasutuse osalemine teenusepakkuja haldus-, juht- ja kontrolliorganites, teenusepakkuja põhikirjas esinevaid vastavasisulisi viiteid, omandivormi, ametiasutuse mõju ja tegelikku rolli teenusepakkuja strateegiliste otsuste ning konkreetsete haldusotsuste langetamisel;

(Selle muudatusettepaneku vastuvõtmise korral tuleb teha muudatused kogu tekstis.)

Selgitus

Esitatakse uuesti sõltuva teenusepakkuja määratlus, nii nagu komisjon selle oma 2005. aasta juuli ettepanekus (KOM(2005)0319) esitas. Sõltuvaks teenusepakkujaks võivad olla üksnes artikli 2 punktile c vastavad pädevad asutused kooskõlas avalike asutuste iseseisva haldamise põhimõttega ja EÜ asutamislepingu artikli 5 subsidiaarsuse põhimõttega.

Muudatusettepanek 14
Artikli 3 lõige 2

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

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.

üldeeskirjadega kehtestatud tariifikohustuste täitmisest tulenevate kulude ja tulude positiivse või negatiivse finantsmõju sellisel viisil, mis väldib ülekompenseerimist **ja ei kehtesta alakompenseerimist**. See ei piira pädevate asutuste õigust kaasata maksimumtariife kehtestavaid avaliku teenindamise kohustusi avaliku teenindamise lepingutesse.

Selgitus

Paljud pädevad asutused kehtestavad endiselt avaliku teenindamise kohustusi ajaloolistele raudtee-ettevõtjatele, hüvitamata seejuures korralikult sellega seotud kulusid. Asutused kehtestavad nõutud avaliku teenindamise kohustuste alakompenseerimise. Neil on võimalik kasutada kõnealuse ebarahuldava olukorra kehtestamiseks asjaolu, et nad omavad raudtee-ettevõttes osalust. Raudtee-ettevõtjal peaks olema võimalik esitada kõige konkurentsivõimelisem hind, ja kõnealune otsus peab jääma ärialaseks otsuseks, mis on täielikult raudtee-ettevõtja langetada. Asutusel ei tohi olla volitusi määrata hüvitist, mis jääb alla nõutud teenuste tegeliku maksumuse.

Muudatusettepanek 15 Artikli 3 lõige 3

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 üldeskirjad, millega kehtestatakse maksimumtariifid õpilastele, üliõpilastele, praktikantidele ja liikumispuudega isikutele.

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 üldeskirjad, millega kehtestatakse maksimumtariifid õpilastele, üliõpilastele, praktikantidele ja liikumispuudega isikutele. **Kõnealused erandid ei tohi viia selleni, et teenuseosutaja tekkivad kulud kompenseeritakse üle või hüvitatakse liiga väikeses ulatuses.**

(Tõlkija märkus: nõukogu ühises seisukohas on selles lõigus veel kaks lauset. Muudatusettepanekust ei selgu, kas need laused jäetakse välja või lisatakse uus lause nende ette.)

Selgitus

Käesoleva muudatusettepaneku eesmärk on tagada õiguskindlus lisas sisalduva hüvitiste arvutamise skeemi puhul. Hüvitise suurus peaks olema kooskõlas avaliku teenindamise

kohustuse täitmisega seotud kuludega.

Muudatusettepanek 16
Artikli 3 lõige 3 a (uus)

3 a. Avaliku teenuse osutaja, kes soovib lõpetada või oluliselt muuta avaliku reisijateveoteenuse pakkumist, mis ei ole seotud avaliku teenindamise kohustustega, teavitab sellest pädevat kohalikku asutust vähemalt kolm kuud ette. Pädevad asutused võivad teavitamismõnest loobuda.

Selgitus

Kui teenuseosutajad pakuvad üldhuviteenuseid oma majanduslikes huvides, ei ole avaliku teenindamise lepingu sõlmimine vajalik. Kohalike pädevate asutuste kohustuslik ja piisavalt varane teavitamine olulistest muudatustest pakutavate teenuste valdkonnas on siiski vajalik, et anda neile võimalus reageerida. Muudatusettepanek on seega kooskõlas praegu kehtivate normidega (määruse (EMÜ) nr 1191/69 artikli 14 lõige 4).

Muudatusettepanek 17
Artikli 4 lõike 1 punkt i

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

i) määratlevad selgesõnaliselt avaliku teenindamise kohustused, mida avaliku teenuse osutaja peab täitma, ***antud ainuõiguste laadi ja ulatuse*** ning asjaomased territoriaalsed piirkonnad;

Selgitus

Selleks et teenuseosutajal oleks võimalik sissetulekuriskidega arvestada, tuleb teenindamise lepingus sätestada ainuõiguste laad ja ulatus. Sätestamine on vajalik ka teiste mittekatuvate ainuõiguste andmiseks kolmandatele isikutele; seetõttu tuleb täita läbipaistvusele ja objektiivsusele esitatavaid kõrgeid nõudeid.

Muudatusettepanek 18
Artikli 4 lõike 1 punkt ii

ii) kehtestavad eelnevalt objektiivsel ja läbipaistval viisil näitajad, mille põhjal hüvitis tuleb ülekompanseerimist vältival viisil arvutada. Kooskõlas artikli 5 lõikega 2, artiklitega 4, 5, ja 6 sõlmitud avaliku

ii) kehtestavad eelnevalt objektiivsel ja läbipaistval viisil näitajad, mille põhjal hüvitis tuleb ülekompanseerimist vältival ***ja alakompenseerimist mittekehtestaval*** viisil arvutada. Kooskõlas artikli 5 lõikega

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;

2, artiklitega 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. **Avaliku teenindamise kohustuste täitmine võetakse teenuseosutaja tegelike kulude arvutamisel aluseks ainult sellises ulatuses, nagu need kulud tekiksid vastavate kohustuste täitmisel ka keskmisel hästi juhitud teenuseosutajal;**

Selgitus

Paljud pädevad asutused kehtestavad avaliku teenindamise kohustusi ajaloolistele raudtee-ettevõtjatele, hüvitamata seejuures korralikult sellega seotud kulusid. Asutused kehtestavad nõutud avaliku teenindamise kohustuste alakompenseerimise. Neil on võimalik kasutada kõnealuse ebarahuldava olukorra kehtestamiseks asjaolu, et nad omavad raudtee-ettevõttes osalust. Raudtee-ettevõtjal peaks olema võimalik esitada kõige konkurentsivõimelisem hind, ja kõnealune otsus peab jääma ärialaseks otsuseks, mis on täielikult raudtee-ettevõtja langetada. Asutusel ei tohi olla volitusi määrata hüvitist, mis jääb alla nõutud teenuste tegeliku maksumuse.

Artikli 4 lõike 1 punkti ii täiendus tagab määruse kooskõla Euroopa Kohtu lahenditega toetuste õiguse valdkonnas. Siin kajastub ka Altmark Transi neljas kriteerium (vrd Euroopa Kohtu otsus C-280/00 (Altmark Trans), punkt 93). See on otsustav kriteerium, mis tagab, et ka otsulepingute sõlmimisel osutatakse teenuseid tõhusalt ja ökonoomselt, ning välistab sellisel viisil tõhusalt ülekompanseerimise.

Muudatusettepanek 19 Artikli 4 lõige 3

3. Avaliku teenindamise lepingute kestus on piiratud ja ei ületa kümmet 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.

3. Avaliku teenindamise lepingute kestus on piiratud ja ei ületa kümmet 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. **Ilma et see piiraks artikli 5 lõike 5 kohaldamist, sõlmitakse lepingud**

veoteenuste osutamiseks raudteel vähemalt kolmeks aastaks.

Selgitus

Raudteel teenuseid osutavad ettevõtjad, kes soovivad tagada teenuste pakkumist kõrgel tasemel ja täidavad ühenduse õigusaktidest tulenevaid kohustusi, peavad pidevalt investeerima. Kõnealuste investeeringute suurusjärku ja mitmeaastast kestust silmas pidades tuleb ettevõtjatele tagada vähemalt kolmeaastane lepinguperiood. Lühem leping ei garanteeri avalikku teenust osutavatele ettevõtjatele finantsstabiilsust.

Muudatusettepanek 20
Artikli 4 lõige 5 a (uus)

5. Pädevatel asutustel on õigus ja volitused:

- a) tagada avalike reisijateveoteenuste piisav osutamine;**
- b) sõlmida avaliku teenindamise lepinguid või kehtestada üldeeskirju selliste teenuste täitmise tagamiseks;**
- c) kehtestada teenuste piisavuse tagamiseks avaliku teenindamise nõudeid;**
- d) jälgida ja hinnata teenusepakkujapoolset lepingute täitmist ja üldeeskirjadele vastamist;**
- e) võtta meetmeid, sealhulgas määrata trahve või lõpetada avaliku teenindamise lepinguid, kui teenusepakkujad ei suuda tagada lepinguga kehtestatud teenusekvaliteeti või teenusetaset.**

Selgitus

Käesolev muudatusettepanek võimaldab pädevatel asutustel karistada teenusepakkujat või lõpetada leping, kui teenusepakkuja ei täida temaga sõlmitud avaliku teenindamise lepingus kokku lepitud kvaliteedistandardeid.

Muudatusettepanek 21
Artikli 4 lõige 7

7. Pakkumisdokumendid ja avaliku teenindamise lepingud peavad olema läbipaistvad allhanke tegemise võimalikkuse osas. Avaliku teenindamise leping määrab

7. Pakkumisdokumendid ja avaliku teenindamise lepingud peavad olema läbipaistvad allhanke tegemise võimalikkuse **ja ulatuse** osas. **Allhanke kasutamise korral**

kooskõlas liikmesriigi ja ühenduse õigusega kindlaks allhankele kohaldatavad tingimused.

on töövõtja, kellele on käesoleva määruse kohaselt tehtud ülesandeks avalike reisijateveoteenuste haldamine ja osutamine, kohustatud osutama põhilise osa avalikest reisijateveoteenustest ise. Avaliku teenindamise leping määrab kooskõlas liikmesriigi ja ühenduse õigusega kindlaks allhankele kohaldatavad tingimused.

Selgitus

Kui sõidukite ja töötajate kasutamine veeretatakse eranditult allhankijate õlule, kellele omakorda on võimalik kaasata allhankijaid, on karta, et see avaldab olemasolevatele sotsiaalsetele ja kvaliteedistandarditele negatiivset mõju. Seda on võimalik ära hoida ainult nii, et ettevõtja, kellele on tehtud ülesandeks avalike reisijateveoteenuste osutamine, on kohustatud allhanke kasutamise korral osutama põhilise osa avalikest reisijateveoteenustest ise.

Juba praegu on võimalik täheldada järgmist suundumust: suurkontsernid esitavad pakkumisi, täpsustamata oma tegevusvahendeid ja personali, takistavad allhankijaid seda tegemast ning pärast kontsessiooni saamist on väikesed ja keskmise suurusega allhankijad täielikult nende mõju all. Seetõttu võib üksikjuhtudel olla asjakohane edendada aktiivselt turutasakaalu ning kehtestada allhankijate jaoks alam- ja ülemkvoodid. Ainult ise osutatavate teenuste kvoot võimaldab luua võrdsed tingimused konkurentsis kohalike VKEdega.

Muudatusettepanek 22 Artikli 5 lõike 2 esimene lõik

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 sarnane tema enda osakondade üle teostatava kontrolliga (edaspidi „sõltuv teenusepakkuja”). Juhul kui kohalik pädev asutus teeb sellise otsuse, kohaldatakse järgmist:

2. Kui see ***on*** siseriikliku õigusega ***lubatud***, võib iga kohalik pädev asutus, olenemata sellest, kas tegemist on avalikku integreeritud reisijateveoteenust ***majanduslikult ja sotsiaalselt seotud transpordipiirkonnas*** osutava üksiku asutuse, asutuste rühmaga ***või pädevate asutuste poolt spetsiaalselt loodud asutusega***, otsustada, kas osutada avalikku reisijateveoteenust ise või sõlmida avaliku teenindamise otselepingud õiguslikult eraldiseisva üksusega, kelle üle kohalik pädev asutus või asutuste ***rühm või pädevate asutuste poolt spetsiaalselt loodud asutus*** teostab kontrolli, mis on sarnane tema enda osakondade üle teostatava kontrolliga (edaspidi „sõltuv teenusepakkuja”). Juhul kui kohalik pädev asutus teeb sellise otsuse,

kohaldatakse järgmist:

Selgitus

Siseriiklikust õigusest ei nähtu üldjuhul ühetähenduslikult, kas teatud toimimisviis on keelatud või mitte. Õigusselgust on võimalik saavutada ainult juhul, kui siseriikliku õiguse tasandil on kehtestatud ühetähenduslik kohaldamisnõue. Lisaks on see kooskõlas subsidiaarsuse põhimõttega: EÜ õigus näeb Euroopa tasandil ette ühtsed menetluseeskirjad, aga alles riikide seadusandjate aktiivse valikutegevuse tulemusel otsustatakse, millised vahendid vastavas liikmesriigis kohaldamisele kuuluvad.

Muudatusettepanek 23 Artikli 5 lõike 2 punkt a

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**;

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 **kõik erasektori partnerid valiti avaliku teenindamise lepingu kestuse ajal kehtiva pakkumiskutse teel. Lisaks ei või erasektori partnerid ei üksikuna ega kollektiivselt omada avaliku teenuse pakkuja üle märkimisväärset mõju, nii nagu see on kindlaks määratud rahvusvahelises raamatupidamisstandardis IAS 28 vastavalt komisjoni 29. detsembri 2004. aasta määrusele (EÜ) nr 2238/2004, millega muudetakse rahvusvahelise finantsaruandlusstandardi (IFRS) nr 1, rahvusvaheliste raamatupidamisstandardite (IAS) nr 1–10, 12–17, 19–24, 27–38, 40 ja 41 ning alalise standardite tõlgendamise komitee (SIC) tõlgenduste nr 1–7, 11–14, 18–27 ja 30–33 osas määrust (EÜ) nr 1725/2003, millega võetakse vastu teatavad rahvusvahelised raamatupidamisstandardid**

Muudatusettepanek 24
Artikli 5 lõike 2 punkt b

b) käesoleva lõike kohaldamise tingimuseks on, et sõltuva teenusepakkuja ja iga üksuse, kelle üle sellel teenusepakkujal on *kasvõi* 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;

b) käesoleva lõike kohaldamise tingimuseks on, et sõltuva teenusepakkuja ja iga üksuse, kelle üle sellel teenusepakkujal **või pädeval kohalikul asutusel** 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;

Selgitus

Täiendus tagab, et keelust osaleda pakkumismenetluses väljaspool haldusterritooriumi ei oleks võimalik sõltuva teenusepakkuja sõsarettevõtete abil hõlpsasti kõrvale hoida.

Mittediskrimineeriva konkurentsi huvides tuleb erandnorm otselepingute sõlmimise kohta sõltuva teenusepakkujaga piiritleda võimalikult kitsalt. Siinkohal on otsustavaks territoriaalne piirang. See takistab kaitstud turgude sõltuvate teenusepakkujate tegutsemist muudel turgudel, nautides seal konkurentsi moonutavaid eeliseid. Sõltuvate teenusepakkujate territoriaalse tegevusvaldkonna kitsas ja selge määratlemine on otsustava tähtsusega. Piirkonna laiendamine väljuvatele liinidele ja muudele kõrvalelementidele naabruses asuvate asutuste haldusterritooriumil tuleb seetõttu välja jätta.

Muudatusettepanek 25
Artikli 5 lõike 2 punkt c

c) hoolimata punktist b võib sõltuv teenusepakkuja osaleda ausas võistlevas pakkumismenetlustes **kaks aastat** enne temaga sõlmitud avaliku teenindamise

c) hoolimata punktist b võib sõltuv teenusepakkuja osaleda ausas võistlevas pakkumismenetlustes **üks aasta** enne temaga sõlmitud avaliku teenindamise

otselepingu lõppemist, kui on vastu võetud lõplik otsus algatada sõltuva teenusepakkuja lepinguga hõlmatud avalike reisijateveoteenuste suhtes aus võistlev pakkumismenetlus ning sõltuv teenusepakkuja ei ole sõlminud ühtegi teist avaliku teenindamise otselepingut;

otselepingu lõppemist, kui on vastu võetud lõplik **ja tagasivõtmatu** otsus algatada sõltuva teenusepakkuja lepinguga hõlmatud avalike reisijateveoteenuste suhtes aus võistlev pakkumismenetlus ning sõltuv teenusepakkuja ei ole sõlminud ühtegi teist avaliku teenindamise otselepingut. **Kui pädev asutus tühistab eelnimetatud otsuse kahe aasta jooksul, muutuvad kõik vahepealsel ajal sõltuva teenusepakkujaga sõlmitud lepingud automaatselt kehtetuks;**

Selgitus

Pädevad asutused ei võta sellist otsust vastu ootamatult ja sõltuval teenusepakkujal on otsuse tegemise ajal piisavalt aega ette valmistuda. Otsus peab olema tagasivõtmatu, tagamaks, et sõltuv teenusepakkuja ei kindlusta endale lepinguid pakkumismenetluse kaudu ega taasta seejärel varasemat otselepingut.

Käesoleva artikli eesmärk on kõnealuse turu järkjärguline konkurentsile avamine. Avalike asutuste sõltumatu haldamise põhimõtte lubab neil aga varem vastu võetud otsused igal ajal tühistada, eriti pärast valimisi. Seetõttu on vajalik kehtestada vastavad sätted, et hoida ära konkureerivate teenusepakkujate diskrimineerimine. Kui pädev asutus muudab otsuseid avaliku teenindamise otselepingu sõlmimise kohta sõltuva teenusepakkujaga, muutuvad kõnealuse teenusepakkujaga viimase kahe aasta jooksul sõlmitud lepingud automaatselt kehtetuks.

Muudatusettepanek 26 Artikli 5 lõike 2 punktid d a ja d b (uued)

d a) kui kõne alla tuleb allhankelepingu sõlmimine artikli 4 lõike 7 kohaselt, on sõltuv teenusepakkuja kohustatud osutama põhilise osa reisijateveoteenustest ise;

d b) avaliku reisijateveoteenuse otselepingu sõlmimisel peab pädev asutus esitama usaldusväärse põhjenduse selle kohta, miks ta otsustas sõlmida otselepingu.

Selgitus

Määruse tähendust ja eesmärki ei tohi mingil juhul õõnestada selle kaudu, et sõltuvad teenusepakkujad annavad konkurentsist väljaspool põhilise osa oma veoteenuste otselepingutest täitmiseks allhankijatele ja muutuvad ise lihtsalt juhtimistasandiks. Sellisel juhul on karta, et see avaldab olemasolevatele sotsiaalsetele ja kvaliteedistandarditele negatiivset mõju ning toob kaasa edasisi konkurentsimoonusi sõltuvate teenusepakkujate ja

kolmandate isikute vahel. Seda on võimalik ära hoida ainult nii, et allhankelepingute sõlmimisel on sõltuv teenusepakkuja kohustatud osutama põhilise osa avalikest reisijateveoteenustest ise.

Muudatusettepanek 27

Artikli 5 lõige 4

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 suuruse ettevõtjaga, ***kellele kuulub mitte rohkem kui 20 sõidukit***, võib neid piirmäärasis suurendada kas hinnangulise keskmise aastase maksumuseni vähem kui ***1,7 miljonit*** eurot või aastas osutatud avalike reisijateveoteenuste osas vähem kui ***500 000*** kilomeetrini.

4. Kui see ***on*** siseriikliku õigusega ***lubatud***, võivad pädevad asutused otsustada sõlmida avaliku teenindamise otselepingud kas siis, kui nende lepingute hinnanguline keskmine aastane maksumus on väiksem kui ***1 000 000*** eurot või kui need käsitlevad avaliku reisijateveoteenuse osutamist aastas vähem kui 300 000 kilomeetri ulatuses.

Juhul, kui avaliku teenindamise otseleping sõlmitakse väikese või keskmise suuruse ettevõtjaga, ***kes annab tööd 50–250 töötajale***, võib neid piirmäärasis suurendada kas hinnangulise keskmise aastase maksumuseni vähem kui ***3 000 000* eurot*** või aastas osutatud avalike reisijateveoteenuste osas vähem kui ***1 000 000*** kilomeetrini.

**** Nimetatud näitajaid tuleb vastavalt Eurostati andmetel põhinevale riigi eelmise aasta inflatsioonimäärale igas liikmesriigis igal aastal kohandada.***

Muudatusettepanek 28

Artikli 5 lõige 5 a (uus)

5 a. Kui see on siseriiklikus õiguses ette nähtud, võib avaliku teenuse osutaja taotleda omal algatusel ainuõiguse uuesti andmist avaliku reisijateveoteenuse esmakordseks sisseseadmiseks. Kohalik pädev asutus on kohustatud sõlmima taotletud avaliku teenindamise otselepingu, kui kõnealune teenus ei ole ühegi teise ainuõigusega hõlmatud ja puuduvad tõendid selle kohta, et see seaks ohtu juba sõlmitud avaliku teenindamise lepingud.

Selgitus

Ettevõtjad suudavad hinnata vajadust avaliku reisijateveoteenuse pakkumiste järele sageli paremini ja varem kui kohalikud pädevad asutused. Ettevõtjate algatatavate vedude korral peab olema võimalik anda ühekordsed ja ajaliselt piiratud ainuõigused vahetult veovajaduse avastajale. Kui ka ettevõtjate algatatavate veoteenuste puhul peaks pädev asutus andma vajaliku ainuõiguse pakkumismenetluse teel, kaotaksid ettevõtjad igasuguse uuendustegevuse motivatsiooni.

Muudatusettepanek 29 Artikli 5 lõige 6

6. Kui see ei ole siseriikliku õigusega keelatud, võivad pädevad asutused otsustada sõlmida avaliku teenindamise otselepingud raudteetranspordi kohta, kuid mitte rööbastranspordiliikide, nagu metroo või trammid kohta. Erandina artikli 4 lõikest 3 ei ületa selliste lepingute kestus 10 aastat, välja arvatud juhul, kui kohaldatakse artikli 4 lõiget 4.

6. Kui see ei ole siseriikliku õigusega keelatud, võivad pädevad asutused otsustada sõlmida avaliku teenindamise otselepingud **seoses ainuõiguste andmisega avaliku teenindamise kohustuste täitmiseks** raudteetranspordi kohta, kuid mitte rööbastranspordiliikide, nagu metroo või trammid kohta, **kui see on vajalik, et vältida asjaomase transpordiliigi ökonoomsuse või turvalisuse ohustamist**. Erandina artikli 4 lõikest 3 ei ületa selliste lepingute kestus 10 aastat, välja arvatud juhul, kui kohaldatakse artikli 4 lõiget 4.

Selgitus

Siseriiklikust õigusest ei nähtu üldjuhul ühetähenduslikult, kas teatud toimimisviis on keelatud või mitte. Õigusselgust on võimalik saavutada ainult juhul, kui siseriikliku õiguse tasandil on kehtestatud ühetähenduslik kohaldamisnõue. Lisaks on see kooskõlas subsidiaarsuse põhimõttega: EÜ õigus näeb Euroopa tasandil ette ühtsed menetluseeskirjad, aga alles riikide seadusandjate aktiivse valikutegevuse tulemusel otsustatakse, millised vahendid vastavas liikmesriigis kohaldamisele kuuluvad.

Kuna käesoleva määruse aluspõhimõtete järgi peab otselepingute sõlmimine olema absoluutne erand, tuleb siduda see erisäte raudteetranspordi valdkonnas täpsete tingimustega.

Muudatusettepanek 30 Artikli 7 lõige 1

1. Iga pädev asutus avalikustab kord aastas koondaruande tema pädevusse kuuluvate avaliku teenindamise kohustuste, väljavalitud avaliku teenuse osutajate, neile

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 ühistranspordivõrgu toimivust, kvaliteeti ja rahastamist.

avaliku teenuse osutajatele makstavate hüvitiste ja hüvitisena antud ainuõiguste kohta. See aruanne **eristab bussitransporti, rööbastransporti ja rööbastranspordi infrastruktuuri**, võimaldab kontrollida ja hinnata ühistranspordivõrgu toimivust, kvaliteeti ja rahastamist **ning sisaldab teavet omistatud ainuõiguste laadi ja ulatuse kohta**.

Selgitus

Minimaalse võrreldavuse tagamiseks on vaja aruanne liigendada. Ainuõiguste ulatus peab olema teiste teenuseosutajate jaoks läbipaistev, et neil oleks võimalik ettevõtlusotsuseid vastu võttes arvestada sellega, milline osa turust on ainuõiguste tõttu suletud.

Muudatusettepanek 31
Artikli 7 lõike 2 punkt c a (uus)

c a) kvaliteediga seotud eesmärgid seoses täpsuse ja usaldusvärsusega ning kohaldatavad preemiad ja trahvid.

Or. it

Muudatusettepanek 32
Artikli 7 lõike 3 punkt a

a) lepingu sõlminud üksus ja selle omandiline kuuluvus;

a) lepingu sõlminud üksus ja selle omandiline kuuluvus **ning kontrollistruktuur**;

Muudatusettepanek 33
Artikli 7 lõike 3 punkt e

e) kvaliteediga seotud eesmärgid;

e) kvaliteediga seotud eesmärgid **seoses täpsuse ja usaldusvärsusega ning kohaldatavad preemiad ja trahvid**;

Muudatusettepanek 34
Artikkel 7 a (uus)

Artikkel 7 a

Avaliku teenindamise lepingute ja nende sõlmimise kohta otsuste langetamisel vastavalt artikli 5 lõigetele 2–5 tagavad liikmesriigid pakkumisest huvitatutele õiguskaitsevõimalused, mille tõhusus ja toime vastavad sellele, mis on ette nähtud nõukogu 21. detsembri 1989. aasta direktiivis 89/665/EMÜ riiklike tarne- ja ehitustöölepingute sõlmimise läbivaatamise korra kohaldamisega seotud õigus- ja haldusnormide kooskõlastamise kohta.

Muudatusettepanek 35
Artikli 8 lõike 2 esimene lõik

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.

* Väljaannete talitus: **12 aastat** pärast käesoleva määruse jõustumise kuupäeva.

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.

* Väljaannete talitus: **8 aastat** pärast käesoleva määruse jõustumise kuupäeva.

Muudatusettepanek 36
Artikli 8 lõike 3 teine lõik

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

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 **15 aastat**. Punktides b ja d osutatud lepingud võivad jääda kehtima oma tähtaja lõpuni, kui

piiratud kestusega, mis on võrreldav artiklis 4 osutatud kestustega.

nad on piiratud kestusega, mis on võrreldav artiklis 4 osutatud kestustega.

Selgitus

Kuna käesoleva määruse läbivaatamine õigusloomemenetluses käib juba alates 2000. aastast, on võimalik kõnealust üleminekuperioodi oluliselt lühendada. See on vajalik ka selleks, et saavutada kiiresti kvaliteetne ning reisijate ja maksumaksjate jaoks soodsa hinnaga ühistransport.

Muudatusettepanek 37
Artikkel 8 a (uus)

Artikkel 8 a

Vaidlustamismenetlused

- 1. Liikmesriigid tagavad teenusepakkujatele ja teistele huvitatud isikutele õiguse vaidlustada pädevate asutuste poolt käesoleva määruse alusel vastu võetud otsused või eelotsused avalikus või kohtuasutuses.**
- 2. Lõikes 1 osutatud asutus ei sõltu asjaomastest pädevatest asutustest ega teenusepakkujatest ja tal on õigus nõuda igalt asjaomaselt isikult vajalikku teavet, langetada siduvaid otsuseid ja määrata kahjutasu.**
- 3. Kui nimetatud asutus ei ole kohtuasutus, on tema otsused allutatud kohtulikule kontrollile.**
- 4. Vaidlustamismenetluse rakendamist puudutavad sätted määravad kindlaks liikmesriigid.**
- 5. Piiriüleste teenuste puhul lepivad asjaomased asutused kokku, milline on pädev vaidlustamisasutus.**

Muudatusettepanek 38
Artikli 9 lõike 2 esimene lõik

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**:

2. *Kooskõlas* asutamislepingu artikliga 73 võivad liikmesriigid 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, **näiteks**:

Muudatusettepanek 39
Artikli 9 lõike 2 teine lõik

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

välja jätetud

Selgitus

Selleks et tagada püstitatud eesmärkide saavutamine, tuleks käesolevas artiklis ette nähtud meetmeid kohaldada mitte ainult uurimise ja arendamise etapil, vaid ka kasutamise etapil.

Muudatusettepanek 40
Artikli 12 esimene lõik

Käesolev määrus jõustub*

* Väljaannete talitus: **kolm aastat** pärast määruse avaldamist Euroopa Liidu Teatajas.

Käesolev määrus jõustub*

* Väljaannete talitus: **18 kuud** pärast määruse avaldamist Euroopa Liidu Teatajas.

Selgitus

Kuna käesoleva määruse läbivaatamine õigusloomemenetluses käib juba alates 2000. aastast, on võimalik jõustamist oluliselt kiirendada. See on vajalik ka selleks, et saavutada kiiresti kvaliteetne ning reisijate ja maksumaksjate jaoks soodsa hinnaga ühistransport.

Muudatusettepanek 41
Lisa punkt 2 a (uus)

2 a. Selle arvutamise aluseks olevad kulud peavad vastama kuludele, mis tekiksid asjaomaste kohustuste täitmisel keskmisel hästi juhitud ettevõttel, millel on piisavalt

**transpordivahendeid, et täita esitatud
avaliku teenindamise kohustusi.**

Muudatusettepanek 42
Lisa punkt 3 a (uus)

**3 a. Hüvitis ei või ületada ka summat, mis
vastab avaliku teenindamise kohustuse
täitmisest tulenevalt avaliku teenuse
osutaja kulude ja tulude suhtes avalduvale
kogu positiivse või negatiivse
finantsmõjuga võrdsele finantsmõjule, kui
sealjuures võetakse aluseks kulud, mis
tekiksid asjaomaste kohustuste täitmisel
keskmisel hästi juhitud ettevõttel, millel on
piisavalt transpordivahendeid, et täita
esitatud avaliku teenindamise kohustusi.
Kõnealuste kulude analüüsi käigus
väljaarvutamisel tuleb võimalikult suures
ulatuses aluseks võtta kulumäärad ja
parameetrid, mida oleks kohaldatud
võrreldavate avaliku teenindamise
kohustuste täitmise suhtes võistleva
pakkumismenetluse raames vastavalt artikli
5 lõikele 3 või konkurentsile avatud
menetluse raames vastavalt direktiividele
2004/17/EÜ või 2004/18/EÜ.**

Selgitus

Lisa täiendus tagab määruse kooskõla Euroopa Kohtu lahenditega toetuste õiguse valdkonnas. Siin kajastub ka Altmark Transi neljas kriteerium (vrd Euroopa Kohtu otsus C-280/00 (Altmark Trans), punkt 93). See on otsustav kriteerium, mis tagab, et ka otselepingute sõlmimisel osutatakse teenuseid tõhusalt ja ökonoomselt, ning välistab sellisel viisil tõhusalt ülekompanseerimise.

SELETUSKIRI

I Praeguse olukorra tekkimine

Oma algusaastatel teenindas maantee- ja raudteeühistransport suhteliselt väikest ja jõukat klientuuri, kes hiljem suures osas otsustas autoga liikumise kasuks. Ettevõtjad investeerisid kapitali ja oskusteabesse lootuses, et neil on võimalik kõnealusel uuel turul kasumit teenida. Suureneva kahjumi tõttu piirdus suurem osa ühistranspordist hiljem tipptundide ja tippmarsruutidega või jäeti üldse ära.

Kui oleks rakendatud üksnes turuloogikat, oleks marsruutide arvu ja tiheduse vähendamine olnud möödapääsmatu, nagu ka oluline piletihindade tõus. Vastupidiselt sellele suundumusele soovivad omavalitsused – eelkõige linnapiirkondades – ühistransporti parandada, et vähendada autode valduses olevat ruumi, hoida elamurajoone, tööpiirkondi ja puhkealasad juurdepääsetavana ning teha kõik endast olenev liikluse põhjustatud keskkonnaprobleemide vastu võitlemiseks. Regulaarliinidega teenuste säilitamise ja laiendamise jõupingutused on hakanud järjest rohkem sõltuma kohalike või piirkondlike omavalitsuste või riigi omanduses olevate teenuseosutajate poolt üle võetud teenustest. Kui eraettevõtjad veel mõnel poolt tegutsevad, on nad oma äritegevusega seotud vältimatu puudujäägi katmisel muutunud sõltuvaks riiklikust rahastamisest. Selle tagajärjel on regulaarliinidega teenuste osutamise ainuõiguse ja riiklikule rahastamisele juurdepääsu monopoli omandanud nii riiklikud ettevõtted kui ka eraettevõtjatest lepingupartnerid.

II Komisjoni 2000. aasta ettepanek

1990. aastatel teostati uuringud konkurentsi-, rahastamise ja piirkondade jaotamise uue süsteemi (reguleeritud konkurentsi) kohta, mis pidi asendama kõiki erinevaid selle ajani kasutusel olnud riiklikke, piirkondlikke ja kohalikke süsteeme. See tõi kaasa ootuse, et tulevased riigihankemenetlused peaksid kehtima kogu ELi territooriumil. Mõned liikmesriigid on oma riiklike õigusaktide läbivaatamisel selle süsteemiga juba arvestanud.

Seejärel juhtis komisjon oma 2000. aasta määruse ettepaneku seletuskirjas tähelepanu kehtivale õiguslikule raamistikule, eelkõige järgmisele:

- EÜ asutamislepingu artikkel 73, mille kohaselt ei ole toetus vastuolus asutamislepinguga, kui see kujutab endast avalike teenuste hulka kuuluvate teatud kohustuste täitmise kulude katmist;
- määrus (EMÜ) nr 1191/69, mida on muudetud määrusega (EMÜ) nr 1893/91, milles loetletakse kõik hüvitise vormid, mis on vabastatud asutamislepingu artikli 88 lõikes 3 viidatud riigiabist teatamise nõudest.

Kõnealusel määruses ei kehtestatud siiski avaliku teenindamise lepingute sõlmimise korda

ega seda, kuidas turgude avamine peab toimuma.

Lepingu sõlmimise kord oli osaliselt reguleeritud direktiividega 92/50/EÜ ja 93/38/EMÜ, mis tulid 2004. aastal asendada direktiividega 2004/17/EMÜ ja 2004/18/EMÜ.

Siiski on palju lepinguid (eriti kontsessioonilepinguid), mille suhtes kõnealust korda ei kohaldata. Teisest küljest, esialgselt komisjoni poolt väljapakutud määruses ja ka hilisemates muudatusettepanekutes olid need sätestatud.

Komisjon juhtis tähelepanu ka olukorra muutusele, mis on tingitud suurte rahvusvaheliste ettevõtete esilekerkimisest. Suured rahvusvahelised ettevõtted pakuvad välja bussi-, trammi- ja raudteeteenuste ülevõtmise riiklikelt asutustelt ja erasektori tegevusloa omanikelt, tingimusel et nad saavad rahalist toetust eeldatava äritegevusega seotud puudujäägi katmiseks, sealhulgas toetust, mis võimaldab neil tulutoovalt tegutseda.

Komisjon väljendas 20. juulil 2000. aastal dokumendis KOM(2000)0007 kavandatud määrusega soovi tagada läbipaistvus ja ettevõtete võrdne kohtlemine, tagades seeläbi, et pädevate asutuste poolt teenuseosutajatega, kellega neil on pikaajalised või sõbralikud suhted, sõlmitud pikaajalised kontsessioonilepingud ei tooks kaasa õiguslikke meetmeid teiste huvitatud ettevõtete poolt. Selle saavutamiseks pakuti välja, et ettevõtted peaksid omavahel konkureerima, mille saavutamiseks kavandati nad kutsuda osa võtma viieaastaste avaliku teenindamise lepingute pakkumisest. Teistsugused ettevõtete valimise moodused oleksid võimalikud üksnes erandjuhtudel.

III Esimene lugemine Euroopa Parlamendis

Kohalikud ja piirkondlikud omavalitsused, tarbijaorganisatsioonid, keskkonnaorganisatsioonid ja ametiühingud väljendasid tõsist vastuseisu nõudele viia riigihankemenetlus läbi kõikidel juhtudel. Niisuguse toimimise põhjuseks oli osaliselt eeldus, et selline nõue muudaks paljude riiklike, linna ja piirkondlike teenuseosutajate jaoks püsima jäämise võimatuks, kuna kõnealused ettevõtted on asutatud võimalikult tõhusalt siseturu teenindamiseks, mitte aga mõnes kauges kohas konkursil osalemise eesmärgil. Neil piisaks likvideerimisele minekuks vaid ühest pakkumismenetlusest eemaldamisest, näiteks suurema ettevõtte hinnakonkurentsi tõttu.

Lisaks olid kõik asjaomased ettevõtted vastu kavandatavale lepingute viieaastasele kestusele, kuna selline järjepidevuse puudumine takistaks investeeringuid. Kui pakkumiskutsete avaldamine peaks muutuma regulaarseks, nõuavad ametiühingud transporditöölisele kaitset uue lepingupartneri poolsete vallandamiste ja halvemate töötingimuse eest. Erinevate liikmesriikide allikad juhtisid tähelepanu liikmesriigiti väga erinevatele tavadele ja soovimatusele kehtestada ühtseid eeskirju ELi tasandil, mis ignoreeriksid töö käigus saadud kogemusi. Tulenevalt nimetatud vastuväidetest võttis Euroopa Parlament 14. novembril 2001. aastal esimesel lugemisel vastu muudatusettepanekud 317 poolthäälega ja 224 vastuhäälega, et muu hulgas teha võimalikuks trammi- ja allmaaraudtee teenuste ja regulaarliinidega bussiteenuste osutamine 50 km raadiuses ilma riigihankemenetlusest. Kui menetlus siiski läbi viiakse, ei tohiks konkurss põhineda mitte üksnes hinnal, vaid ka kvaliteedil. Bussiteenuste puhul pikendati lepingutingimusi 8 aastale ja raudtee puhul 15 aastale. Komisjoni väljapakutud riigihankemenetluse läbipaistvuse nõue võeti vastu.

IV Nõukogu ühine seisukoht

Nõukogu suutis ühises seisukohas kokkuleppele jõuda alles enam kui kuus aastat pärast määruse ettepaneku esitamist. Üks asjaolu, mis aitas nõukogul kokkuleppele jõuda, oli see, et 20. juulil 2005. aastal esitas komisjon dokumendiga KOM(2005)0319 muudetud seisukoha, milles suures osas nõustuti Euroopa Parlamendi poolt 2001. aastal vastu võetud seisukohaga. 2006. aastal jõudis nõukogu Austria eesistumise ajal samasugusele järeldusele, mille järel Saksamaa vormistas ettepaneku lõplikult oma eesistumise ajal, tehes mõned muudatused, mis käsitlesid käesoleva määruse ja direktiivi 2004/18/EÜ ehitustööde riigihankelepingute, asjade riigihankelepingute ja teenuste riigihankelepingute sõlmimise korra kooskõlastamise kohta ning direktiivi 2004/17/EÜ, millega kooskõlastatakse vee-, energeetika-, transpordi- ja postiteenuste sektoris tegutsevate ostjate hankemenetlused, omavahelisi suhteid. Nimetatud ettepaneku versiooni iseloomustab komisjoni 2000. aasta ettepanekuga võrreldes suurem subsidiaarsus liikmesriikide jaoks; eelkõige jääb linnades ja linnastutes võimalikuks veoteenuse osutamine riiklike teenuseosutajate poolt. Lisaks riiklikele teenuseosutajatele ja avalikele pakkumismenetlustele lubatakse nõukogu ühises seisukohas kolmandat võimalust, otselepingute sõlmimist.

V Arutamine transpordi- ja turismikomisjonis

Käesoleval ajal langevad suures osas kokku Euroopa Parlamendi seisukoht esimesel lugemisel 2001. aastal, komisjoni 2005. aasta muudetud seisukoht ja nõukogu 2006. aasta ühine seisukoht. Raportööri ettepanek tugineb sellele ühisosale. Muudatusettepanekud, mille ta esitas parlamendi transpordi- ja turismikomisjonile, käsitlevad valitsusväliste organisatsioonide tehtud märkusi õiguskindluse ja kvaliteedi kohta.

Üheks käesoleva määruse rakendamise tagajärjeks võib olla tegevuse järjepidevuse vähenemine. See tähendab, et töövõtjad, keda see puudutab, tunneksid pidevalt ebakindlust oma töökohtade tuleviku suhtes, kuna lepingupartneri muutus võib tähendada kollektiivseid koondamisi. Isegi kui uus teenuseosutaja töövõtjatele töökohta pakub, võivad nende töötingimused halveneda. Kõnealune olukord on sarnane ettevõtete sulgemiste ja ülevõtmistega. Nõukogu ühises seisukohas, milles Euroopa Parlamendi esimesel lugemisel väljendatud soovi kohaselt võetakse aluseks suurem valikuvabadus liikmesriikide jaoks, mainitakse küll personali üleminekut sätestava korra (artikli 4 lõiked 5 ja 6) soovitatavust, kuid ei muudeta seda kohustuslikuks. Muudatusettepanekud, millega sooviti lisada sellise korra nõue, jättes üksikasjade otsustamise liikmesriikidele kooskõlas oma riigi traditsioonidega, ei saavutanud transpordi- ja turismikomisjonis häälteenamust. Häälteenamust ei saavutanud ka muudatusettepanekud, millega sooviti näha ette erilised siseriiklikud asjaolud ja kaitsta asjaomaseid liikmesriike neile eriti ebasoodsa mõju eest.

Parlamendikomisjon nõustus nõukogu määratlusega artikli 2 punktis c alade kohta, mille kohta võib lepingu sõlmida: lubatud on mis tahes ala, mis on väiksem kui liikmesriik. Ettepanekud jätta välja otselepingute sõlmimise võimalus, mille nõukogu soovis lisada artikli 5 lõikes 6, lükati tagasi, aga väikese enamusega piirati seda võimalust lühemale üleminekuperioodile ja teisest küljest laiendati seda artikli 5 lõikes 4 suure enamusega väikese

või keskmise suuruse ettevõtjatega sõlmitud lepingute puhul. Peale selle võeti vastu muudatusettepanekud, mis on seotud kulusid mittekattvate hüvitiste vältimisega, mis kahjustaks ettevõtteid nii, et teenuse järjepidevust ei oleks võimalik tagada, samuti mis puudutavad vaidlustamiskorda ja tingimusi, mis peaksid kehtima allhangete suhtes. Arvestades neid ühise seisukoha kohta esitatud suhteliselt väikeseid muudatusi, eeldab raportöör, et nõukoguga on võimalik saavutada kokkulepe teisel lugemisel, nii et seitsme aasta jooksul alates kõnealuse ettepaneku esitamisest komisjoni poolt on võimalik õigusloomemenetlus lõpetada.

MENETLUS

Pealkiri	Avaliku teenindamise nõuded raudtee- ja maanteetranspordis
Viited	13736/1/2006 - C6-0042/2007 - 2000/0212(COD)
EP 1. lugemise kuupäev – P-number	14.11.2001 T5-0597/2001
Komisjoni ettepanek	KOM(2000)0007 - C5-0326/2000
Komisjoni muudetud ettepanek	KOM(2002)0107 ja KOM(2005)0319
Ühise seisukoha kättesaamisest istungil teada andmise kuupäev	18.1.2007
Vastutav komisjon istungil teada andmise kuupäev	TRAN 18.1.2007
Raportöör(id) nimetamise kuupäev	Erik Meijer 15.1.2007
Arutamine parlamendikomisjonis	22.1.2007 28.2.2007
Vastuvõtmise kuupäev	27.3.2007
Lõpphääletuse tulemused	+: 37 –: 4 0: 7
Lõpphääletuse ajal kohal olnud liikmed	Inés Ayala Sender, Etelka Barsi-Pataky, Jean-Louis Bourlanges, Paolo Costa, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Arūnas Degutis, Christine De Veyrac, Petr Duchoň, Saïd El Khadraoui, Robert Evans, Emanuel Jardim Fernandes, Mathieu Grosch, Georg Jarzembowski, Stanisław Jałowiecki, Timothy Kirkhope, Dieter-Lebrecht Koch, Jaromír Kohlíček, Sepp Kusstatscher, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Erik Meijer, Robert Navarro, Seán Ó Neachtain, Josu Ortuondo Larrea, Willi Piecyk, Luís Queiró, Reinhard Rack, Luca Romagnoli, Brian Simpson, Renate Sommer, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Armando Veneto, Marta Vincenzi, Roberts Zile
Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliige/asendusliikmed	Johannes Blokland, Philip Bradbourn, Markus Ferber, Zita Gurmai, Jeanine Hennis-Plasschaert, Helmuth Markov, Ioan Mircea Pașcu, Leopold Józef Rutowicz, Corien Wortmann-Kool
Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliige/asendusliikmed (kodukorra art 178 lg 2)	Alexandru Athanasiu