



EUROOPA PARLAMENT

2009–2014

Istungidokument

A7-0037/2014

21.1.2014

*****I**

RAPORT

Ettepanek võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. novembri 2012. aasta direktiivi 2012/34/EL (millega luuakse ühtne Euroopa raudteepiirkond) riigisiseste reisijateveoteenuste turu avamise ja raudteeinfrastruktuuri juhtimise osas
(COM(2013)0029 – C7-0025/2013 – 2013/0029(COD))

Transpordi- ja turismikomisjon

Raportöör: Saïd El Khadraoui

Kasutatud tähised

- * nõuandemenetlus
- *** nõusolekumenetlus
- ***I seadusandlik tavamenetlus (esimene lugemine)
- ***II seadusandlik tavamenetlus (teine lugemine)
- ***III seadusandlik tavamenetlus (kolmas lugemine)

(Märgitud menetlus põhineb õigusakti eelnõus esitatud õiguslikul alusel.)

Õigusakti eelnõu muudatusettepanekud

Euroopa Parlamendi muudatusettepanekutes märgistatakse õigusakti eelnõusse tehtud muudatused **paksus kaldkirjas**. Tavalises kaldkirjas märgistus on mõeldud asjaomastele osakondadele ja tähistab neid õigusakti eelnõu osi, mille kohta on tehtud parandusettepanek lõpliku teksti vormistamiseks (nt ilmselged vead või väljajätmised mõnes keeleversioonis). Selliste parandusettepanekute puhul on vaja vastavate osakondade nõusolekut.

Kui õigusakti eelnõus soovitakse muuta kehtivat õigusakti, märgitakse muudatusettepaneku päises kolmandale reale viide kehtivale õigusaktile ning neljandale reale viide muudetavale sättele. Kui Euroopa Parlament soovib muuta kehtivat sätet, mida õigusakti eelnõus ei muudeta, märgistatakse muutmata jäävad tekstiosad **paksus kirjas**. Väljajäetav tekstiosa tähistatakse sümboliga [...].

SISUKORD

	lk
EUROOPA PARLAMENDI SEADUSANDLIKU RESOLUTSIOONI PROJEKT	5
SELETUSKIRI.....	68
VÄHEMUSE ARVAMUS.....	72
TÖÖHÕIVE- JA SOTSIAALKOMISJONI ARVAMUS.....	73
REGIONAALARENGUKOMISJONI ARVAMUS	98
MENETLUS.....	112

EUROOPA PARLAMENDI SEADUSANDLIKU RESOLUTSIOONI PROJEKT

ettepaneku kohta võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. novembri 2012. aasta direktiivi 2012/34/EL (millega luuakse ühtne Euroopa raudteepiirkond) riigisiseste reisijateveoteenuste turu avamise ja raudteeinfrastruktuuri juhtimise osas (COM(2013)0029 – C7-0025/2013 – 2013/0029(COD))

(Seadusandlik tavamenetlus: esimene lugemine)

Euroopa Parlament,

- võttes arvesse komisjoni ettepanekut Euroopa Parlamendile ja nõukogule (COM(2013)0029),
 - võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 294 lõiget 2 ja artiklit 91, mille alusel komisjon esitas ettepaneku Euroopa Parlamendile (C7-0025/2013),
 - võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 294 lõiget 3,
 - võttes arvesse Leedu Seimi, Luksemburgi Suurhertsogiriigi Saadikutekoja, Madalmaade Parlamendi Esimese ja Teise Koja, Prantsusmaa Senati ja Rootsi Riksdagi poolt subsidiaarsuse ja proportsionaalsuse põhimõtete kohaldamist käsitleva protokoll (nr 2) alusel esitatud põhjendatud arvamusi, mille kohaselt seadusandliku akti eelnõu ei vasta subsidiaarsuse põhimõttele,
 - võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee 11. juuli 2013. aasta arvamust¹,
 - võttes arvesse Regioonide Komitee 8. oktoobri 2013. aasta arvamust²,
 - võttes arvesse kodukorra artiklit 55,
 - võttes arvesse transpordi- ja turismikomisjoni raportit ning tööhõive- ja sotsiaalkomisjoni ja regionaalarengukomisjoni arvamusi (A7-0037/2014),
1. võtab vastu allpool toodud esimese lugemise seisukoha;
 2. palub komisjonil ettepaneku uuesti Euroopa Parlamendile saata, kui komisjon kavatses seda oluliselt muuta või selle muu tekstiga asendada;
 3. teeb presidendile ülesandeks edastada Euroopa Parlamendi seisukoht nõukogule ja komisjonile ning liikmesriikide parlamentidele.

¹ ELT C 327, 12.11.2013, lk 122.

² ELT C 356, 5.12.2013, lk 92.

Muudatusettepanek 1

Ettepanek võtta vastu direktiiv Põhjendus 1

Komisjoni ettepanek

(1) Viimase kümne aasta jooksul on reisijateveo osakaalu tõus raudteel olnud ebapiisav selleks, et suurendada selle veo turuosa võrreldes auto- ja õhuvõrdedega. 6 % suurune reisijateveo osakaal Euroopa Liidu siseses raudteeveos on jäänud üsna stabiilseks. Raudtee-reisijateveoteenused ei vasta kasvavatele vajadustele pakkumise või kvaliteedi osas.

Muudatusettepanek

(1) Viimase kümne aasta jooksul on ***Euroopa maanteevõrgustiku osakaal suurenenud 27 %, samas kui raudteevõrgustiku kasutamine on vähenenud 2 %.*** Pealegi on reisijateveo osakaalu tõus raudteel olnud ebapiisav selleks, et suurendada selle veo turuosa võrreldes auto- ja õhuvõrdedega. 6 % suurune reisijateveo osakaal Euroopa Liidu siseses raudteeveos on jäänud üsna stabiilseks ***ja*** raudtee-reisijateveoteenused ei vasta kasvavatele vajadustele pakkumise või kvaliteedi osas.

Muudatusettepanek 2

Ettepanek võtta vastu direktiiv Põhjendus 1 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(1 a) Raudtee ebapiisavat osakaalu Euroopa transpordis põhjustavad näiteks ebaausad konkurentsitingimused muude transpordivahenditega võrreldes, ebapiisav poliitiline tahe raudteetranspordi arendamiseks ja puudulik investeerimine raudteevõrgustikesse.

Muudatusettepanek 3

Ettepanek võtta vastu direktiiv Põhjendus 2 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(2 a) Nimetatud direktiivide sätete tegeliku mõju hindamiseks tuleb kontrollida pakutavate teenuste kvaliteeti konkreetsete faktide, pakkumis- ja kasutamismäärade, kulude ja kasutustasude alusel.

Selgitus

On vaja põhjalikult uurida Euroopas toimunud liberaliseerimise tagajärgi, eelkõige majanduslikke, sotsiaalseid ja ökoloogilisi mõjusid.

Muudatusettepanek 4

**Ettepanek võtta vastu direktiiv
Põhjendus 2 b (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(2 b) Ühtse Euroopa raudteepiirkonna loomiseks on väga tähtis asjaomaste õigusaktide täielik, tulemuslik ja õigeaegne rakendamine kõigis liikmesriikides. Sektoris täheldatud puudujääke arvestades peaksid liikmesriigid liidu õigusaktide rakendamist hoolikalt kontrollima.

Muudatusettepanek 5

**Ettepanek võtta vastu direktiiv
Põhjendus 2 c (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(2 c) Mitmetest uuringutest ja küsimustikest nähtub, et liikmesriikides, kes on oma riigisisese reisijateveoturu avanud, näiteks Rootsis ja Ühendkuningriigis, on kasvanud raudteetranspordi turg ning reisijate ja

Muudatusettepanek 6

Ettepanek võtta vastu direktiiv Põhjendus 3

Komisjoni ettepanek

(3) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. novembri 2012. aasta direktiiviga 2012/34/EL, millega luuakse ühtne Euroopa raudteepiirkond,⁸ luuakse ühtne Euroopa raudteepiirkond, kus on ühised eeskirjad raudteeveo-ettevõtjate ja infrastruktuuriettevõtjate juhtimise, infrastruktuuri rahastamise ja kasutustasude, raudteeinfrastruktuurile ja teenustele juurdepääsu tingimuste ning raudteeturu regulatiivse järelevalve kohta. Sellest lähtuvalt on nüüd võimalik viia liidu raudteeturu avamine lõpule ja reformida infrastruktuuriettevõtjate juhtimist, et tagada infrastruktuurile võrdne juurdepääs.

⁸ ELT L 343, 14.12.2012, lk 32.

Muudatusettepanek

(3) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. novembri 2012. aasta direktiiviga 2012/34/EL, millega luuakse ühtne Euroopa raudteepiirkond,⁸ luuakse ühtne Euroopa raudteepiirkond, kus on ühised eeskirjad raudteeveo-ettevõtjate ja infrastruktuuriettevõtjate juhtimise, infrastruktuuri rahastamise ja kasutustasude, raudteeinfrastruktuurile ja teenustele juurdepääsu tingimuste ning raudteeturu regulatiivse järelevalve kohta. Sellest lähtuvalt on nüüd võimalik viia liidu raudteeturu avamine lõpule ja reformida infrastruktuuriettevõtjate juhtimist, et tagada infrastruktuurile võrdne juurdepääs, ***eesmärgiga parandada kogu liidus raudteeveoteenuste kvaliteeti ning tagada samas sotsiaalsed standardid ja tööhõivetingimused.***

⁸ ELT L 343, 14.12.2012, lk 32.

Muudatusettepanek 7

Ettepanek võtta vastu direktiiv Põhjendus 3 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(3 a) Liidu raudteeturu avamise lõpuleviimist tuleks pidada eriti oluliseks, et raudtee saaks muutuda hinna ja kvaliteedi seisukohalt teiste transpordiliikide arvestatavaks

alternatiiviks.

Muudatusettepanek 8

Ettepanek võtta vastu direktiiv Põhjendus 4

Komisjoni ettepanek

(4) Vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivile 2012/34/EL peab komisjon tegema vajaduse korral ettepanekuid seadusandlike meetmete kohta seoses riigisiseste reisijateveoteenuste turu avamisega ja töötama välja sobivad tingimused, et tagada mittediskrimineeriv juurdepääs infrastruktuurile, **võttes aluseks olemasolevad nõuded** infrastruktuuri majandamise ja veoteenuste lahususe kohta.

Muudatusettepanek

(4) Vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivile 2012/34/EL peab komisjon tegema vajaduse korral ettepanekuid seadusandlike meetmete kohta seoses riigisiseste reisijateveoteenuste turu avamisega ja töötama välja sobivad tingimused, et tagada **kõige kulutõhusam** mittediskrimineeriv juurdepääs infrastruktuurile, **sealhulgas valitsevatele ettevõtetele kuuluvale müügiinfrastruktuurile, lähtudes** infrastruktuuri majandamise ja veoteenuste lahususe kohta **kehivatest nõuetest**.

Selgitus

Päevas vaid mõnd rongi käitavatel uustulnukatel on ebatõhus rajada ise kulukaid piletikassasid ja piletimasinaid kommertstariifide alusel, mille määrab jaamaomanik, kelleks võib olla valitseva raudteeoperaatori valdusettevõtja.

Muudatusettepanek 9

Ettepanek võtta vastu direktiiv Põhjendus 4 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(4 a) Riigisisese reisijateveoturu avamine mõjub soodsalt Euroopa raudteetranspordi turu toimimisele; see suurendab paindlikkust ning ettevõtjate ja reisijate võimalusi. Ka raudteepersonal saab avamisest kasu, sest saab rohkem võimalusi pakkuda oma teenuseid uutele

turule sisenejatele. Kogenud töötajad saavad anda uutele osalejatele lisandväärtust, mis toob kaasa paremad töötingimused.

Muudatusettepanek 10

Ettepanek võtta vastu direktiiv Põhjendus 4 b (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(4 b) Liikmesriigid vastutavad oma raudteetöötajate tööturgude korraldamise eest. Seejuures peaksid nad tagama et, tööturu korraldamise viis ei kahjustaks teenuse kvaliteeti. Liidu õigus pakub juba selget raamistikku raudteetöötajate kaitseks.

Muudatusettepanek 11

Ettepanek võtta vastu direktiiv Põhjendus 5

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(5) Infrastruktuuri tõhusamaks majandamiseks ja kasutamiseks tuleks luua koordineerimiskomitee, mis aitaks infrastruktuuriettevõtjate ja raudteeveoettevõtjate tegevust paremini kooskõlastada.

(5) Infrastruktuuri tõhusamaks majandamiseks ja kasutamiseks tuleks luua koordineerimiskomitee, mis aitaks infrastruktuuriettevõtjate ja raudteeveoettevõtjate tegevust paremini kooskõlastada. *Võrgustiku igapäevase sujuva juhtimise tagamiseks peaks infrastruktuuriettevõtja liikluskontrolli tasandil ühtlasi kooskõlastama oma tegevust raudteeveo-ettevõtjatega, seadmata seejuures ohtu oma sõltumatust ja vastutust võrgustiku juhtimise ja kehtivate eeskirjade täitmise eest.*

Selgitus

Võrgustiku tõhusaks majandamiseks tuleks parandada infrastruktuuriettevõtja ja raudteeveoettevõtjate tehnilise tasandi koostööd. Seejuures ei tohiks ohtu seada infrastruktuuriettevõtja

rolli ja sõltumatust.

Muudatusettepanek 12

**Ettepanek võtta vastu direktiiv
Põhjendus 6 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(6 a) Euroopa raudteepiirkonnas piisava ja ausa konkurentsi tagamiseks on peale infrastruktuuride diskrimineerimisvaba kättesaadavuse tagamise vajalik riikide raudteevõrgustike integreerimine ning reguleerivate asutuste tugevdamine. Tugevdamine peaks toimuma nii pädevate reguleerivate asutuste õiguste laiendamise kui ka reguleerivate asutuste võrgustiku arendamisega, millest saaks tulevikus ELi raudteetranspordi turu keskne reguleerija.

Muudatusettepanek 13

**Ettepanek võtta vastu direktiiv
Põhjendus 6 b (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(6 b) Kõigi käesolevas direktiivis ette nähtud asjaomaste ülesannete täitmisel tuleks infrastruktuuriettevõtjat kohustada kasutama oma pädevust selleks, et pidevalt tõhustada raudteeinfrastruktuuri majandamist ja pakkuda kasutajatele kvaliteetseid teenuseid.

Selgitus

Komisjoni esitatud muudatus artikli 3 lõikes 2 suurendab infrastruktuuriettevõtja pädevust. Ta peaks kasutama seda pädevust kasutajatele, raudteeveo-ettevõtjatele ja nende reisijatele kvaliteetsete teenuste pakkumiseks. Kogu ELi infrastruktuuriettevõtjatel peaks olema ühine tegevuseesmärk.

Muudatusettepanek 14

Ettepanek võtta vastu direktiiv Põhjendus 7

Komisjoni ettepanek

(7) Piiriülesed probleemid **tuleks** tõhusalt lahendada eri liikmesriikide infrastruktuuriettevõtjate vahel, luues selleks Euroopa infrastruktuuriettevõtjate võrgustiku.

Muudatusettepanek

(7) Piiriülesed probleemid, **näiteks raudtee juurdepääsutasude osas**, tuleks tõhusalt lahendada eri liikmesriikide infrastruktuuriettevõtjate vahel, luues selleks Euroopa infrastruktuuriettevõtjate võrgustiku, **ilma et see piiraks liikmesriikide pädevust infrastruktuuri kavandamisel ja rahastamisel**.

Selgitus

Infrastruktuuriettevõtja kohutuste ja volituste ühtlustamine ei tohiks takistada liikmesriikide sekkumist infrastruktuuri kavandamisse ja rahastamisse.

Muudatusettepanek 15

Ettepanek võtta vastu direktiiv Põhjendus 8

Komisjoni ettepanek

(8) Selleks et tagada võrdne juurdepääs infrastruktuurile, tuleks **kõrvaldada huvide konfliktid, mis tulenevad** infrastruktuuri majandamist ja vedusid hõlmavatest **integreeritud struktuuridest**. Ainuke viis, kuidas tagada raudteeinfrastruktuurile võrdne juurdepääs, on kaotada **põhjus konkurente diskrimineerida**. See on ka eeldus riigisiseste raudtee-reisijateveoteenuste turu edukaks avamiseks. Ühtlasi õnnestuks nii kõrvaldada integreeritud **struktuuri** puhul esinev ja turumoonutusi tekitav ristsubsideerimise võimalus.

Muudatusettepanek

(8) Selleks et tagada võrdne juurdepääs infrastruktuurile, tuleks **integreeritud struktuurid kujundada nii, et ei tekiks huvide konflikte** infrastruktuuri majandamise ja veoteenuste vahel. Ainuke viis, kuidas tagada raudteeinfrastruktuurile võrdne juurdepääs, on kaotada **võimalikud konkurentide diskrimineerimise põhjused**. See on ka eeldus riigisiseste raudtee-reisijateveoteenuste turu edukaks avamiseks. Ühtlasi õnnestuks nii kõrvaldada integreeritud **struktuuride** puhul esinev ja turumoonutusi tekitav ristsubsideerimise võimalus **ning korraldada personali tasustamist ja muude hüvede jagamist nii, et ei tekiks eeliskohitlemist konkurentidega võrreldes**.

Muudatusettepanek 16

Ettepanek võtta vastu direktiiv Põhjendus 9

Komisjoni ettepanek

(9) Praegused nõudmised infrastruktuuriettevõtjate ja raudteeveoettevõtjate lahususe kohta on sätestatud direktiivis 2012/34/EL ning need hõlmavad üksnes infrastruktuuriettevõtjate peamisi ülesandeid, milleks on otsuste tegemine rongiliinide jaotamise kohta ning otsuste tegemine infrastruktuuri kasutustasu kohta. Siiski oleks vaja, et kõiki ülesandeid täidetak sõltumatult, kuna teatavaid ülesandeid saab kasutada ka diskrimineerivalt konkurentide vastu. See puudutab eelkõige investeerimis- või hooldusotsuseid, mida saab teha neid võrgustiku osi eelistades, mida integreeritud ettevõtjate veoettevõtjad peamiselt kasutavad. Hooldustööde kavandamise otsused võivad mõjutada rongiliinide kättesaadavust konkurentide jaoks.

Muudatusettepanek

(9) Praegused nõudmised infrastruktuuriettevõtjate ja raudteeveoettevõtjate lahususe kohta on sätestatud direktiivis 2012/34/EL ning need hõlmavad üksnes infrastruktuuriettevõtjate peamisi ülesandeid, milleks on otsuste tegemine rongiliinide jaotamise kohta ning otsuste tegemine infrastruktuuri kasutustasu kohta. Siiski oleks vaja, et kõiki ülesandeid täidetak sõltumatult, kuna teatavaid ülesandeid saab kasutada ka diskrimineerivalt konkurentide vastu. See puudutab eelkõige ***piletimüügiteenuste, jaamade ja depode kättesaadavust puudutavaid otsuseid ning*** investeerimis- või hooldusotsuseid, mida saab teha neid võrgustiku osi eelistades, mida integreeritud ettevõtjate veoettevõtjad peamiselt kasutavad. Hooldustööde kavandamise otsused võivad mõjutada rongiliinide kättesaadavust konkurentide jaoks.

Selgitus

Diskrimineerimist põhjustab ka ebavõrdne juurdepääs piletikassadele, rongijaamadele ja hooldusdepodele.

Muudatusettepanek 17

Ettepanek võtta vastu direktiiv Põhjendus 9 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(9 a) Hoolimata direktiivis 2013/34/EL

sätetatud, infrastruktuuriettevõtja sõltumatuse tagamiseks mõeldud kaitsemeetmetest, võivad vertikaalselt integreeritud ettevõtjad oma struktuuri kaudu pakkuda sellistesse ettevõtetesse kuuluvatele raudteeveo-ettevõtjatele teenimatuid konkurentsieelseid.

Muudatusettepanek 18

Ettepanek võtta vastu direktiiv Põhjendus 11

Komisjoni ettepanek

(11) Seepärast tuleks kohustada liikmesriike tagama, et samal juriidilisel või füüsilisel isikul või samadel juriidilistel või füüsilistel isikutel ei oleks õigust kontrollida infrastruktuuriettevõtjat ja omada samaaegselt kontrolli- või mis tahes muud õigust raudteeveo-ettevõtja üle. Vastupidi, kontroll raudteeveo-ettevõtja üle peaks välistama võimaluse omada kontrolli- või mis tahes muud õigust infrastruktuuriettevõtja üle.

Muudatusettepanek

(11) Käesoleva direktiivi eesmärk on luua kõigi raudteeveo-ettevõtjate vahel vaba ja õiglane konkurents ning sellega takistada raudteeveo-ettevõtjat kasutamast artiklis 3 määratletud vertikaalselt integreeritud mudelit.

Muudatusettepanek 19

Ettepanek võtta vastu direktiiv Põhjendus 12 a (uus)

Komisjoni ettepanek

(12 a) Raudtee-reisijateveoteenuste siseturu avamisel, eelkõige praeguste integreeritud struktuuride reformimisel tuleks tõsiselt kaaluda raudteeohutuse parandamise küsimust, et mitte luua täiendavaid haldustõkkeid, mis takistavad hooldustöid ja ohutuse suurendamist;

Muudatusettepanek 20

Ettepanek võtta vastu direktiiv Põhjendus 13 b (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(13 b) Võttes arvesse võrgustike erinevat suurust ja tihedust ning riiklike ja kohalike või piirkondlike asutuste erinevaid organisatsioonilisi struktuure ning erinevaid kogemusi turu avamisel, tuleks igal liikmesriigil lasta küllalt paindlikult oma võrgustikku korraldada nii, et saavutada avatud juurdepääsuõigusega teenuste ja avaliku teenindamise lepingute alusel osutatavate teenuste optimaalne tasakaal ning tagada kõigile reisijatele kvaliteetsed ja kättesaadavad teenused. Pärast pakkumiskonkursile pandavate avaliku teenindamise lepingute väljavalimist peab iga liikmesriik igal üksikjuhul määratlema iga teenuse jaoks kaitsemeetmed, mida rakendada konkursi ebaõnnestumise korral. Need meetmed ei tohi mingil moel tekitada teenust pakkuvatele raudteeveo-ettevõtjatele täiendavaid teenustasusid.

Muudatusettepanek 21

Ettepanek võtta vastu direktiiv Põhjendus 14

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(14) Asjaolu, et liidu raudteeveo-ettevõtjatele antakse riigisiseste reisijateveoteenuste osutamiseks juurdepääsuõigus kõigi liikmesriikide raudteeinfrastruktuurile, võib mõjutada avaliku teenindamise lepingu alusel osutatavate raudtee reisijateveoteenuste

(14) Asjaolu, et liidu raudteeveo-ettevõtjatele antakse riigisiseste reisijateveoteenuste osutamiseks juurdepääsuõigus kõigi liikmesriikide raudteeinfrastruktuurile, võib mõjutada avaliku teenindamise lepingu alusel osutatavate raudtee reisijateveoteenuste

korraldamist ja rahastamist.
Liikmesriikidel peaks olema võimalus piirata kõnealust juurdepääsuõigust juhul, kui nimetatud õigus ohustaks nende avaliku teenindamise lepingute majanduslikku tasakaalu ja kui asjaomane reguleeriv asutus on selle heaks kiitnud.

korraldamist ja rahastamist.
Liikmesriikidel peaks olema võimalus piirata kõnealust juurdepääsuõigust juhul, kui nimetatud õigus ohustaks nende avaliku teenindamise lepingute majanduslikku tasakaalu **või nendega osutatavate teenuste kvaliteeti** ja kui asjaomane reguleeriv asutus on selle heaks kiitnud.

Selgitus

Avaliku teenindamise lepingu majanduslik tasakaal ei tohiks olla ainuke kriteerium. Arvesse võtta ka mõju osutatavate teenuste kvaliteedile (täpsus, ümberistumisvõimaluste säilitamine, peatuste arv ja rongide sagedus).

Muudatusettepanek 22

Ettepanek võtta vastu direktiiv Põhjendus 15

Komisjoni ettepanek

(15) Reguleerivad asutused peaksid huvitatud isikute taotlusel **ja** objektiivse majandusanalüüsi alusel hindama, millist **võimalikku** mõju **avaldavad** riigisisesed reisijateveoteenused, mida osutatakse avatud juurdepääsu alusel kehtivate avaliku teenindamise lepingute raames.

Muudatusettepanek

(15) Reguleerivad asutused peaksid **omal algatusel või** huvitatud isikute taotlusel objektiivse majandusanalüüsi alusel hindama, millist mõju **võivad avaldada** riigisisesed reisijateveoteenused, mida osutatakse avatud juurdepääsu alusel kehtivate avaliku teenindamise lepingute raames.

Selgitus

Reguleerivate asutuste hinnangut avatud juurdepääsu tingimustel ja kehtivate avaliku teenindamise lepingute alusel pakutavate riigisestse reisijateveo teenuste optimaalse kombinatsiooni leidmiseks ei saa koostada ainult eelneva taotluse alusel.

Muudatusettepanek 23

Ettepanek võtta vastu direktiiv Põhjendus 18

Komisjoni ettepanek

(18) Hindamisel, kas avaliku teenindamise lepingu majanduslik tasakaal võiks olla ohustatud, peaksid reguleerivad asutused võtma arvesse kehtivatel avaliku teenindamise lepingutel põhinevate uute teenuste majanduslikku mõju, arvestades mõju avaliku teenindamise lepinguga hõlmatud teenuste tasuvusele ja mõju **netokuludele** lepingu sõlminud pädeva riigiasutuse **jaoks**. Hindamiseks tuleks uurida selliseid näitajaid nagu reisijatepoolne nõudlus, piletihindade kindlaksmääramine, piletimüügikorraldus, peatuste asukohad ja arv ning kavandatud uue teenuse ajakava ja sagedus.

Muudatusettepanek

(18) Hindamisel, kas avaliku teenindamise lepingu majanduslik tasakaal võiks olla ohustatud, peaksid reguleerivad asutused võtma arvesse kehtivatel avaliku teenindamise lepingutel põhinevate uute teenuste majanduslikku **ja sotsiaalset** mõju, arvestades mõju avaliku teenindamise lepinguga hõlmatud teenuste tasuvusele ja mõju **asjaomase valdkonna ühtekuuluvuspoliitika tõhustamisele ning netokuludele**. Hindamiseks tuleks uurida selliseid näitajaid nagu reisijatepoolne nõudlus, piletihindade kindlaksmääramine, piletimüügikorraldus, peatuste asukohad ja arv ning kavandatud uue teenuse ajakava ja sagedus.

Selgitus

Sotsiaal- ja ühtekuuluvuspoliitika küsimusi peab reguleeriv asutus kohustuslikult kaaluma.

Muudatusettepanek 24

**Ettepanek võtta vastu direktiiv
Põhjendus 18 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(18 a) Selle väljaselgitamiseks, kas avaliku teenindamise lepingu alusel osutatud teenuse kvaliteeti mõjutab samas võrgustikus osutatav avatud juurdepääsuga teenus, peaksid kontrolliasutused võtma arvesse eelkõige avaliku teenindamise lepingu alusel osutatud teenuste täpsust, võrgu toimimise mõju ja ümberistumisvõimaluste säilimist.

Muudatusettepanek 25

Ettepanek võtta vastu direktiiv Põhjendus 19

Komisjoni ettepanek

(19) Raudtee reisijateveoteenuse atraktiivsuse suurendamiseks **peaks liikmesriikidel olema õigus nõuda**, et riigisiseseid reisijateveoteenuseid osutavad raudteeveo-ettevõtjad osaleksid ühises teavitus- ja integreeritud piletisüsteemis, millega hallatakse pileteid, otsepileteid ning broneeringuid. **Kui** selline süsteem **on loodud, tuleks tagada**, et see ei tekita konkurentsimoonusi või diskrimineerimist raudteeveo-ettevõtjate vahel.

Muudatusettepanek

(19) Raudtee **reisijateveoteenuste** atraktiivsuse suurendamiseks **peaksid liikmesriigid nõudma**, et riigisiseseid reisijateveoteenuseid osutavad raudteeveo-ettevõtjad osaleksid ühises teavitus- ja integreeritud piletisüsteemis, millega hallatakse pileteid, otsepileteid ning broneeringuid. Selline süsteem **peaks tagama**, et see ei tekita konkurentsimoonusi või diskrimineerimist raudteeveo-ettevõtjate vahel.

Selgitus

Iga kodumaine reisijateveo-ettevõtja peaks ühinema piletisüsteemiga, et pakkuda reisijatele võimalust osta pileteid iga ettevõtja teenuse jaoks igalt ettevõtjalt.

Muudatusettepanek 26

Ettepanek võtta vastu direktiiv Põhjendus 19 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(19 a) Tähtis on, et raudteeveo-ettevõtjad osaleksid integreeritud piletisüsteemide loomises, eelkõige kohalikus ja piirkondlikus transpordis, et suurendada raudteetranspordi atraktiivsust reisijate jaoks. Sellised süsteemid ei tohiks tekitada konkurentsimoonusi ega raudteeveo-ettevõtjate vahelist diskrimineerimist.

Selgitus

Põhjenduses käsitletakse transpordiliikide vaheliste piletisüsteemide tähtsust. Selliseid süsteeme määratletakse siin kui „integreeritud piletisüsteeme”.

Muudatusettepanek 27

Ettepanek võtta vastu direktiiv
Põhjendus 19 b (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(19 b) Kuna uue raudteepaketi eesmärk on reisijate õiguste kindlustamine, arvestades et liikumisvabadus on üks ELi alussammas, tuleks teha kõik, et tagada nimetatud õigus ka puudega ja piiratud liikumisvõimega inimestele. Transpordivahendite ja infrastruktuuri kättesaadavus muutub seega esmatähtsaks. Kõnealuse eesmärgi saavutamiseks tuleb edendada piiriüleseid kontakte. See puudutab ka nimetatud konkreetse reisijatekategorია abistamist, mis tuleks laiema üldise süsteemiga ühtlustada. Selleks tuleks käivitada sotsiaalpartnereid, üldsust ja puuetega isikute õiguste kaitse asutusi hõlmav konsultatsiooniprotsess.

Muudatusettepanek 28

Ettepanek võtta vastu direktiiv
Põhjendus 19 c (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(19 c) Direktiivi 2012/34/EL artiklis 57 sätestatud reguleerivate asutuste võrgustiku abil saadud kogemusi arvestades peaks komisjon hiljemalt 31. detsembriks 2016 koostama seadusandliku ettepaneku, mis tugevdaks reguleerivate asutuste võrgustikku, vormistaks selle menetlused ja annaks sellele juriidilise isiku staatuse. Võrgustikul peaks olema järelevalve- ja arbitraažifunktsioon, mis võimaldaksid tal käsitleda piiriüleseid ja rahvusvahelisi probleeme ning kuulata ära riiklike reguleerivate asutuste otsuste peale

esitatud kaebusi.

Selgitus

Euroopa reguleerivate asutuste võrgustik tuleks luua ja peaks hakkama toimima 2016. aasta detsembriks.

Muudatusettepanek 29

**Ettepanek võtta vastu direktiiv
Põhjendus 19 d (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(19 d) Euroopa ühtse raudteepiirkonna lõplikuks väljaarendamiseks ja raudteesektoris olevat konkurentsi arvestades kavatseb komisjon liidu tasandil toetada ja aktiivselt edendada sotsiaalset dialoogi, tagamaks et raudteesektori töötajad oleksid pikemas perspektiivis kaitstud turu avanemisega kaasnevate soovimatute mõjude, näiteks sotsiaalse dumpingu eest.

Muudatusettepanek 30

**Ettepanek võtta vastu direktiiv
Põhjendus 19 e (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(19 e) Reisijatel peab olema juurdepääs toimivatele otsepiletisüsteemidele ja integreeritud piletisüsteemidele. Asjaomased süsteemid peaksid ühtlasi muutma raudteetranspordi inimestele atraktiivsemaks transpordiliigiks. Liikmesriikide otsepiletisüsteemid peaksid olema vastastikku koostalitlevad, et võimaldada kogu liitu ja kõiki raudtee reisijateveo-ettevõtjaid hõlmava süsteemi loomist.

Muudatusettepanek 31

Ettepanek võtta vastu direktiiv Põhjendus 19 f (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(19 f) Direktiivi 2012/34/EL artikli 57 põhjal loodud reguleerivate asutuste võrgustiku abil saadud kogemusi arvestades peaks komisjon koostama seadusandliku ettepaneku võrgustiku asendamiseks Euroopa reguleeriva asutusega, vormistades selle menetlused ja andes sellele juriidilise isiku staatuse hiljemalt 31. detsembriks 2019, riigisiseste reisijateveo teenuste avamise ajaks. Kõnealusel asutusel peaks olema järelevalve- ja arbitraažifunktsioon, mis võimaldaksid tal käsitleda piiriüleseid ja rahvusvahelisi probleeme ning kuulata ära riiklike reguleerivate asutuste otsuste vastu esitatud kaebusi.

Selgitus

Euroopa reguleeriv asutus peaks asendama Euroopa reguleerivate asutuse võrgustiku 2019. aasta detsembriks. Kui ELi eesmärk on arendada ühtset Euroopa raudteeturgu, peab reguleeriv asutus olema üleeuroopaline. Me tahame vältida, et iga liikmesriigi riiklikud reguleerijad kohaldaksid ja tõlgendaksid ELi eeskirju erinevalt, eriti juhul kui riiklik reguleeriv asutus ei toimi tõhusalt, ei ole sõltumatu ja ei oma piisavalt personali ja ressursse.

Muudatusettepanek 32

Ettepanek võtta vastu direktiiv Põhjendus 19 g (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(19 g) Sotsiaalse dumpingu vältimiseks võib raudteeveo-ettevõtja pakkuda raudteeveoteenuseid ainult tingimusel, et ta täidab representatiivseid kollektiivlepinguid või liikmesriikide seadusi, millega kehtestatakse standardid liikmesriigis, kus ta kavatsseb tegutseda.

Seejuures tuleks ette näha samas kohas kehtivad võrdsed palgatingimused. Pädev reguleeriv asutus peab jälgima nimetatud nõude täitmist.

Selgitus

Vajalik lisand, et selgitada kohustuslikku nõuet, mille täitmise korral raudteeveo-ettevõtja võib liikmesriigis tegutseda.

Muudatusettepanek 33

Ettepanek võtta vastu direktiiv Põhjendus 19 h (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(19 h) Riiklik reguleeriv asutus peaks töötajate üleviimise korra heaks kiitma või taotlema selle muutmist. See võib hõlmata ooteperioodi kohaldamist üleviidavate töötajate suhtes. Otsuse tegemisel peaks reguleeriv asutus püüdma vältida tundliku teabe üleandmist infrastruktuuriettevõtjalt integreeritud ettevõtja teisele üksusele.

Muudatusettepanek 34

Ettepanek võtta vastu direktiiv Põhjendus 19 i (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(19 i) Turu avamine ei tohi negatiivselt mõjutada raudteesektori töötajate töö- ja sotsiaalseid tingimusi. Tuleb järgida sotsiaalseid klausleid, et vältida sotsiaalset dumpingut ja kõlvatut konkurentsi uute ettevõtjate poolt, kes ei järgi raudteesektori sotsiaalseid miinimumstandardeid.

Selgitus

Turu avamine ei tohiks negatiivselt mõjutada sotsiaalseid ja töötingimusi raudteesektoris ning peaks toimuma kooskõlas riiklike õigusaktidega sotsiaal- ja tervisekaitse valdkonnas.

Muudatusettepanek 35

Ettepanek võtta vastu direktiiv Põhjendus 19 j (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(19 j) Raudteeveo-ettevõtjad ja infrastruktuuriettevõtjad peaksid oma ohutuskultuuri raames kehtestama nn õigluse kultuuri, et aktiivselt innustada töötajaid teatama ohutusega seotud õnnetustest, vahejuhtumitest ja ohuolukordadest, ilma et neid karistataks või diskrimineeritaks. Õigluse kultuur võimaldab raudteesektoril õnnetusjuhtumitest, vahejuhtumitest ja ohuolukordadest järeldusi teha ning seega parandada töötajate ja reisijate ohutust raudteel.

Muudatusettepanek 36

Ettepanek võtta vastu direktiiv Põhjendus 19 k (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(19 k) Komisjon peaks tagama nõukogu direktiivi 2005/47/EÜ^{8a} sätete korrektse ja täieliku jõustamise liikmesriikides.

^{8a} Nõukogu 18. juuli 2005. aasta direktiiv 2005/47/EÜ Euroopa Raudteede Ühenduse (CER) ja Euroopa Transporditöötajate Föderatsiooni (ETF) vahelise raudteesektoris piiriüleseid koostalitlusteenuseid osutavate liikuvate töötajate töötingimuste mõningaid aspekte

käsitleva kokkuleppe kohta (ELT L 195, 27.7.2005, lk 15).

Muudatusettepanek 37

**Ettepanek võtta vastu direktiiv
Põhjendus 19 l (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(19 l) Seoses Euroopa ühtse raudteepiirkonna kujundamise ja raudteetranspordituru edasise avamisega peaksid liikmesriigid kasutama representatiivseid kollektiivlepinguid, et vältida sotsiaalset dumpingut ja ebaausat konkurentsi.

Muudatusettepanek 38

**Ettepanek võtta vastu direktiiv
Põhjendus 19 m (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(19 m) Komisjon peaks hindama käesoleva direktiivi mõju rongipersonali tööjõuturu arengule ja vajaduse korral tegema ettepanekuid uute seadusandlike meetmete kohta, mis käsitlevad selliste töötajate sertifitseerimist.

Muudatusettepanek 39

**Ettepanek võtta vastu direktiiv
Põhjendus 19 n (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(19 n) Rongipersonal on raudteesektori töötajate rühm, kes täidab ohutusega seotud ülesandeid. Traditsiooniliselt täidab rongipersonal raudteevõrgus ohutusega seotud jooksvaid ülesandeid

ning vastutab reisijate heaolu ja ohutuse eest rongides. Kasuks tuleks rongipersonali sertifitseerimine sarnaselt vedurijuhtide sertifitseerimisega, et tagada kõrgetasemeline kutsekvalifikatsioon ja pädevus, tunnustada selle töötajaterühma tähtsust ohutute raudteeveoteenuste tagamisel ning hõlbustada töötajate liikuvust.

Muudatusettepanek 40

**Ettepanek võtta vastu direktiiv
Põhjendus 19 o (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(19 o) Riiklik reguleeriv asutus peaks töötajate üleviimise korra heaks kiitma või taotlema selle muutmist. See võib hõlmata ooteaja kohaldamist üleviidavate töötajate suhtes. Otsuse tegemisel peaks reguleeriv asutus püüdma vältida tundliku teabe üleandmist infrastruktuuriettevõtjalt integreeritud ettevõtja teisele üksusele.

Muudatusettepanek 41

**Ettepanek võtta vastu direktiiv
Põhjendus 20 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(20 a) Infrastruktuuriettevõtjad peaksid tegema piiriülest liiklust mõjutavate õnnetuste ja vahejuhtumite korral koostööd, et jagada kogu asjaomast teavet ja nõnda vältida mõju ülekandumise negatiivseid tagajärgi.

Selgitus

Siiamaani ei edastata piiriülest liiklust häirivate õnnetuste ja vahejuhtumite kohta

automaatselt teavet teistele seotud võrgustikele. Infrastruktuuriettevõtjad peaksid tegema koostööd, et parandada sellistel juhtudel teabe liikumist.

Muudatusettepanek 42

**Ettepanek võtta vastu direktiiv
Põhjendus 20 b (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(20 b) Reguleeriv asutus peaks olema pädev tegema infrastruktuuri hooldustööde järelevalvet, tagamaks et neid ei tehta raudteeveo-ettevõtjate vahelist diskrimineerimist põhjustaval viisil.

Muudatusettepanek 43

**Ettepanek võtta vastu direktiiv
Põhjendus 20 c (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(20 c) Vertikaalselt integreeritud ettevõtjasse kuuluval infrastruktuuriettevõtjal peaks olema võimalus pakkuda oma personalile teatavaid sotsiaalseid teenuseid ruumides, mida kasutavad teised vertikaalselt integreeritud ettevõtja üksused.

Muudatusettepanek 44

**Ettepanek võtta vastu direktiiv
Põhjendus 20 d (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(20 d) Vertikaalselt integreeritud ettevõtjasse kuuluval infrastruktuuriettevõtjal peaks reguleeriva asutuse nõusolekul olema lubatud teha teiste vertikaalselt integreeritud ettevõtja üksustega koostööd infotehnoloogiasüsteemide arendamiseks.

Muudatusettepanek 45

**Ettepanek võtta vastu direktiiv
Põhjendus 20 e (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(20 e) Määruse (EÜ) nr 1371/2007 artiklis 9 sätestatud tingimusi piletite, otsepiletite ja broneeringute pakkumiseks kogu liidus tuleks lugeda täidetuks, kui 12. detsembriks 2019 on käesoleva direktiivi sätete kohaselt loodud ühine reisisiteabe- ja piletisüsteem.

Selgitus

Täiendab artikli 13 a muudatusettepanekuid seoses ühise piletimüügi süsteemiga.

Muudatusettepanek 46

**Ettepanek võtta vastu direktiiv
Põhjendus 20 f (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(20 f) Vahetult pärast käesoleva direktiivi jõustumist peaks reguleeriv asutus koostama infrastruktuuriettevõtja sõltumatuse tugevdamist käsitlevad suunised. Suunistes tuleks ette näha: piisavad ooteajad, mille kestel ei ole

lubatud järelevalve- ja haldusnõukogu liikmete ja neile vahetult alluvate juhtivtöötajate üleviimine; võimalus olla üheaegselt vertikaalselt integreeritud ettevõtja koosseisu kuuluvate erinevate juriidiliste isikute juhatuse liige; võimalus olla vertikaalselt integreeritud ettevõtja koosseisu kuuluva teise juriidilise isiku osanik või saada sealt rahalist tulu; ning eelnimetatud isikutele tulemustasu maksmine, mis ei tohi sõltuda vertikaalselt integreeritud ettevõtja ühegi teise juriidilise isiku majandustulemustest. Suunistes tuleks käsitleda ka huvide konfliktide vältimist, tundliku teabe avalikustamist infrastruktuuriettevõtja järelevalve- või haldusnõukogu liikmete ning vajaduse korral neile vahetult alluvate juhtivtöötajate üleviimisel juhtivale ametikohale vertikaalselt integreeritud ettevõtja koosseisu kuuluvas teises juriidilises isikus, eraldi tööruume ning infosüsteemide kaitset.

Muudatusettepanek 47

**Ettepanek võtta vastu direktiiv
Põhjendus 20 g (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(20 g) Käesoleva direktiivi kohaselt võivad liikmesriigid igal ajal valida Euroopa ühtses raudteepiirkonnas samaaegselt eksisteerivate infrastruktuuriettevõtjate eri tüüpide, nimelt eraldatud ja vertikaalselt integreeritud ettevõtjate vahel ka juhul, kui nad on juba võtnud kasutusele eraldatud ettevõtjate struktuuritüübi. Käesoleva direktiiviga kehtestatakse nimetatud struktuuritüüpide sisekorralduse eeskirjad ja põhimõtted.

Muudatusettepanek 48

**Ettepanek võtta vastu direktiiv
Põhjendus 20 h (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(20 h) Käesoleva direktiivi kohaldamisel tuleks järelvalve- ja haldusnõukogu, juhatuse või ettevõtjat seaduslikult esindavate organite mõisteid kohaldada liikmesriikides juba olemasolevate ettevõttestruktuuride suhtes ning võimalikult vältida uute organite loomist.

Muudatusettepanek 49

**Ettepanek võtta vastu direktiiv
Artikkel 1 – punkt -1 (uus)
Direktiiv 2012/34/EL
Artikkel 1 – lõige 2 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

*-1. Artiklile 1 lisatakse järgmine lõige:
„2 a. Käesoleva direktiivi eesmärk on muuta raudteetransport Euroopa üldsuse jaoks atraktiivsemaks transpordiviisiks. Sellega püütakse aidata luua toimivaid teabe- ja integreeritud piletisüsteeme. Liikmesriikide raudteesektoris väljatöötatud otsepiletisüsteemid peaksid olema koostalitlevad ja võimaldama kogu liitu ja kõiki raudtee reisijateveo- ettevõtjaid hõlmava süsteemi loomist.”*

Muudatusettepanek 50

**Ettepanek võtta vastu direktiiv
Artikkel 1 – punkt -1 a (uus)
Määrus 2012/34/EL
Artikkel 1 – lõige 2 b (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

-1 a. Artiklile 1 lisatakse järgmine lõige:

„2 b. Käesoleva direktiivi eesmärk, milleks on Euroopa ühtse raudteepiirkonna väljaarendamine, tuleks saavutada liidu tasandi sotsiaalse dialoogi alusel, et tagada raudteetöötajate nõuetekohane kaitse turu avanemise soovimatute tagajärgede eest.”

Muudatusettepanek 51

**Ettepanek võtta vastu direktiiv
Artikkel 1 – punkt 1 – alapunkt b
Direktiiv 2012/34/EL
Artikkel 3 – punkt 5**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(b) Punkt 5 jäetakse välja.

välja jäetud

Muudatusettepanek 52

**Ettepanek võtta vastu direktiiv
Artikkel 1 – punkt 1 – alapunktid c a ja c b (uued)
Direktiiv 2012/34/EL
Artikkel 3**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(c a) Lisatakse punkt 32:

„32) „integreeritud piletisüsteem” – piletisüsteem, mis võimaldab inimesel sooritada reisi, mis hõlmab üleminekuid ühe transpordiliigi piires või eri transpordiliikide (rong, buss, tramm, metroo, parvlaev või lennuk) vahel;”.

(c b) Lisatakse punkt 33:

„33) „otsepilet” – pilet või piletid, mis tõendavad veolepingu olemasolu, mis on sõlmitud järjestikusteks

raudteeveoteenusteks, mida osutab üks või mitu raudteeveo-ettevõtjat;”.

Selgitus

Täiendab artikli 7 d lõike 2 punkti f ja koordineerimiskomitee rolli lõikes välja pakutud integreeritud piletisüsteemide arendamisel. Seda määratlust kasutatakse määruses 1371/2007. Selguse huvides tuleks see lisada ka käesolevasse direktiivi, milles käsitletakse sama teemat.

Muudatusettepanek 53

Ettepanek võtta vastu direktiiv
Artikkel 1 – punkt 1 – alapunkt c c (uus)
Direktiiv 2012/34/EL
Artikkel 3

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(c c) Lisatakse punktid 34 ja 35:

„34) „järelevalvenõukogu” – mis tahes rühm isikuid, kelle ettevõtte omanikud määravad edendama nende huve, teostama kontrolli ja järelevalvet tegevjuhtide töö üle ning kinnitama suuremaid ärijuhtimisotsuseid;

35) „haldusnõukogu” – mis tahes rühm isikuid, kelle ülesanne on ettevõtte igapäevaste juhtimisfunktsioonide täitmine;”.

Muudatusettepanek 54

Ettepanek võtta vastu direktiiv
Artikkel 1 – punkt 1 – alapunkt c d (uus)
Direktiiv 2012/34/EL
Artikkel 3

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(c d) Lisatakse punkt 36:

„36) „kiirreisirongiteenus” – reisirongiteenus, mida pakutakse kiirusele vähemalt 250 km/h projekteeritud spetsiaalsetel kiirraudteedel ning mille

puhul enamik teekonnast toimub sellisel kiirusel.”

Muudatusettepanek 55

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – punkt 3

Direktiiv 2012/34/EL

Artikkel 7 – lõige 2 – sissejuhatav lause

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

Liikmesriigid peavad ühtlasi tagama, et samal juriidilisel või füüsilisel isikul või samadel juriidilistel või füüsilistel isikutel ei oleks õigust:

(Ei puuduta eestikeelset versiooni.)

Selgitus

Väljapakutud ranged lahutamiseeskirjad takistavad erinevat liiki koostööd raudteeveo-ettevõtjate ja infrastruktuuriettevõtjate vahel, mis, nagu varasemad kogemused osutavad, võib anda laiemaid raudteevõrgu hüvesid ELi liikmesriikides. Vajaduse korral peaks infrastruktuuriettevõtjatel ja raudteeveo-ettevõtjatel olema võimalik teha ühisotsuseid, mis annavad võrgu hüvesid, tingimusel et seda tehakse läbipaistval ja mittediskrimineerival viisil. Nii toimides mõjutavad nad üksteist seoses koostöövaldkondadega, kuid mitte kontrollimisõigusega.

Muudatusettepanek 56

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – punkt 3

Direktiiv 2012/34/EL

Artikkel 7 – lõige 4 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

4 a. Tingimusel, et täidetakse lõigetes 1–3 esitatud infrastruktuuriettevõtja institutsioonilist lahutamist käsitlevaid sätteid, et ei teki huvide konflikte ja äriliselt tundliku teabe konfidentsiaalsus on tagatud, võivad liikmesriigid anda infrastruktuuriettevõtjale loa sõlmida ühe või mitme taotlejaga läbipaistval, mittevälisaval ja mittediskrimineerival

viisil koostöölepinguid konkreetse liini või võrgustiku kohaliku või piirkondliku osa kohta nii, et see ergutab taotlejat tõhustama oma koostööd seoses asjaomase võrgustikuosaga. Sellised stiimulid seisnevad raudteele juurdepääsu tasude vähendamises vastavalt infrastruktuuriettevõtja võimalikule kulude säästule kõnealuse koostöö tulemusena. Sellise koostöö eesmärk on tõhustada häirete või ummikute kõrvaldamist, hooldetöid, hilinemistele alti liini või võrgustikuosa haldamist või ohutuse suurendamist. Koostöö kestus on maksimaalselt viis aastat ja seda võib samavõrra pikendada. Infrastruktuuriettevõtja teavitab kavandatud koostööst artiklis 55 osutatud reguleerivat asutust. Reguleeriv asutus annab koostöölepingule oma eelneva heakskiidu, nõuab selle muutmist või lükkab selle tagasi, kui eelnimetatud tingimused ei ole täidetud. Reguleeriv asutus võib nõuda lepingu muutmist selle igal etapil kogu lepingu kestuse jooksul. Infrastruktuuriettevõtja teavitab koostöölepingust artiklis 7 d osutatud koordineerimiskomiteed.

Selgitus

Sõltumatul infrastruktuuriettevõtjal peaks olema võimalik sõlmida raudteeveo-ettevõtjatega lepinguid konkreetse liini või võrgustikuosa toimimise parandamiseks. Niisuguseks lepinguks peaks olema vajalik reguleeriva asutuse luba ja lepingu kestus peaks olema piiratud.

Muudatusettepanek 57

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – punkt 3

Direktiiv 2012/34/EL

Artikkel 7 – lõige 5

Komisjoni ettepanek

5. Kui käesoleva direktiivi jõustumiskuupäeval kuulub infrastruktuuriettevõtja vertikaalselt

Muudatusettepanek

5. Kui infrastruktuuriettevõtja kuulub vertikaalselt integreeritud ettevõtjale, võib liikmesriik otsustada käesoleva artikli

integreeritud ettevõtjale, võib liikmesriik otsustada käesoleva artikli lõikeid 2–4 mitte kohaldada. Sellisel juhul peab asjaomane liikmesriik tagama, et infrastruktuuriettevõtja täidab kõiki artikli 3 lõikes 2 osutatud ülesandeid ja tal on kooskõlas artiklites **7a–7c** sätestatud nõuetega raudteeveoettevõtjast tegelik sõltumatus organisatsioonilisel ja otsuste vastuvõtmise tasandil.

lõikeid 2–4 mitte kohaldada. Sellisel juhul peab asjaomane liikmesriik tagama, et infrastruktuuriettevõtja täidab kõiki artikli 3 lõikes 2 osutatud ülesandeid ja tal on kooskõlas artiklites **7 a–7 c** sätestatud nõuetega raudteeveoettevõtjast tegelik sõltumatus organisatsioonilisel ja otsuste vastuvõtmise tasandil.

Selgitus

Liikmesriikidel tuleks lubada ka tulevikus valida, kas nad eelistavad infrastruktuuriettevõtja lahutamist raudteeveo-ettevõtjatest või soovivad integreeritud struktuuri.

Muudatusettepanek 58

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – punkt 4

Direktiiv 2012/34/EL

Artiklid 7 a, 7 b ja 7 c

Komisjoni ettepanek

Artikkel 7a

Infrastruktuuriettevõtja tegelik sõltumatus vertikaalselt integreeritud ettevõttes

1. Liikmesriigid tagavad, et infrastruktuuriettevõtja on asutatud õiguslikult eraldiseisvana mis tahes raudteeveo-ettevõtjast või selliseid ettevõtjaid kontrollivast valdusettevõtjast või vertikaalselt integreeritud ettevõtja mis tahes muudest juriidilistest üksustest.
2. Vertikaalselt integreeritud ettevõtjate alla kuuluvatel juriidilistel isikutel, kes tegutsevad raudteeveoteenuste turgudel, ei tohi olla **otseseid ega kaudseid osalusi** infrastruktuuriettevõttes. Infrastruktuuriettevõtjal ei tohi olla ka **ühtki otsest ega kaudset** osalust raudteeveoteenuste turul tegutseva vertikaalselt integreeritud ettevõtja mis

Muudatusettepanek

Artikkel 7 a

Infrastruktuuriettevõtja tegelik sõltumatus vertikaalselt integreeritud ettevõttes

1. Liikmesriigid tagavad, et infrastruktuuriettevõtja on asutatud õiguslikult eraldiseisvana mis tahes raudteeveo-ettevõtjast või selliseid ettevõtjaid kontrollivast valdusettevõtjast või vertikaalselt integreeritud ettevõtja mis tahes muudest juriidilistest üksustest.
2. Vertikaalselt integreeritud ettevõtjate alla kuuluvatel juriidilistel isikutel, kes tegutsevad raudteeveoteenuste turgudel, ei tohi olla infrastruktuuriettevõttes **osalust ei otseselt, kaudselt ega tüürettevõtja kaudu**. Infrastruktuuriettevõtjal ei tohi olla ka **mingit** osalust raudteeveoteenuste turul tegutseva vertikaalselt integreeritud ettevõtja mis tahes juriidilises isikus – **ei**

tahes juriidilises isikus.

3. Infrastruktuuriettevõtja tulu ei tohi kasutada vertikaalselt integreeritud ettevõtja muude juriidiliste isikute rahastamiseks, sissetulekut võib kasutada üksnes infrastruktuuriettevõtja tegevuse rahastamiseks ja vertikaalselt integreeritud ettevõtja viimasele omanikule dividendide maksmiseks. Infrastruktuuriettevõtja **ei tohi** anda laenu vertikaalselt integreeritud ettevõtja **mis tahes juriidilisele isikule ning vertikaalselt integreeritud ettevõtja mis tahes juriidiline isik ei tohi anda laenu** infrastruktuuriettevõtjale. Muude juriidiliste isikute poolt infrastruktuuriettevõtjale pakutud mis tahes teenused põhinevad lepingutel ja nende eest tasutakse turuhindades. Infrastruktuuriettevõtja tasumisele kuuluv võlg peab olema selgelt eraldatud vertikaalselt integreeritud ettevõtja muude juriidiliste isikute poolt tasumisele kuuluvast võlast ning neid võlgu tuleb teenindada üksteisest lahus. Infrastruktuuriettevõtja ja vertikaalselt integreeritud ettevõtja muude juriidiliste isikute raamatupidamisarvestust peetakse viisil, mis tagab kõnealuste sätete täitmise ning infrastruktuuriettevõtjate ja vertikaalselt integreeritud ettevõtja muude juriidiliste isikute lahusoleva raharingluse.

4. Ilma et see piiraks artikli 8 lõike 4 kohaldamist, **leiab** infrastruktuuriettevõtja kapitaliturult vahendeid **ise ja mitte vertikaalselt integreeritud ettevõtja muude juriidiliste isikute kaudu**. Vertikaalselt integreeritud ettevõtja muud juriidilised isikud ei otsi vahendeid infrastruktuuriettevõtja kaudu.

otseselt, kaudselt ega tüürettevõtja kaudu.

3. Infrastruktuuriettevõtja tulu ei tohi kasutada vertikaalselt integreeritud ettevõtja muude juriidiliste isikute rahastamiseks, sissetulekut võib kasutada üksnes infrastruktuuriettevõtja tegevuse rahastamiseks ja vertikaalselt integreeritud ettevõtja viimasele omanikule dividendide maksmiseks. Infrastruktuuriettevõtja **võib** anda laenu **üksnes oma infrastruktuuri majandamisega tegelevatele tüürettevõtjatele**. Vertikaalselt integreeritud ettevõtja **siseselt võib** infrastruktuuriettevõtjale **laenu anda üksnes valdusfirma ning selle peab eelnevalt heaks kiitma artiklis 55 osutatud reguleeriv asutus. Valdusfirma peab reguleerivale asutusele tõendama, et laen antakse turutingimustel ja vastavalt artikli 6 nõuetele. Vastavalt artikli 56 lõikele 12 kontrollib reguleeriv asutus laenu väljamaksmist ja tagasimaksmist**. Muude juriidiliste isikute poolt infrastruktuuriettevõtjale pakutud mis tahes teenused põhinevad lepingutel ja nende eest tasutakse turuhindades. Infrastruktuuriettevõtja tasumisele kuuluv võlg peab olema selgelt eraldatud vertikaalselt integreeritud ettevõtja muude juriidiliste isikute poolt tasumisele kuuluvast võlast ning neid võlgu tuleb teenindada üksteisest lahus. Infrastruktuuriettevõtja ja vertikaalselt integreeritud ettevõtja muude juriidiliste isikute raamatupidamisarvestust peetakse viisil, mis tagab kõnealuste sätete täitmise ning infrastruktuuriettevõtjate ja vertikaalselt integreeritud ettevõtja muude juriidiliste isikute lahusoleva raharingluse.

4. Ilma et see piiraks artikli 8 lõike 4 kohaldamist, **võib** infrastruktuuriettevõtja kapitaliturult vahendeid **hankida vaid iseseisvalt**. Vertikaalselt integreeritud ettevõtja muud juriidilised isikud ei otsi vahendeid infrastruktuuriettevõtja kaudu.

5. Infrastruktuuriettevõtja peab üksikasjalikku arvestust mis tahes äri- ja finantssuhete kohta vertikaalselt integreeritud ettevõtja muude juriidiliste isikutega ja teeb need vastavalt artikli 56 lõikele 12 reguleerivale asutusele viimase taotlusel kättesaadavaks.

Artikkel 7b

Infrastruktuuriettevõtja töötajate ja juhatuse tegelik sõltumatus vertikaalselt integreeritud ettevõttes

1. Ilma et see piiraks reguleeriva asutuse poolt artikli 56 kohaselt tehtud otsuseid, on infrastruktuuriettevõtjal kõigi artikli 3 punktis 2 osutatud ülesannete puhul tõhusad otsustamisvolitused, mis on sõltumatud vertikaalselt integreeritud ettevõtja muudest juriidilistest isikutest. Infrastruktuuriettevõtja üldise majandamisstruktuuri ja korporatiivse põhikirjaga tagatakse, et mitte ühelgi vertikaalselt integreeritud ettevõtja muudest juriidilistest isikutest ei oleks õigust määrata otseselt või kaudselt kindlaks infrastruktuuriettevõtja käitumist seoses asjaomaste ülesannetega.

2. Infrastruktuuriettevõtja haldusnõukogu liikmed ning kõrgemad ametnikud ei kuulu vertikaalselt integreeritud ettevõtja muude juriidiliste isikute järelevalve- või haldusnõukogusse ega ole vertikaalselt integreeritud ettevõtja muude juriidiliste isikute kõrgemad ametnikud.

Vertikaalselt integreeritud ettevõtja muude juriidiliste isikute järelevalve- või haldusnõukogu liikmed ja kõrgemad ametnikud ei ole infrastruktuuriettevõtja haldusnõukogu liikmed ega kõrgemad ametnikud.

3. Infrastruktuuriettevõtjal on järelevalvenõukogu, mis koosneb

5. Infrastruktuuriettevõtja peab üksikasjalikku arvestust mis tahes äri- ja finantssuhete kohta vertikaalselt integreeritud ettevõtja muude juriidiliste isikutega ja teeb need vastavalt artikli 56 lõikele 12 reguleerivale asutusele viimase taotlusel kättesaadavaks.

Artikkel 7 b

Infrastruktuuriettevõtja töötajate ja juhatuse tegelik sõltumatus vertikaalselt integreeritud ettevõttes

1. Ilma et see piiraks reguleeriva asutuse poolt artikli 56 kohaselt tehtud otsuseid, on infrastruktuuriettevõtjal kõigi artikli 3 punktis 2 osutatud ülesannete puhul tõhusad otsustamisvolitused, mis on sõltumatud vertikaalselt integreeritud ettevõtja muudest juriidilistest isikutest. Infrastruktuuriettevõtja üldise majandamisstruktuuri ja korporatiivse põhikirjaga tagatakse, et mitte ühelgi vertikaalselt integreeritud ettevõtja muudest juriidilistest isikutest ei oleks õigust määrata otseselt või kaudselt kindlaks infrastruktuuriettevõtja käitumist seoses asjaomaste ülesannetega.

Infrastruktuuriettevõtja järelevalve- ja haldusnõukogu liikmed ja neile vahetult alluvad juhtivtöötajad juhinduvad nendest põhimõtetest.

3. Infrastruktuuriettevõtjal on järelevalvenõukogu, mis koosneb

vertikaalselt integreeritud ettevõtja tegelike omanike esindajatest.

Järelevalvenõukogu võib artiklis **7d** osutatud koordineerimiskomiteega viimase pädevuses olevatel teemadel konsulteerida.

Otsused, mis käsitlevad infrastruktuuriettevõtja haldusnõukogu liikmete ametisse nimetamist ja töösuhte pikendamist, töötingimusi, sealhulgas töötasu, ja töösuhte lõpetamist, võtab vastu järelevalvenõukogu.

Infrastruktuuriettevõtja haldusnõukogu liikmete ametisse nimetamise ja selle pikendamise eest vastutava järelevalvenõukogu poolt ametisse nimetatud isikute nimed ja nende ametiajal kehtivad tingimused, ametiaja kestus ja töösuhte lõpetamine ning iga sellise kavandatava ametist vabastamise põhjused teatatakse artiklis 55 osutatud reguleerivale asutusele. Käesolevas lõikes osutatud tingimused ja otsused on siduvad ainult siis, kui reguleeriv asutus on need sõnaselgelt heaks kiitnud. Reguleeriv asutus võib selliste otsuste suhtes esitada vastuväited, kui haldusnõukogusse nimetatud isikute ametialane sõltumatus tekitab kahtlusi või kui infrastruktuuriettevõtja haldusnõukogu liikmega lõpetakse töösuhte ennetähtaegselt.

Haldusnõukogu liikmetele tagatakse nende töösuhte ennetähtaegse lõpetamisega seotud kaebuste korral tulemuslik kaebuse esitamise õigus reguleerivale asutusele.

4. Kolme aasta jooksul pärast infrastruktuuriettevõtja juurest lahkumist ei tohi infrastruktuuriettevõtja järelevalvenõukogu või haldusnõukogu liikmed ning kõrgemad ametnikud töötada vertikaalselt integreeritud ettevõtja muude juriidiliste isikute juures mis tahes kõrgel ametikohal. Kolme aasta jooksul pärast vertikaalselt integreeritud ettevõtja muude juriidiliste isikute juurest lahkumist ei tohi nende

vertikaalselt integreeritud ettevõtja tegelike omanike esindajatest.

Järelevalvenõukogu võib artiklis **7 d** osutatud koordineerimiskomiteega viimase pädevuses olevatel teemadel konsulteerida.

Otsused, mis käsitlevad infrastruktuuriettevõtja haldusnõukogu liikmete ametisse nimetamist ja töösuhte pikendamist, töötingimusi, sealhulgas töötasu, ja töösuhte lõpetamist, võtab vastu järelevalvenõukogu.

Infrastruktuuriettevõtja haldusnõukogu liikmete ametisse nimetamise ja selle pikendamise eest vastutava järelevalvenõukogu poolt ametisse nimetatud isikute nimed ja nende ametiajal kehtivad tingimused, ametiaja kestus ja töösuhte lõpetamine ning iga sellise kavandatava ametist vabastamise põhjused teatatakse artiklis 55 osutatud reguleerivale asutusele. Käesolevas lõikes osutatud tingimused ja otsused on siduvad ainult siis, kui reguleeriv asutus on need sõnaselgelt heaks kiitnud. Reguleeriv asutus võib selliste otsuste suhtes esitada vastuväited, kui haldusnõukogusse nimetatud isikute ametialane sõltumatus tekitab kahtlusi või kui infrastruktuuriettevõtja haldusnõukogu liikmega lõpetakse töösuhte ennetähtaegselt.

Haldusnõukogu liikmetele tagatakse nende töösuhte ennetähtaegse lõpetamisega seotud kaebuste korral tulemuslik kaebuse esitamise õigus reguleerivale asutusele.

järelevalvenõukogu või haldusnõukogu liikmed ning kõrgemad ametnikud töötada infrastruktuuriettevõtja juures mis tahes kõrgel ametikohal.

5. Infrastruktuuriettevõtjal on oma töötajad, *kelle töökoht asub vertikaalselt integreeritud ettevõtja muudest juriidilistest isikutest eraldi. Selleks et tagada infrastruktuuriettevõtjate sõltumatus, peab juurdepääs teabesüsteemidele olema kaitstud. Sisekorraeskirjades või töölepingutes tuleb suhted vertikaalselt integreeritud ettevõtja muude juriidiliste isikutega selgelt piirata sellise ametliku teabevahetusega infrastruktuuriettevõtja ülesannete teostamisel, mida teostatakse ka seoses teiste raudteeveo-ettevõtjatega väljaspool vertikaalselt integreeritud ettevõtjat. Muid kui punktis c osutatud töötajaid tohib infrastruktuuriettevõtja ja vertikaalselt integreeritud ettevõtja muude juriidiliste isikute vahel üle kanda üksnes juhul, kui tundlik teave ei levi nende kaudu edasi.*

6. Infrastruktuuriettevõtjal peab olema vajalik organisatoorne võimekus, et täita oma ülesandeid *vertikaalselt integreeritud*

5. Infrastruktuuriettevõtjal on oma töötajad. Infrastruktuuriettevõtja *valduses olevat tundliku iseloomuga teavet tuleb nõuetekohaselt kaitsta ja ei tohi anda edasi teistele üksustele.*

Infrastruktuuriettevõtja võib pakkuda oma töötajatele sotsiaalteenuseid, näiteks neid, mida pakutakse koolides, lasteaedades, spordikeskustes ja restoranides, vertikaalselt integreeritud ettevõtja muude juriidiliste isikute poolt kasutatavates ruumides. Infrastruktuuriettevõtja võib teha vertikaalselt integreeritud ettevõtja teiste üksustega koostööd oma infosüsteemide arendamisel.

Reguleeriv asutus kiidab käesoleva lõike rakendamist puudutava korra heaks või nõuab selle muutmist, et tagada infrastruktuuriettevõtja sõltumatus. Reguleeriv asutus võib nõuda integreeritud ettevõtjalt mis tahes vajalikku teavet.

6. Infrastruktuuriettevõtjal peab olema vajalik organisatoorne võimekus, et täita *kõiki* oma ülesandeid *sõltumatult*.

ettevõtja muudest juriidilistest isikutest sõltumata ning ta ei tohi delegeerida nende ülesannete täitmist või sellekohast tegevust kõnealustele juriidilistele isikutele.

Tingimusel, et ei teki huvide konflikte, turumoonutusi ega diskrimineerimist ning et tundliku äriteabe konfidentsiaalsus on tagatud, võib infrastruktuuriettevõtja sõlmida raudteeveo-ettevõtjate või infrastruktuuriettevõtja järelevalve all tegutseva muu asutusega arendamis-, uuendamis- ja hooldustööde alltöövõtulepinguid, mille üle ta säilitab otsustusõiguse.

7. Infrastruktuuriettevõtja järelevalve- ja haldusnõukogu liikmed ja kõrgemad ametnikud ei tohi omada mingit huvi otseselt või kaudselt seoses vertikaalselt integreeritud ettevõtja muu juriidilise isikuga või saada neist rahalist kasu. Töötulemustel põhinevad üksikasjad nende tasustamisel ei tohi sõltuda vertikaalselt integreeritud ettevõtja muu juriidilise isiku või tema kontrolli all oleva muu juriidilise isiku, vaid üksnes infrastruktuuriettevõtja majandustegevuse tulemustest.

7 a. Liikmesriigid taotleavad reguleerivatelt asutustelt suuniseid tingimuste kohta, mis tuleb täita, et tugevdada vertikaalselt integreeritud ettevõtja osaks oleva infrastruktuuriettevõtja töötajate ja juhtkonna tegelikku sõltumatust ning vältida huvide konflikte ja tundliku iseloomuga teabe avalikustamist. Sellised suunised on vertikaalselt integreeritud ettevõtja jaoks kohustuslikud.

Artikkel 7c

Nõuetele vastavuse kontrollimise menetlus

1. Komisjon otsustab liikmesriigi taotlusel või omal initsiatiivil, kas vertikaalselt integreeritud ettevõtja osaks olevad infrastruktuuriettevõtjad vastavad artikli 7a ja 7b nõuetele ja kas kõnealuste nõuete

Artikkel 7 c

Nõuetelevastavuse kontrollimise menetlus

1. Komisjon otsustab liikmesriigi taotlusel või omal initsiatiivil, kas vertikaalselt integreeritud ettevõtja osaks olevad infrastruktuuriettevõtjad vastavad artikli 7 a ja 7 b nõuetele ja kas kõnealuste nõuete

rakendamine on piisav, et tagada kõikidele raudteeveo-ettevõtjatele võrdsed võimalused, samuti seda, et asjaomasel turul ei esineks *konkurentsi moonutamist*.

2. Komisjonil on õigus nõuda *liikmesriigilt, kus* vertikaalselt integreeritud ettevõtja *on asutatud*, mõistliku aja jooksul vajalikku teavet. Komisjon konsulteerib reguleeriva asutuse või reguleerivate asutustega ja vajaduse korral artiklis 57 osutatud reguleerivate asutuste võrgustikuga.

3. Liikmesriik võib piirata artikliga 10 ette nähtud juurdepääsuõigusi nende raudteeveo ettevõtjate puhul, kes kuuluvad vertikaalselt integreeritud ettevõtja alla, kellele asjaomane infrastruktuuriettevõtja kuulub, kui komisjon *teavitab liikmesriike sellest, et ühtegi lõike 1 kohast taotlust ei ole esitatud, või seni kuni komisjon on taotluse läbi vaadanud või kui komisjon otsustab vastavalt artikli 62 lõikes 2 osutatud menetlusele, et:*

a) komisjoni lõike 2 kohasele teabetaotlusele ei esitatud ühtegi asjakohast vastust või

b) asjaomane infrastruktuuriettevõtja ei vasta artiklites *7a* ja *7b* esitatud nõuetele või

c) artiklites *7a* ja *7b* esitatud nõuete rakendamises ei piisa, et tagada kõikidele raudteeveo-ettevõtjatele võrdsed võimalused ning et välistada *liikmesriigis, kus* infrastruktuuriettevõtja *asub, konkurentsi moonutamine*.

Komisjon teeb otsuse mõistliku ajavahemiku jooksul.

4. Asjaomane liikmesriik võib taotleda, et komisjon võtaks oma lõikes 3 osutatud

rakendamine on piisav, et tagada kõikidele raudteeveo-ettevõtjatele võrdsed võimalused, samuti seda, et asjaomasel turul ei esineks *konkurentsimoanutusi*.

2. Komisjonil on õigus nõuda vertikaalselt integreeritud ettevõtja *asukohaliikmesriigilt* mõistliku aja jooksul vajalikku teavet. Komisjon konsulteerib reguleeriva asutuse või reguleerivate asutustega ja vajaduse korral artiklis 57 osutatud reguleerivate asutuste võrgustikuga.

3. Liikmesriik võib piirata artikliga 10 ette nähtud juurdepääsuõigusi nende raudteeveo ettevõtjate puhul, kes kuuluvad vertikaalselt integreeritud ettevõtja alla, kellele asjaomane infrastruktuuriettevõtja kuulub, kui komisjon:

a) *teatab liikmesriikidele, et* komisjoni lõike 2 kohasele teabetaotlusele ei esitatud ühtegi asjakohast vastust või

b) *artiklis 60 osutatud korra kohaselt otsustab, et* asjaomane infrastruktuuriettevõtja ei vasta artiklites *7a* ja *7b* esitatud nõuetele või

c) *artiklis 60 osutatud korra kohaselt otsustab, et* artiklites *7a* ja *7b* esitatud nõuete rakendamises ei piisa, et tagada kõikidele raudteeveo-ettevõtjatele võrdsed võimalused ning et välistada infrastruktuuriettevõtja *asukohaliikmesriigis konkurentsimoanutusi*.

Komisjon teeb otsuse mõistliku ajavahemiku jooksul *ning algatab samal ajal asjaomase liikmesriigi suhtes Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 258 kohaselt rikkumismenetluse*.

4. Asjaomane liikmesriik võib taotleda, et komisjon võtaks oma lõikes 3 osutatud

otsuse tagasi vastavalt artikli 62 lõikes 2 osutatud menetlusele, kui liikmesriik tõendab komisjonile, et otsuse tegemise aluseks olnud põhjust enam ei eksisteeri. Komisjon teeb otsuse mõistliku ajavahemiku jooksul.

5. Ilma et see piiraks *lõikeid* 1–4, kontrollib artiklites *7a* ja *7b* sätestatud nõuete vastavust artiklis 55 osutatud reguleeriv asutus. Igal taotlejal on õigus esitada reguleerivale asutusele kaebus, kui ta leiab, et need nõuded ei ole täidetud. Sellise kaebuse korral teeb reguleeriv asutus artikli 56 lõikes 9 märgitud ajavahemikus otsuse olukorra parandamiseks võetavate meetmete kohta.

Muudatusettepanek 59

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – punkt 4

Direktiiv 2012/34/EL

Artikkel 7 d – lõige 1

Komisjoni ettepanek

1. Liikmesriigid tagavad, et infrastruktuuriettevõtjad asutavad iga võrgustiku kohta koordineerimiskomitee ja korraldavad selle tegevust. Kõnealuse komitee liikmeks võivad olla *vähemalt* infrastruktuuriettevõtja, teadaolevad taotlejad artikli 8 lõike 3 tähenduses ning soovi korral võimalikud taotlejad, neid esindavad organisatsioonid, kauba- ja reisijateveoteenuste kasutajate esindajad ning vajaduse korral piirkondlike ja kohalike asutuste esindajad. Liikmesriikide esindajad ja asjaomane reguleeriv asutus kutsutakse koordineerimiskomitee koosolekutele vaatlejatena.

otsuse tagasi vastavalt artikli 62 lõikes 2 osutatud menetlusele, kui liikmesriik tõendab komisjonile, et otsuse tegemise aluseks olnud põhjust enam ei eksisteeri. Komisjon teeb otsuse mõistliku ajavahemiku jooksul.

5. Ilma et see piiraks *lõigete* 1–4 *kohaldamist*, kontrollib artiklites *7 a* ja *7 b* sätestatud nõuete vastavust artiklis 55 osutatud reguleeriv asutus. Igal taotlejal on õigus esitada reguleerivale asutusele kaebus, kui ta leiab, et need nõuded ei ole täidetud. Sellise kaebuse korral teeb reguleeriv asutus artikli 56 lõikes 9 märgitud ajavahemikus otsuse olukorra parandamiseks võetavate meetmete kohta.

Muudatusettepanek

1. Liikmesriigid tagavad, et infrastruktuuriettevõtjad asutavad iga võrgustiku kohta koordineerimiskomitee ja korraldavad selle tegevust. Kõnealuse komitee liikmeks võivad olla infrastruktuuriettevõtja, teadaolevad taotlejad artikli 8 lõike 3 tähenduses ning soovi korral võimalikud taotlejad, neid esindavad organisatsioonid, kauba- ja reisijateveoteenuste kasutajate esindajad ning vajaduse korral piirkondlike ja kohalike asutuste esindajad, *sealhulgas pädevad asutused*. Liikmesriikide esindajad ja asjaomane reguleeriv asutus kutsutakse koordineerimiskomitee koosolekutele vaatlejatena.

Muudatusettepanek 60

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – punkt 4

Direktiiv 2012/34/EL

Artikkel 7 d – lõige 2 – punkt e

Komisjoni ettepanek

e) infrastruktuuri läbilaskevõime jaotamise protsess, sealhulgas eelistuste eeskirjad **võimsuse** jaotamiseks infrastruktuuri **kasutaja** eri kategooriate vahel;

Muudatusettepanek

e) infrastruktuuri läbilaskevõime jaotamise protsess, sealhulgas eelistuste eeskirjad **läbilaskevõime** jaotamiseks infrastruktuuri **kasutajate** eri kategooriate vahel; **vastandlike raudteeveoteenuse osutamise taotluste korral toimub kooskõlastamine artikli 46 lõike 4 kohaselt;**

Selgitus

Koordineerimiskomitee peaks arutama läbilaskevõime jaotamisega seotud eelistuste eeskirju, sealhulgas vastandlike taotluste korral, seetõttu viidatakse siinkohal artikli 46 lõikele 4. Konkureerivate raudtee juurdepääsu taotluste korral ei või infrastruktuuri ettevõtja ebaõiglaselt eelistada suuri ettevõtjaid väiksematele.

Muudatusettepanek 61

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – punkt 4

Direktiiv 2012/34/EL

Artikkel 7 d – lõige 2 – punkt g a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

g a) probleemid, millega puutuvad kokku raudtee kauba- ja reisijateveoteenuste kasutajad, näiteks osutatud teenuse kvaliteet, infrastruktuuri tasud ja raudteeteenuste hindade läbipaistvus.

Selgitus

Kauba- ja reisijateveoteenuste kasutajatega konsulteerimine annaks koordineerimiskomiteele asjakohast teavet oma ülesannete täitmiseks infrastruktuuri ettevõtjate ja liikmesriikide nõustamisel.

Muudatusettepanek 62

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – punkt 4

Direktiiv 2012/34/EL

Artikkel 7 – lõige 2 – lõik 2

Komisjoni ettepanek

Koordineerimiskomiteel on kõnealuste ülesannete täitmiseks õigus nõuda infrastruktuuriettevõtjalt vajalikku teavet punktide a–g kohta.

Muudatusettepanek

Koordineerimiskomiteel on kõnealuste ülesannete täitmiseks õigus nõuda infrastruktuuriettevõtjalt vajalikku teavet punktide a–g **a** kohta, **kahjustamata seejuures ärisaladusi**.

Selgitus

Tuleb kehtestada koordineerimiskomitee moodustamise reeglid. Komitee loomine ei tohiks kahjustada liikmesriikide raudteeinfrastruktuuridega seotud kaalutus- ja otsustusõigusi ega olla vastuolus infrastruktuuriettevõtja või raudteeveo-ettevõtjate ärisaladuse põhimõttega.

Muudatusettepanek 63

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – punkt 4

Direktiiv 2012/34/EL

Artikkel 7 d – lõige 3

Komisjoni ettepanek

3. Koordineerimiskomitee koostab kodukorra, mis **hõlmavad** eelkõige koosolekutel osalemist ja koosolekute toimumise sagedust (vähemalt kord kvartalis). Koordineerimiskomitee arutelude aruanne koos komitee liikmete vastavate seisukohtadega esitatakse kord aastas infrastruktuuriettevõtjale, liikmesriigile, asjaomasele reguleerivale asutusele **ja** komisjonile.

Muudatusettepanek

3. Koordineerimiskomitee koostab kodukorra, mis **reguleerib** eelkõige koosolekutel osalemist ja koosolekute toimumise sagedust (vähemalt kord kvartalis). **Kodukorras sätestatakse muu hulgas korrapärased, vähemalt kord aastas toimuvad konsultatsioonid raudtee kaubaveo ja reisijateveo teenuste kasutajate ja raudteesektori töötajate esindajatega.** Koordineerimiskomitee arutelude aruanne koos komitee liikmete vastavate seisukohtadega esitatakse kord aastas infrastruktuuriettevõtjale, liikmesriigile, asjaomasele reguleerivale asutusele, **raudtee kaubaveo ja reisijateveo teenuste kasutajatele ja raudteesektori töötajate esindajatele ning** komisjonile.

Muudatusettepanek 64

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – punkt 4

Direktiiv 2012/34/EL

Artikkel 7 e – lõige 1

Komisjoni ettepanek

1. Liikmesriigid tagavad, *et infrastruktuuriettevõtjad osalevad ja teevad koostööd* võrgustikus, et arendada välja Euroopa raudteevõrgustiku infrastruktuur ja *hakata* eelkõige õigeaegselt ja tõhusalt *rakendama* üleeuroopalist transpordivõrku, mis hõlmab määruse (EL) nr 913/2010¹¹ kohaseid põhivõrgu koridore ja raudteekaubaveokoridore ning otsusega 2012/88/EL¹² kehtestatud ERTMSi arenduskava.

Muudatusettepanek

1. Liikmesriigid tagavad *infrastruktuuriettevõtjate osalemise ja koostöö* võrgustikus, et arendada välja Euroopa raudteevõrgustiku infrastruktuur ja eelkõige:

i) õigeaegselt ja tõhusalt rakendada üleeuroopalist transpordivõrku, mis hõlmab määruse (EL) nr 913/2010¹¹ kohaseid põhivõrgu koridore ja raudteekaubaveokoridore ning otsusega 2012/88/EL¹² kehtestatud ERTMSi arenduskava *ning*

ii) hõlbustada liidus tõhusaid ja tulemuslikke piiriüleseid reisijateveoteenuseid, sealhulgas piiriülese koostööga ummikute kaotamiseks.

1 a. Võrgustik töötab välja ka ühised raampõhimõtted kasutustasude määramiseks juhul, kui piiriülene reisijatevedu toimub rohkem kui ühes võrgustikus, nagu on määratletud artiklis 37, ja läbilaskevõime jaotamiseks vastavalt artiklile 40. Nimetatud põhimõtete kohta avaldab arvamust artiklis 57 osutatud reguleerivate asutuste võrgustik.

¹¹ ELT L 276, 20.10.2010, lk 22.

¹¹ ELT L 276, 20.10.2010, lk 22.

¹² ELT L 51, 23.2.2012, lk 51.

¹² ELT L 51, 23.2.2012, lk 51.

Selgitus

Infrastruktuuriettevõtjate vaheline kooskõlastamine on vajalik piiriüleste reiside hõlbustamiseks.

Muudatusettepanek 65

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – punkt 4

Direktiiv 2012/34/EL

Artikkel 7 e – lõige 2

Komisjoni ettepanek

2. Võrgustik osaleb artiklis 15 osutatud turujärelevalvetegevuses ning võrdleb infrastruktuuriettevõtjate tõhusust ühiste näitajate ja **kvaliteedi kriteeriumite** alusel, nagu näiteks nende võrkude usaldusväärsus, **tootmisvõimsus**, kättesaadavus, täpsus ja ohutus, varade kvaliteet ja kasutamine, hooldus, uuendamine, suurendamine, investeeringud **ja** rahaline tõhusus.

Muudatusettepanek

2. Võrgustik osaleb artiklis 15 osutatud turujärelevalvetegevuses ning võrdleb infrastruktuuriettevõtjate tõhusust **ja tulemuslikkust selliste** ühiste näitajate ja **kvaliteedikriteeriumite** alusel nagu näiteks nende võrkude usaldusväärsus, **läbilaskevõime**, kättesaadavus, täpsus ja ohutus, varade kvaliteet ja kasutamine, hooldus, uuendamine, suurendamine, investeeringud, rahaline tõhusus **ning kasutustasude määramise raamistiku ja reeglite läbipaistvus**.

Muudatusettepanek 66

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – punkt 4

Direktiiv 2012/34/EL

Artikkel 7 e – lõige 3

Komisjoni ettepanek

3. Komisjon **võib** vastu **võtta** meetmed, millega kehtestatakse võrgustiku ühised põhimõtted ja tavad, et tagada eelkõige järjepidevus võrdlusuuringutes, ning menetlused, mida tuleb võrgustikus toimuva koostöö puhul järgida. Kõnealused

Muudatusettepanek

3. Komisjon **võtab võrgustiku arvamusi arvestades** vastu meetmed, millega kehtestatakse võrgustiku ühised põhimõtted ja tavad, et tagada eelkõige järjepidevus võrdlusuuringutes, ning menetlused, mida tuleb võrgustikus

meetmed võetakse vastu kooskõlas **artikli 62 lõikes 3** osutatud menetlusega.

toimuva koostöö puhul järgida. Kõnealused meetmed võetakse vastu **delegeeritud õigusaktiga** kooskõlas **artiklis 60** osutatud menetlusega.

Muudatusettepanek 67

Ettepanek võtta vastu direktiiv
Artikkel 1 – punkt 5 – alapunkt a a (uus)
Direktiiv 2012/34/EL
Artikkel 10 – lõige 2 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(a a) Lisatakse lõige 2 a:

„2 a. Liikmesriik ei pea andma infrastruktuurile juurdepääsu õigust igati liiki teenuste osutamiseks raudteeveo-ettevõtjale, keda otseselt või kaudselt kontrollib/kontrollivad isik või isikud kolmandast riigist või kolmandatest riikidest, kus liidu ettevõtjatele ei ole antud käesolevas direktiivis kehtestatud sarnastel tingimustel juurdepääsuõigusi infrastruktuuridele ja teenindusrajatistele. Kontroll käesoleva lõike tähenduses koosneb õigustest, lepingutest või mis tahes muudest vahenditest, mis kas eraldi või ühiselt ning vastavaid asjaolusid või õigusnorme arvestades annavad võimaluse ettevõtjat otsustavalt mõjutada, eelkõige tulenevalt:

a) asjaomase ettevõtte omandiõigusest või õigusest kasutada kogu ettevõtte vara või osa sellest;

b) õigustest või lepingutest, mis lubavad otsustavalt mõjutada ettevõtja juhtorganite koosseisu, hääletamist või otsuseid.”

Selgitus

Tuleb tegeleda küsimusega kolmandatest riikidest kontrollitavate ettevõtjate juurdepääsu õigusest reisijate- ja kaubaveoteenuse turgudele. On nii vajalik kui ka õiglane tagada

tasakaalustatud tingimuste olemasolu vastastikkuse põhimõtte alusel. Selliste tingimuste puudumisel ei saa üheltki liikmesriigilt nõuda oma turu avamist kolmandates riikides asuvatele ettevõtjatele või ettevõtjatele, keda otseselt või kaudselt kontrollivad isikud kolmandatest riikidest. Määratlus on võetud nõukogu määrusest (EÜ) nr 139/2004 kontrolli kehtestamise kohta ettevõtjate koondumise üle.

Muudatusettepanek 68

Ettepanek võtta vastu direktiiv
Artikkel 1 – punkt 6 – alapunkt a
Direktiiv 2012/34/EL
Artikkel 11 – lõige 1

Komisjoni ettepanek

1. Liikmesriigid võivad piirata artikli 10 lõikes 2 osutatud juurdepääsuõigust reisijateveoteenustele kindla lähte- ja sihtkoha vahel, kui üks või mitu avaliku teenindamise lepingut hõlmab sama **marsruuti** või alternatiivset **teed** ja kui selle õiguse kasutamine ohustab avaliku teenindamise lepingu majanduslikku tasakaalu.

Muudatusettepanek

1. Liikmesriigid võivad piirata artikli 10 lõikes 2 osutatud juurdepääsuõigust reisijateveoteenustele kindla lähte- ja sihtkoha vahel, kui üks või mitu avaliku teenindamise lepingut hõlmab sama või **alternatiivset** marsruuti ja kui selle õiguse kasutamine ohustaks avaliku teenindamise lepingu majanduslikku tasakaalu. **Kiirreisirongiteenuste artikli 10 lõikes 2 sätestatud juurdepääsuõigust ei tohi piirata.**

Pädevad asutused ja infrastruktuuriettevõtjad annavad vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 1370/2007* eelteate kõigile läbilaskevõimet taotlevatele huvitatud osalistele, kelle puhul võib ilmneda vastuolu käesoleva direktiivi artikli 10 kohase juurdepääsuõigusega.

Kõigile reisijateveoteenustele, mis ei kuulu avaliku teenindamise lepingute alla, viidatakse kui avatud juurdepääsuõigusega teenustele.

Kui pädev asutus koostab uue avaliku teenindamise lepingu või laiendab olemasoleva lepingu ulatust varasemast suurema infrastruktuuri läbilaskevõime kasutamise tähenduses, siis juurdepääsuõiguse piiranguid ei

kohaldada ettevõtjate suhtes, kes pakuvad olemasolevaid avatud juurdepääsuõigusega teenuseid, mida pädeva asutuse otsus võib mõjutada.

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

Muudatusettepanek 69

Ettepanek võtta vastu direktiiv
Artikkel 1 – punkt 6 – alapunkt b
Direktiiv 2012/34/EL
Artikkel 11 – lõige 2 – lõik 1

Komisjoni ettepanek

Selleks et määrata kindlaks, kas avaliku teenindamise lepingu majanduslik tasakaal on ohustatud, peab artiklis 55 osutatud reguleeriv asutus (või asutused) tegema objektiivse majandusanalüüsi ja võtma oma otsuste puhul aluseks eelnevalt kindlaksmääratud kriteeriumid. ***Nad määravad selle kindlaks*** pärast ***alljärgnevalt loetletud isikute esitatud taotlust***, mis on esitatud ühe kuu jooksul pärast teabe saamist artikli 38 lõikes 4 osutatud kavandatava reisijateveoteenuse kohta:

Muudatusettepanek

Selleks et määrata kindlaks, kas avaliku teenindamise lepingu majanduslik tasakaal on ohustatud, peab artiklis 55 osutatud reguleeriv asutus (või asutused) tegema objektiivse majandusanalüüsi ja võtma oma otsuste puhul aluseks eelnevalt kindlaksmääratud kriteeriumid.

Nimetatud kriteeriumid hõlmavad muu hulgas juurdepääsuõiguse mõju avaliku teenindamise lepinguga hõlmatud teenuste tasuvusele, sealhulgas mõju lepingu sõlminud pädeva asutuse netokuludele, reisijatepoolset nõudlust, piletihindade kujundamist, piletimüügikorraldust, peatuste asukohti ja arvu ning kavandatud uue teenuse

ajakava ja sagedust, ning need kehtestab artiklis 55 osutatud reguleeriv asutus kooskõlas käesoleva artikli lõikes 4 sätestatud meetmetega. Analüüsimisel hinnatakse, kas uus avatud juurdepääsuga teenus ohustaks avaliku teenindamise lepingu kohaselt osutatavate teenuste elujõulisust.

Avaliku teenindamise lepingu majanduslikku tasakaalu ei loeta ohustatuks, kui reguleeriv asutus prognoosib, et tulevane uus teenus pigem suurendaks kui vähendaks raudteesektori tulusid ning avaliku teenindamise lepingu(te)ga hõlmatud teenustest laekuvate tulude vähenemine oleks väike või olematu. Sõltuvalt analüüsist ja asjaomase reguleeriva asutuse otsusest on liikmesriikidel õigus taotletud juurdepääsuõigust reisijateveoteenusele kas anda, muuta või selle andmisest keelduda.

2 a. Kui avaliku teenindamise leping sõlmitakse kooskõlas liidu õigusega avaliku pakkumismenetluse kaudu, võivad liikmesriigid kooskõlas määrusega (EÜ) nr 1370/2007 piirata käesoleva direktiivi artikli 10 lõikes 2 sätestatud juurdepääsuõigust nimetatud avaliku teenindamise lepingu kehtivuse ajaks teenuste suhtes, mida osutatakse lähte- ja sihtkoha vahel, mida kõnealune avaliku teenindamise leping hõlmab. Teave selle kohta, et juurdepääsuõigust on piiratud, avaldatakse siis, kui algab pakkumismenetlus kõnealuse avaliku teenindamise lepingu sõlmimiseks. Juurdepääsuõigust ei piirata kõigi selliste uute teenuste puhul artikli 10 lõike 2 tähenduses, mis reguleeriva asutuse prognoosi kohaselt pigem suurendavad kui vähendavad raudteesektori tulusid.

Käesolevas lõikes osutatud piirangud ei kitsenda õigust võtta reisijaid peale igast rahvusvahelise teenuse marsruudil paiknevast jaamast ja lasta neil väljuda teises, sealhulgas samas liikmesriigis

- a) avaliku teenindamise lepingu sõlminud pädev asutus või pädevad asutused;
- b) muu asjaomane pädev asutus, kellel on õigus käesoleva artikli alusel juurdepääsu piirata;
- c) infrastruktuuriettevõtja;
- d) avaliku teenindamise lepingu alusel tegutsev raudteeveo-ettevõtja.

paiknevas jaamas.

2 b. Lõigetes 2 ja 2 a osutatud analüüsi teostav(ad) reguleeriv(ad) asutus(ed) teatab/teatavad oma seisukoha pärast seda, kui nad on saanud taotluse, mis on esitatud ühe kuu jooksul pärast teabe saamist artikli 38 lõikes 4 osutatud kavandatava reisijateveoteenuse kohta, ükskõik millisel alljärgnevalt isikult:

- a) avaliku teenindamise lepingu sõlminud pädev asutus või pädevad asutused;
- b) muu asjaomane pädev asutus, kellel on õigus käesoleva artikli alusel juurdepääsu piirata;
- c) infrastruktuuriettevõtja;
- d) avaliku teenindamise lepingu alusel tegutsev raudteeveo-ettevõtja;

d a) raudteeveo-ettevõtja, kes on taotlenud läbilaskevõimet vastavalt artikli 38 lõikele 4.

Selgitus

Majanduslikku tasakaalu määratlevad kriteeriumid tuleb üksikasjalikumalt kindlaks määrata. Eeskuju on võetud direktiivi 2012/34/EL põhjendusest 21 ja komisjoni 2010. aasta tõlgendavatest suunistest.

Muudatusettepanek 70

Ettepanek võtta vastu direktiiv
Artikkel 1 – punkt 6 – alapunkt c
Direktiiv 2012/34/EL
Artikkel 11 – lõiked 3 ja 4

Komisjoni ettepanek

- (c) **Lõige 3** asendatakse järgmisega:
- „3. Reguleeriv asutus põhjendab oma otsust ja tingimusi, mille alusel võib mõni järgmistest isikutest taotleda otsuse läbivaatamist ühe kuu jooksul pärast teate saamist:
- a) asjaomane pädev asutus või pädevad

Muudatusettepanek

- (c) **Lõiked 3 ja 4** asendatakse järgmisega:
- „3. Reguleeriv asutus põhjendab oma otsust ja tingimusi, mille alusel võib mõni järgmistest isikutest taotleda otsuse läbivaatamist ühe kuu jooksul pärast teate saamist:
- a) asjaomane pädev asutus või pädevad

asutused;

b) infrastruktuuriettevõtja;

c) avaliku teenindamise lepingu alusel tegutsev raudteeveo-ettevõtja;

d) juurdepääsu taotlev raudteeveo-ettevõtja.

Kui reguleeriv asutus otsustab, et artikli 38 lõikes 4 osutatud reisijateveoteenus ohustab avaliku teenindamise lepingu majanduslikku tasakaalu, pakub ta sellele tegevusele võimalikud alternatiivid, mis tagaksid, et artikli 10 lõikega 2 ette nähtud juurdepääsuõiguste tagamise tingimused oleksid täidetud.

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

asutused;

b) infrastruktuuriettevõtja;

c) avaliku teenindamise lepingu alusel tegutsev raudteeveo-ettevõtja;

d) juurdepääsu taotlev raudteeveo-ettevõtja.

Kui reguleeriv asutus **kooskõlas lõikega 2** otsustab, et artikli 38 lõikes 4 osutatud reisijateveoteenus ohustab avaliku teenindamise lepingu majanduslikku tasakaalu, pakub ta sellele tegevusele võimalikud alternatiivid, mis tagaksid, et artikli 10 lõikega 2 ette nähtud juurdepääsuõiguste tagamise tingimused oleksid täidetud.

4. Reguleerivate asutuste, pädevate asutuste ja raudteeveo-ettevõtjate kogemustele ning artikli 57 lõikes 1 osutatud võrgustiku tegevusele toetudes võtab komisjon hiljemalt 16. detsember 2016 vastu meetmed, milles sätestatakse käesoleva artikli lõigete 1, 2 ja 3 rakendamise üksikasjalik kord ja kriteeriumid. **Vastavad delegeeritud õigusaktid** võetakse vastu kooskõlas **artiklis 60** osutatud **menetlusega**.”

Selgitus

Majanduslikku tasakaalu määratlevad kriteeriumid tuleb üksikasjalikumalt kindlaks määrata. Eeskuju on võetud direktiivi 2012/34/EL põhjendusest 21 ja komisjoni 2010. aasta tõlgendavatest suunistest.

Muudatusettepanek 71

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – punkt 7

Direktiiv 2012/34/EL

Artikkel 13 a – pealkiri

Komisjoni ettepanek

Ühised teavitus- ja **integreeritud piletimüügisüsteemid**

Muudatusettepanek

Ühised teavitus- ja **piletisüsteemid**

Artiklis käsitletakse raudtee otsepiletisüsteemi, mitte transpordiliikidevahelist piletisüsteemi.

Muudatusettepanek 72

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – punkt 7

Direktiiv 2012/34/EL

Artikkel 13 a – lõige 1

Komisjoni ettepanek

1. *Ilma et see piiraks määrust (EÜ) nr 1371/2007¹³ ja direktiivi 2010/40/EL,¹⁴ võivad liikmesriigid nõuda, et riigisiseseid reisijateveoteenuseid pakkuvad raudteeveo-ettevõtjad osaleksid ühises teavitus- ja integreeritud piletimüügisüsteemis, et pakkuda pileteid, otsepileteid ja broneeringuid või anda pädevatele asutustele õigus sellise süsteemi loomiseks. Kui selline süsteem on loodud, tagab liikmesriik, et see ei tekita turumoonutusi või diskrimineerimist raudteeveo-ettevõtjate vahel ning et seda haldab avalik-õiguslik või eraõiguslik juriidiline isik või kõigi reisijateveoteenust osutavate raudteeveo-ettevõtjate ühendus.*

Muudatusettepanek

1. *Kõik sõiduplaaniandmed loetakse avalikeks andmeteks ja tehakse vastavalt kättesaadavaks.*

Määrusest (EÜ) nr 1371/2007 ja direktiivist 2010/40/EL olenemata nõuavad liikmesriigid kõigilt raudteesektori sidusrühmadelt (näiteks raudteeveo-ettevõtjad, infrastruktuuriettevõtjad ja piletimüüjad), et nad 12. detsembriks 2019 kasutaksid koostalitlevat teabe- ja otsepiletisüsteemi, mille eesmärk on teha reisijatele kättesaadavaks kõik liidu piirides reisi kavandamiseks ning pileтите broneerimiseks ja ostmiseks vajalikud andmed.

Liikmesriigid nõuavad, et raudteeveo-ettevõtjad teeksid koostööd, et luua 12. detsembriks 2019 ühine reisi teabe- ja piletisüsteem, mis hõlmab pileteid,

otsepileteid ja broneeringuid kõigi avaliku teenindamise lepingute raames osutatavate raudtee-reisijateveo teenuste jaoks vastavalt määrusele (EÜ) nr 1370/2007, või otsustaksid volitada asjaomaseid asutusi sellist süsteemi looma. Selline süsteem ei tohi tekitada turumoonutusi ega diskrimineerimist raudteeveo-ettevõtjate vahel. Seda haldab avalik-õiguslik või eraõiguslik juriidiline isik või kõigi reisijateveoteenuseid osutavate raudteeveo-ettevõtjate ühendus.

Kommertsalusel avalikke reisijateveoteenuseid osutavad raudteeveo-ettevõtjad peavad süsteemile ilma diskrimineerimata juurde pääsena, et lisaks omaenda transporditeenustele reisirongiliikluse kohta teavet anda ja pileteid müüa.

Süsteem tuleb kavandada vastavalt direktiivile 2008/57/EÜ koostalitlevana ning telemaatiliste seadmete tehniliste spetsifikatsioonide alusel. Selle suhtes kohaldatavad tehnilised nõuded peavad tagama eelkõige hinnakujunduse ja tasaarvelduste järjepidevuse, ärialase teabe konfidentsiaalsuse, isikuandmete kaitse ning konkurentsieeskirjade täitmise. Reisijatele mis tahes lisateenuseid pakkuv süsteem või rakendus peab olema nimetatud tehniliste spetsifikatsioonidega koostalitlev.

Liikmesriigid peavad tagama telemaatiliste seadmete peamiste tehniliste spetsifikatsioonide avatud ja diskrimineerimiseta kättesaadavuse.

Kõigis osapoolte vahelistes ärialastes lepingutes tuleb järgida konkurentsieeskirju.

Nimetatud süsteemi kulud jagatakse osapoolte vahel õiglaselt ja vastavalt igaihe panusele.

Reguleeriv asutus peab tagama, et ükski otsepiletisüsteem ei tekitaks turumoonutusi ega ettevõtjatevahelist

diskrimineerimist.

Samuti võivad liikmesriigid nõuda, et raudteeveo-ettevõtjad *ja muud liiki reisijateveoteenuste pakkujad* osaleksid ühises *koostalitlusvõimelises reise* teavitus- ja integreeritud *piletisüsteemis*, et pakkuda pileteid, otsepileteid ja broneeringuid või anda *asjaomastele* asutustele õigus sellise süsteemi loomiseks. Kui selline süsteem on loodud, tagab liikmesriik, et see ei tekita turumoonutusi või diskrimineerimist raudteeveo-ettevõtjate *ja muude reisijateveoteenuste pakkujate* vahel ning et seda haldab avalik-õiguslik või eraõiguslik juriidiline isik või kõigi reisijateveoteenust osutavate raudteeveo-ettevõtjate ühendus.

¹³ *ELT L 315, 3.12.2007, lk 14.*

¹⁴ *ELT L 207, 6.8.2010, lk 1.*

Selgitus

Tuleks eristada integreeritud ja otsepiletisüsteemi. Raudteesektor peaks võimalikult peatselt kehtestama toimiva otsepiletisüsteemi, järgmise sammuna tuleks luua integreeritud lahendused transpordiliikidevaheliste piletite jaoks.

Muudatusettepanek 73

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – punkt 7

Direktiiv 2012/34/EL

Artikkel 13 – lõige 2

Komisjoni ettepanek

2. Liikmesriigid *nõuavad, et reisijateveoteenust osutavad raudteeveo-ettevõtjad koostavad ja kooskõlastavad* hädaolukorra lahendamise plaanid, et anda reisijatele *määruse (EÜ) nr 1371/2007 artikli 18 kohast* abi teenuste olulise katkemise korral.

Muudatusettepanek

2. Liikmesriigid *koostavad ja kooskõlastavad, sealjuures seoses peamiste liidusiseste marsruutidega, riiklikud* hädaolukorra lahendamise plaanid, et *komisjoni otsust 2008/164/EÜ* arvesse võttes* anda reisijatele abi teenuste *inimtekkelisest või loodusõnnetusest põhjustatud* olulise katkemise korral. *Kõik*

reisijateveoteenust osutavad raudteeveo-ettevõtjad ja raudteejaama ettevõtjad koostavad oma hädaolukorra lahendamise plaanid kooskõlas vastavate riiklike plaanidega.

** Komisjoni 21. detsembri 2007. aasta otsus 2008/164/EÜ, milles käsitletakse koostalitlusvõime tehnilist kirjeldust üleeuroopalises tava- ja kiirraudteesüsteemis seoses püüatud liikumisvõimega inimestega (ELT L 64, 7.3.2008, lk 72).*

Muudatusettepanek 74

Ettepanek võtta vastu direktiiv
Artikkel 1 – punkt 7 a (uus)
Direktiiv 2012/34/EL
Artikkel 19 – punkt d a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

7 a. Artiklile 19 lisatakse järgmine punkt:

„d a) kohustuvad kohaldama nende liikmesriikide representatiivseid kollektiivlepinguid, kus ettevõtte soovib tegutseda.”

Selgitus

Et raudtee reisijateveoturg muutuks avatumaks, tuleb tugevdada hea maine nõudeid seoses töötingimustega, millest litsentsi saada sooviv raudteeveo-ettevõtja peab kinni pidama, et vältida töötingimuste halvenemist konkurentsi kasvu tõttu.

Muudatusettepanek 75

Ettepanek võtta vastu direktiiv
Artikkel 1 – punkt 8 a (uus)
Direktiiv 2012/34/EL
Artikkel 42 – lõige 1 a (uus)

8 a. Artiklile 42 lisatakse lõige 1 a:

„1 a. Taotlejate diskrimineerimise vältimiseks annab käesoleva direktiivi artiklis 55 osutatud reguleeriv asutus selliste raamkokkulepete sõlmimiseks eelneva nõusoleku ja jälgib omal algatusel kehtivaid raamkokkuleppeid. Taotlejal on õigus esitada kaebus reguleerivale asutusele, kui ta leiab, et teda on ebaõiglaselt koheldud, diskrimineeritud või ta on mis tahes muul moel raamkokkuleppe läbi kannatanud. Kui raamkokkuleppe kohta esitatakse kaebus, siis reguleeriv asutus kas kinnitab, et raamkokkuleppe muutmine ei ole vajalik, või nõuab raamkokkuleppe muutmist vastavalt reguleeriva asutuse poolt antud juhtnööridele hiljemalt kahe kuu jooksul pärast kaebuse saamist. Infrastruktuuriettevõtja ja raudteeveoettevõtja täidavad reguleeriva asutuse otsuse nii kiiresti, kui on praktiliselt võimalik ja igal juhul mitte hiljem kui üks kuu pärast reguleeriva asutuselt teatise saamist. Käesolevas lõikes kirjeldatud ülesannete täitmisel pöörab reguleeriv asutus erilist tähelepanu ärisaladuste hoidmisele.

Selgitus

On oluline anda reguleerivale asutusele ülevaade raamlepingutest, mis võivad olla diskrimineerimise peamiseks allikaks.

Muudatusettepanek 76

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – punkt 8 b (uus)

Direktiiv 2012/34/EL

Artikkel 46 – lõige 4

8 b. Artikli 46 lõige 4 asendatakse järgmisega:

„4. Kooskõlastusmenetlust reguleerivad põhimõtted esitatakse võrgustiku teadaandes. Eelkõige seonduvad need raskustega rahvusvaheliste rongiliinide korraldamisel ning mõjuga, mida muutmine võib avaldada teistele infrastruktuuriettevõtjatele. Kui esitatakse vastanduvaid taotlusi raudteeveoteenuse osutamiseks ühes ja samas turusegmendis, võtab infrastruktuuriettevõtja läbilaskevõime jaotamisel arvesse ainult vaidlusalust infrastruktuuri ja mitte konkureerivate taotlejate taotletud kogu läbilaskevõimsust.”

Selgitus

Ka iseseisev infrastruktuuriettevõtja võib eelistada suuri raudteeveo-ettevõtjaid väikestele, sest suuremad ettevõtjad taotleavad rohkem võimsust ja toovad seega infrastruktuuriettevõtjale rohkem tulu. Muudatusettepanekuga selgitatakse, et konkureerivate raudteele juurdepääsu taotluste korral ei või infrastruktuuriettevõtja ebaõiglaselt eelistada suuri ettevõtjaid väiksematele.

Muudatusettepanek 77

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – punkt 8 c (uus)

Direktiiv 2012/34/EL

Artikkel 54 – lõige 1

8 c. Artikli 54 lõige 1 asendatakse järgmisega:

„1. Tehnilisest rikkest või õnnetusest tingitud rongiliikluse häirete puhul võtab raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja kõik vajalikud meetmed tavapärase olukorra taastamiseks. Selleks koostab

ta hädaolukorra lahendamise plaani, loetledes erinevad asutused, keda tõsiste vahejuhtumite või rongiliikluse tõsiste häirete puhul teavitada. Juhul kui häire võib mõjutada piiriülest liiklust, jagab infrastruktuuriettevõtja kogu asjakohast teavet teiste infrastruktuuriettevõtjatega, kelle võrgustikku ja liiklust see häire võib mõjutada. Asjaomased infrastruktuuriettevõtjad teevad koostööd tavapärase piiriülese liikluse taastamiseks.”

Selgitus

Artikli 54 lõiget 1 muudetakse, veendumaks et teave häire kohta ühes võrgustikus, mis võib mõjutada liiklust teises liikmesriigis, edastatakse nendele infrastruktuuriettevõtjatele, keda see võib mõjutada.

Muudatusettepanek 78

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – punkt 8 d (uus)

Direktiiv 2012/34/EL

Artikkel 55 – lõige 3 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

8 d. Artiklile 55 lisatakse lõige 3 a:

„3 a. Liikmesriigid tagavad, et reguleerivatel asutustel oleksid käesoleva direktiivi artiklis 56 sätestatud ülesannete täitmiseks vajalik organisatsioonilised ja operatiivvahendid, ning võtavad vajaduse korral vastu tegevuskava, mille eesmärk on tagada nende vahendite andmine.”

Muudatusettepanek 79

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – punkt 8 e (uus)

Direktiiv 2012/34/EL

Artikkel 56

Reguleeriva asutuse ülesanded

1. Ilma et see piiraks artikli 46 lõike 6 kohaldamist, on taotlejal õigus, kui ta leiab, et teda on ebaõiglaselt koheldud, diskrimineeritud või muul viisil kahjustatud, esitada reguleerivale asutusele kaebus eelkõige raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja või vajaduse korral raudteeveo-ettevõtja või teenindusrajatise käitaja otsuste peale, mis käsitlevad:

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

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

3. Reguleeriv asutus teeb samuti tihedat koostööd Euroopa Parlamendi ja nõukogu

8 e. Artiklit 56 muudetakse järgmiselt:

„Reguleeriva asutuse ülesanded

1. Ilma et see piiraks artikli 46 lõike 6 kohaldamist, on taotlejal õigus, kui ta leiab, et teda on ebaõiglaselt koheldud, diskrimineeritud või muul viisil kahjustatud, esitada reguleerivale asutusele kaebus eelkõige raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja või vajaduse korral raudteeveo-ettevõtja või teenindusrajatise käitaja otsuste peale, mis käsitlevad:

- a) võrgustiku teadaannet selle esialgsel ja lõplikul kujul;
- b) selles esitatud kriteeriumeid;
- c) jaotamismenetlust ja selle tulemust;
- d) kasutustasude määramise skeemi;
- e) **taotlejalt** nõutavate või nõuda kavatsetavate infrastruktuuri kasutustasude suurust;
- f) artiklite 10–13 kohast juurdepääsukorda;
- g) teenustele juurdepääsuga ja teenuste eest tasude määramisega kooskõlas artikliga 13;

g a) infrastruktuuri plaanilisi või plaaniväliseid hooldustöid.

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

3. Reguleeriv asutus teeb samuti tihedat koostööd Euroopa Parlamendi ja nõukogu

17. juuni 2008. aasta direktiivis 2008/57/EÜ (ühenduse raudteesüsteemi koostalitlusvõime kohta) [20] määratletud riikliku ohutusasutusega ja käesolevas direktiivis määratletud tegevuslubasid väljaandva asutusega.

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

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

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

6. Reguleeriv asutus tagab, et raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja poolt kehtestatud kasutustasud on IV peatüki 2. jaoga vastavuses ning

17. juuni 2008. aasta direktiivis 2008/57/EÜ (ühenduse raudteesüsteemi koostalitlusvõime kohta) [20] määratletud riikliku ohutusasutusega ja käesolevas direktiivis määratletud tegevuslubasid väljaandva asutusega.

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

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

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

6. Reguleeriv asutus tagab, et raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja poolt kehtestatud kasutustasud on IV peatüki 2. jaoga vastavuses ning

mittediskrimineerivad. Taotlejate ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja läbirääkimised infrastruktuuri kasutustasude üle on lubatud üksnes juhul, kui need toimuvad reguleeriva asutuse järelevalve all. Reguleeriv asutus sekkub, kui läbirääkimised läheksid tõenäoliselt vastuollu käesoleva peatüki nõuetega.

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

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

Taotletud teave esitatakse reguleeriva asutuse poolt kehtestatud mõistliku aja jooksul, mis ei ületa üht kuud, välja arvatud juhul, kui reguleeriv asutus sellega erijuhtudel nõustub ja annab loa ajaliselt piiritletud pikenduseks, mis ei ületa kaht täiendavat nädalat. Reguleerival asutusel võimaldatakse jõustada selliseid taotlusi sobivate karistuste, sealhulgas trahvidega. Reguleerivale asutusele esitatav teave

mittediskrimineerivad. **Reguleeriv asutus tagab, et raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja, teenindusrajatiste käitajate või raudteeveo-ettevõtjate poolt kehtestatud juurdepääsutasud, sh juurdepääsu eest raudteele, raudteejaamadele, jaamade hoonetele ja muudele rajatistele, sealhulgas reisiteabe kuvamiseks mõeldud rajatistele, ei oleks diskrimineerivad. Selleks tuleb käesolevas lõikes nimetatud tasude suuruse või struktuuri kavandatavatest muudatustest reguleerivat asutust teavitada vähemalt kaks kuud enne nende kavandatud jõustumist. Reguleeriv asutus võib kuni üks kuu enne nende jõustumist nõuda kavandatud muudatuste vähendamist või suurendamist, nende edasilükkamist või neist loobumist.** Taotlejate ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja läbirääkimised infrastruktuuri kasutustasude üle on lubatud üksnes juhul, kui need toimuvad reguleeriva asutuse järelevalve all. Reguleeriv asutus sekkub, kui läbirääkimised läheksid tõenäoliselt vastuollu käesoleva peatüki nõuetega.

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

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

Taotletud teave esitatakse reguleeriva asutuse poolt kehtestatud mõistliku aja jooksul, mis ei ületa üht kuud, välja arvatud juhul, kui reguleeriv asutus sellega erijuhtudel nõustub ja annab loa ajaliselt piiritletud pikenduseks, mis ei ületa kaht täiendavat nädalat. Reguleerival asutusel võimaldatakse jõustada selliseid taotlusi sobivate karistuste, sealhulgas trahvidega. Reguleerivale asutusele esitatav teave

hõlmab kõiki andmeid, mida reguleeriv asutus vajab kaebustega seotud ülesannete täitmiseks ja seoses konkurentsi jälgimisega raudteeteenuste turul kooskõlas lõikega 2. See hõlmab andmeid, mida on vaja statistika tegemiseks ja turu jälgimiseks.

9. Reguleeriv asutus vaatab ühe kuu jooksul alates kaebuse saamisest kaebuse läbi ning vastavalt vajadusele palub asjakohast teavet ja alustab konsulteerimist kõikide osapooltega. Ta teeb kaebuste suhtes otsuse, võtab meetmeid olukorra heastamiseks ja teavitab asjaomaseid osapooli oma põhjendatud otsusest eelnevalt kindlaks määratud mõistliku aja jooksul, kuid igal juhul kuue nädala jooksul alates kogu asjakohase teabe saamisest. Ilma et see piiraks liikmesriikide konkurentsiasutuste õigusi konkurentsi tagamisel raudteeteenuste turul, teeb reguleeriv asutus vajaduse korral omal algatusel otsuse asjakohaste meetmete kohta kõnealustel turgudel taotlejate diskrimineerimise, turu moonutamise ja mis tahes muu negatiivse arengu korrigeerimiseks, võttes eelkõige arvesse lõike 1 punkte a–g.

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

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

10. Liikmesriigid tagavad, et reguleeriva

hõlmab kõiki andmeid, mida reguleeriv asutus vajab kaebustega seotud ülesannete täitmiseks ja seoses konkurentsi jälgimisega raudteeteenuste turul kooskõlas lõikega 2. See hõlmab andmeid, mida on vaja statistika tegemiseks ja turu jälgimiseks.

9. Reguleeriv asutus vaatab ühe kuu jooksul alates kaebuse saamisest kaebuse läbi ning vastavalt vajadusele palub asjakohast teavet ja alustab konsulteerimist kõikide osapooltega. Ta teeb kaebuste suhtes otsuse, võtab meetmeid olukorra heastamiseks ja teavitab asjaomaseid osapooli oma põhjendatud otsusest eelnevalt kindlaks määratud mõistliku aja jooksul, kuid igal juhul kuue nädala jooksul alates kogu asjakohase teabe saamisest. Ilma et see piiraks liikmesriikide konkurentsiasutuste õigusi konkurentsi tagamisel raudteeteenuste turul, teeb reguleeriv asutus vajaduse korral omal algatusel otsuse asjakohaste meetmete kohta kõnealustel turgudel taotlejate diskrimineerimise, turu moonutamise ja mis tahes muu negatiivse arengu korrigeerimiseks, võttes eelkõige arvesse lõike 1 punkte a–g **a**.

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

Kui kaebus on esitatud seoses infrastruktuuri läbilaskevõime jaotamisest keeldumisega või tingimustega, mille alusel läbilaskevõimet pakutakse, kinnitab reguleeriv asutus, et raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja otsust ei ole tarvis muuta, või nõuab selle otsuse muutmist vastavalt **oma** juhistele. **Infrastruktuuri-ettevõtja peab täitma reguleeriva asutuse otsuse hiljemalt üks kuu pärast sellekohase teatise saamist.**

10. Liikmesriigid tagavad, et reguleeriva

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

11. Liikmesriigid tagavad, et reguleeriva asutuse otsused avaldatakse.

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

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

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

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

11. Liikmesriigid tagavad, et reguleeriva asutuse otsused avaldatakse.

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

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

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

eristamise tõendamiseks vajalike
lisaelementidega.

eristamise tõendamiseks vajalike
lisaelementidega.”

Muudatusettepanek 80

Ettepanek võtta vastu direktiiv
Artikkel 1 – punkt 8 f (uus)
Direktiiv 2012/34/EL
Artikkel 57 – lõige 9 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

8 f. Artiklile 57 lisatakse lõige 9 a:

„9 a. Kui infrastruktuuriettevõtja otsus takistab taotleja arvates rahvusvahelise teenuse arendamist, võib ta pöörduda antud küsimuses arvamuse saamiseks reguleerivate asutuste võrgustiku poole. Pöördumisest teavitatakse samal ajal asjaomast riiklikku reguleerivat asutust. Võrgustik palub selgitust vajaduse korral infrastruktuuriettevõtjalt ja igal juhul asjaomaselt riiklikult reguleerivalt asutuselt. Võrgustik võtab vastu ja avaldab oma otsuse ja edastab selle asjaomasele riiklikule reguleerivale asutusele.

Reguleerivate asutuste võrgustik esitab komisjonile igal aastal tegevusaruande. Komisjon annab aru Euroopa Parlamendile ja nõukogule.

Ühe aasta jooksul pärast käesoleva direktiivi jõustumist ja hiljemalt 31. detsembriks 2019 võtab komisjon vastu seadusandliku ettepaneku, millega moodustatakse Euroopa reguleeriv asutus, ning annab nimetatud asutusele juriidilise isiku staatuse ja järelevalve- ja arbitraažifunktsiooni, mis võimaldab asutusel tegeleda püriülestest küsimustega ning võtta vastu kaebusi riiklike reguleerivate asutuste otsuste peale. Nimetatud uus asutus asendab Euroopa reguleerivate asutuste võrgustikku.”

Muudatusettepanek 81

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – punkt 9

Direktiiv 2012/34/EL

Artikkel 63 – lõige 1 – lõik 1

Komisjoni ettepanek

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

Muudatusettepanek

1. Komisjon hindab 31. detsembriks 2024 käesoleva direktiivi mõju raudteesektorile ja esitab Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele aruande direktiivi rakendamise kohta. ***Hindamisel võetakse arvesse Euroopa reguleeriva asutuse seisukohti diskrimineerimise või muude konkurentsimoonutuste jätkuva esinemise kohta ning liidu asjaomases sotsiaalse dialoogi komitees väljendatud sotsiaalpartnerite seisukohti.***

Muudatusettepanek 82

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – punkt 9

Direktiiv 2012/34/EL

Artikkel 63 – lõige 1 – lõik 2

Komisjoni ettepanek

Samaks kuupäevaks annab ***komisjon*** hinnangu, kas ***seoses vertikaalselt integreeritud ettevõtja osaks olevate infrastruktuuri ettevõtjatega*** esineb endiselt ***diskrimineerivat tegevust*** või ***konkurentsi moonutamist***. Komisjon teeb vajaduse korral ***ettepanekud*** uute seadusandlike meetmete ***kohta***.

Muudatusettepanek

Samaks kuupäevaks annab ***Euroopa reguleeriv asutus*** hinnangu, kas esineb endiselt ***diskrimineerimist*** või ***muid konkurentsimoonutusi, ning avaldab soovitusel täiendavateks poliitikameetmeteks***. Komisjon teeb vajaduse korral ***nimetatud soovitude põhjal*** uute seadusandlike meetmete ***ettepanekud***.

Muudatusettepanek 83

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – punkt 9 a (uus)

Direktiiv 2012/34/EL

Artikkel 63 – lõige 1 – lõik 2 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

9 a. Artikli 63 lõikele 1 lisatakse järgmine lõik:

„Komisjon hindab hiljemalt 18 kuud pärast käesoleva direktiivi jõustumist selle mõju rongipersonali tööjõuturu arengule ja teeb vajaduse korral ettepanekud uuteks seadusandlikeks meetmeteks, mis käsitlevad rongipersonali sertifitseerimist.”

Muudatusettepanek 84

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 a (uus)

Määrus (EC) 1371/2007

Artikkel 2 – lõige 3

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

Artikkel 1 a

Määrust (EÜ) nr 1371/2007 muudetakse järgmiselt.

Artikli 2 lõige 3 asendatakse järgmisega:

„3. Käesoleva määruse jõustumisel kohaldatakse artikleid 9, 10, 11, 12, 19, artikli 20 lõiget 1 ning artiklit 26 kõikidele raudteereisijateveo teenustele kogu liidus.”

Selgitus

Käesolev määruse 1371/2007 muudatus on vajalik, et viia selle tekst kooskõlla uute sätetega otsepiletimüügi ja IT-süsteemide kasutamise kohta. Neid küsimusi käsitletakse määruse 1371/2007 artiklites 9 ja 10. Kuna artiklit 9 juba kohaldatakse, võiksid liikmesriigid artikli 10 kohaldamisest ajutiselt loobuda. Ühtse õigusliku olukorra saavutamiseks tuleks selle

ülevõtmine muuta kohustuslikuks.

Muudatusettepanek 85

Ettepanek võtta vastu direktiiv Artikkel 3 – lõige 1

Komisjoni ettepanek

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

Muudatusettepanek

1. Käesolev direktiiv jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist Euroopa Liidu Teatajas. ***Direktiiv tehakse kättesaadavaks konsolideeritud kujul koos sellega muudetava direktiiviga 2012/34/EL kolme kuu jooksul pärast avaldamist.***

Muudatusettepanek 86

Ettepanek võtta vastu direktiiv Artikkel 3 – lõige 2

Komisjoni ettepanek

2. Artikli 1 lõikeid 5–8 kohaldatakse alates 1. jaanuarist 2018 [ajastatuna lähtuvalt 14. detsembril 2019 algavast liiklusgraafikuperioodist].

Muudatusettepanek

2. Artikli 1 lõikeid 5–8 kohaldatakse alates 1. jaanuarist 2018 [ajastatuna lähtuvalt 14. detsembril 2019 algavast liiklusgraafikuperioodist].

Kuni punkti 5 kohaldamise kuupäevani ja ilma et see piiraks rahvusvahelisi reisijateveoteenuseid, ei nõuta liikmesriikidelt juurdepääsuõiguse andmist raudteeveo-ettevõtjatele ja nende otsese või kaudse kontrolli all olevatele tüütar-ettevõtjatele, kes on litsentsitud liikmesriigis, kus selliseid juurdepääsuõigusi ei anta.

SELETUSKIRI

I. Komisjoni ettepanek

Kümne viimase aasta jooksul on kolme nn raudteepaketi abil püütud liikmesriikide turge järkjärgult avada ning raudtee muutmine konkurents- ja koostalitusvõimelisemaks. Raudtee osa ELi-sisetranspordis on siiski jäänud tagasihoidlikuks ja endiselt leidub arvukalt tehnilisi tõkkeid. Neljanda raudteepaketi eesmärk on kõrvaldada raudteeturu tõhusust piiravad tõkked, et parandada sektori tulemuslikkust ja luua Euroopa ühtne raudteepiirkond.

Seoses käesoleva ettepanekuga teatab komisjon, et säilinud tõkked on seotud eelkõige pääsuga riigisiseste reisijateveoteenuste turule, mis takistab sektori arengut ja tekitab ebavõrdsust turu avanud liikmesriikide ja nende liikmesriikide vahel, kes ei ole seda teinud.

Teine probleemiring on seotud infrastruktuuriettevõtjate juhtimisega. Kuna infrastruktuuriettevõtjad on loomulikud monopolid, ei reageeri nad alati turu ja selle kasutajate vajadustele, takistades nii sektori kui terviku toimimist. Mitmes liikmesriigis ei suuda infrastruktuuriettevõtjad oma ülesandeid täita, sest nende ülesanded on eri asutuste vahel laiali jagatud. Parandada tuleks ka infrastruktuuriettevõtjate piiriülest koostööd.

Teatavad turule sisenemise tõkked tulenevad ka olukorrast, kus infrastruktuuri majandamine ja veod on ühe integreeritud struktuuri osad. Sellisel juhul võib infrastruktuuriettevõtjatel tekkida huvide konflikt, mis võib põhjustada teiste raudteeveo-ettevõtjate diskrimineerimist infrastruktuurile juurdepääsu andmisel.

Integreeritud struktuuride tõttu on ka tunduvalt raskem hoida lahus infrastruktuuri haldamise ja veoteenustega seotud raamatupidamisarvestust. Reguleerivatel asutustel on raske jälgida valdusettevõtja ja tütarettevõtjate vahelisi rahavooge. Ristsubsideerimine ja infrastruktuuriettevõtjale eraldatud riiklike vahendite ülekandmine turukonkurentsisis toimuva tegevuse rahastamiseks takistab tõsiselt uute ettevõtjate turule sisenemist ja kujutab endast ühtlasi riigiabi ebaseaduslikku kasutamist.

Raportööri märkused

Raportöör nõustub komisjoni üldise eesmärgiga, milleks on Euroopa ühtse raudteepiirkonna loomine. Raudtee osakaal teiste transpordiliikide suhtes peaks suurenema ja EL peaks püüdma muuta raudtee taas usaldusväärseks ja atraktiivseks transpordiliigiks. Kuid turu avamine ei tohiks olla eesmärk iseeneses, vaid kasulik vahend konkurentsivõimelisema ja kvaliteetseid teenuseid pakkuva sektori loomiseks. Turu avamisega peaksid kaasnema ranged eeskirjad reisijate õiguste kohta seoses reisiteabe ja piletimüügiga ning raudteetöötajate sotsiaaleskirjade tugevdamine.

Samuti tuleb iga liikmesriigi puhul leida õige tasakaal turu avamise ja avaliku teenindamise kohustuste kaitsmise vahel. Tuleks vältida üksnes äriiselt kasulike liinide väljavalimist, samuti vähemtulusate liinide süstemaatilist sulgemist.

Komisjoni käesoleva ettepaneku puhul tuleb raportööri arvates pöörata erilist tähelepanu alljärgnevatele küsimustele.

1. Turu avamise ja avaliku teenindamise lepingute parem tasakaalustamine

Avatud juurdepääsuõigusega teenused peaksid olema võimalikud kõikjal, kus ei ole avaliku teenindamise kohustust. Kui aga teenuseid osutatakse avaliku teenindamise lepingu alusel, peaks turu avamine toimuma aeglasemalt kui komisjoni ettepanekus ette nähtud. Tähtis on arvesse võtta võrgustike suuruse ja tiheduse erinevusi ning liikmesriikide erinevaid korralduslikke struktuure. Liikmesriikidel on turu avamise protsessist erinevad kogemused ja seetõttu tuleks neile võimaldada piisavat paindlikkust oma võrgustiku korraldamiseks nii, et saavutatakse avatud juurdepääsuõigusega teenuste ja avaliku teenindamise lepingute alusel osutatavate teenuste optimaalne vahekord ning tagatakse kõigile reisijatele kvaliteetsed teenused. Liikmesriikidele tuleks seega anda suurem valikuvõimalus, et leida õige tasakaal avatud juurdepääsu ja avaliku teenindamise lepingute vahel.

Komisjoni ettepaneku kohaselt on raudteeveo-ettevõtjatel praegu juurdepääs raudteevõrgustikule kogu ELi ulatuses, et osutada kõikvõimalikke transporditeenuseid, olgu siis tegemist kauba- või reisijateveoga, riiklike või rahvusvaheliste vedudega. Liikmesriigid võivad seda juurdepääsu piirata, et kaitsta avaliku teenindamise lepingute alla kuuluvaid teenuseid, kui avatud juurdepääsuõiguse alusel pakutav teenus võib avaliku teenindamise lepingu majanduslikku tasakaalu kõigutada. Majanduslikku tasakaalu kontrollib reguleeriv asutus, kes võib taotleda uue teenuse muutmist või isegi selle tõkestada.

Lisaks peaks olema võimalik piirata avatud juurdepääsu juhtudel, mil avaliku teenindamise leping on sõlmitud võistupakkumise alusel, andes sellega raudteeveoteenuste osutamise ainuõiguse lepingu sõlminud ettevõtjale, ilma et oleks vaja majandusliku tasakaalu kontrolli. Kuna korraldatakse võistupakkumine, tagab selline menetlus siiski piisava konkurentsi. Samas annab see pädevatele asutustele ja avaliku teenindamise lepingu alusel teenuste osutajale suurema planeerimiskindluse, kui teenus juba toimib. Niisugune tasakaalustatud lähenemine võimaldaks ühtlasi liikmesriikidel ja pädevatel asutustel vähehaaval võistupakkumistega kohaneda. Kui liikmesriik otsustab avatud juurdepääsuõigust piirata, ei puuduta see rahvusvahelise kabotaaži õigust, välja arvatud juhul, kui ohtu satuks kõnealuse avaliku teenindamise lepingu majanduslik tasakaal.

Majandusliku tasakaalustatuse kontrollimise kriteeriumid tuleb täpsemalt määratleda ja koostada paremad juhtpõhimõtted, et tagada selle kontrolli ühtne kohaldamine liikmesriikides.

2. Raudteesektori parem juhtimine

Praeguses etapis ei soovita raportöör infrastruktuuriettevõtja sõltumatust käsitlevates sätetes suuremaid muudatusi teha. Üldiselt kehtib põhimõte, et mida tugevam on reguleeriv asutus, seda paindlikum võib üksikasjades olla vertikaalselt integreeritud ettevõtjate struktuur. Infotehnoloogiasüsteemide korraldust ja personali üleviimist puudutavad sätted on liiga ettekirjutavad ja ettevõtjatele tuleks anda rohkem vabadust sobiva korralduse leidmiseks reguleeriva asutuse järelevalve all. Kuid niisuguse integreeritud struktuuri eri üksuste vahelise finantslääbipaistvuse küsimuses ei ole suurem paindlikkus võimalik. Seetõttu ei puuduta raportöör komisjoni ettepaneku asjaomaseid sätteid.

Reguleerivat asutust soovitatakse veelgi tugevdada, andes talle volituse eelnevalt heaks kiita integreeritud ettevõtja alla kuuluva infrastruktuuri ettevõtja määratud tasud. Raportöör tahab toonitada, et kõik liikmesriigid peavad hoolitsema, et nende reguleerival asutusel oleks inim- ja materiaalsete ressursside vallas vajalik korralduslik suutlikkus, et täita talle direktiivi 2012/34/EÜ artikli 56 kohaselt antud ülesandeid.

Kui infrastruktuuri ettevõtja ja raudteeveo-ettevõtjad on täielikult eraldatud, võib olla kasulik võimaldada neil teha konkreetsete projektide puhul koostööd, mis võib parandada infrastruktuuri haldamist ja kauba- ning reisijateveo teenuste osutamist. Niisugune koostöö või ühendus peaks olema ajaliselt piiratud ja toimuma reguleeriva asutuse järelevalve all ning see ei tohiks ohustada infrastruktuuri ettevõtja sõltumatust. See peaks aitama leida praktilisi lahendusi konkreetsetele probleemidele, näiteks paremini korraldada liiklust neis infrastruktuuri lõikudes, kus sageli esineb hilinemisi.

3. Reisijate õigused. Korraliku otsepiletimüügi korra kehtestamine

Määruse 1371/2007¹ reisijaõigusi käsitlevad sätted on samm õiges suunas. Kahjuks on need sätted liiga nõrgad ja ei ole seetõttu kogu ELi hõlmava otsepiletimüügi süsteemi arendamisele mingit märgatavat mõju avaldanud. Valdkonnas otsitakse lahendusi, kuid ka siis, kui need välja töötatakse, jäävad nad vabatahtlikuks. Reisijaõiguste seisukohast ei ole see piisav. Raportöör teeb ettepaneku muuta niisuguste teenuste arendamine kõigis liikmesriikides 2020. aastaks kohustuslikuks. See tähtaeg võimaldaks sektoril kasutada vabatahtlikku süsteemi, mida praegu Euroopa Raudteeagentuuri egiidi all arendatakse.

Integreeritud piletimüügi valdkonnas tuleks lahendusi arendada paralleelselt, võttes arvesse niisuguste süsteemide kasulikkust eriti kohalikus ja piirkondlikus transpordis.

Raportöör on seisukohal, et sõiduplaanidega seotud andmed tuleks teha kättesaadavaks kolmandatele isikutele, kes kasutaksid neid uuenduslike lahenduste väljatöötamiseks teekonna kavandajate jaoks jne.

4. Sotsiaalsätete tugevdamine

Turu edasine avamine ja konkurentsi suurenemine peab toimuma üheaegselt sotsiaaleeskirjade tugevdamisega, et piirata igasugust kahjulikku mõju raudteetöötajatele. Konkurents ei peaks viima sotsiaalse dumpinguni. Raudteeveo-ettevõtjad peaksid olema kohustatud täitma kõiki kehtivaid eeskirju sotsiaal- ja töötingimuste valdkonnas ning nende eeskirjade eiramisel peaksid olema asjaomase ettevõtja jaoks negatiivsed tagajärjed. Raportöör soovib lisada litsentsi omandamise nõuetele ettevõtja kohustus austada kehtivaid representatiivseid kollektiivlepinguid liikmesriikides, kus raudteeveo-ettevõtja soovib tegutseda.

Tuleks teha uusi jõupingutusi rongipersonali sertifitseerimise sisseadmiseks vastavalt komisjoni 2004. aasta ettepanekule, mida nõukogu tookord ei toetanud. Kuna rahvusvaheline

¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. oktoobri 2007. aasta määrus (EÜ) nr 1371/2007 rongireisijate õiguste ja kohustuste kohta.

liiklus eeldatavalt suureneb, tuleks rongipersonali suhtes kehtestada kogu ELi hõlmavad miinimumnõuded sarnaselt vedurijuhtide kohta kehtestatud nõuetega. Komisjon peaks tagama nõukogu direktiivi 2005/47/EÜ korrektse ja täieliku jõustamise liikmesriikides.

Et luua võrdsed konkurentsitingimused ka töötingimuste osas, tuleks ELi tasandil käivitada pidev sotsiaalne dialoog, mis tagaks sotsiaalsete õiguste austamise ja raudteetöötajate kõrge kutsekvalifikatsiooni.

5. Euroopa infrastruktuuriettevõtjate võrgustiku rolli selgitamine

Euroopa infrastruktuuriettevõtjate võrgustik on kindlasti tõhus viis infrastruktuuriettevõtjate piiriülese koostöö tihendamiseks. Kuid selle puuduseks on vähene selgus ja üksikasjalikkus. Seetõttu esitatakse mõned täiendused ja täpsustused seoses üleeuroopalise transpordivõrgu koridoride ja raudtee-kaubaveekoridoride koostööga, riiklike ohutusasutuste ja vajadusel Euroopa raudteeagentuuri kaasamisega ning komisjoni rolliga võrgustikus.

VÄHEMUSE ARVAMUS

Vastavalt kodukorra artikli 52 lõikele 3

ettepaneku kohta võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. novembri 2012. aasta direktiivi 2012/34/EL (millega luuakse ühtne Euroopa raudteepiirkond) riigisiseste reisijateveoteenuste turu avamise ja raudteefrastruktuuri juhtimise osas

Transpordi- ja turismikomisjon
Raportöör: Saïd El Khadraoui

Esitajad: Jacky Hénin, Jaromír Kohlíček ja Sabine Wils fraktsiooni GUE-NGL nimel

Arvestades, et kolme esimese raudteepaketi tulemuseks on olnud kasutajate kulude kasv, raudteel veetavate kaubakoguste dramaatiline vähenemine ja raudteetöötajate töötingimuste halvenemine,

arvestades, et varasemate raudteepakettide tõsist hindamist ei ole siiani läbi viidud,

on seisukohal, et neljas raudteepakett on kulude, ohutuse ja juurdepääsu mõttes kasutajate huvidega vastuolus;

on seisukohal, et infrastruktuuri- ja veoettevõtjate lahutamise tulemusena makstakse tulud aktsionäridele dividendideks, selle asemel et investeerida raudteevõrgu vajalikku täiustamisse;

on seisukohal, et transpordilepingute sõlmimise õiguse kitsendamine ja üleminekuperioodi järel lausa keelamine kahjustab kohalike ametivõimude õigust otsustada oma avalike transporditeenuste korralduse üle, millise õiguse tagab ELi toimimise lepingu protokoll nr 26; on seisukohal, et avalike pakkumiste korraldamise kohustus tekitab kohalikele ametivõimudele asjatuid kulusid;

on seisukohal, et neljas raudteepakett halvendaks raudteetöötajate töötingimusi ning et raudteetöötajate survestamine ohustab kõigi julgeolekut;

lökkavad seetõttu tervikuna tagasi neljanda raudteepaketi, mis kajastab liberaliseerimise destruktiiivset loogikat.

20.11.2013

TÖÖHÕIVE- JA SOTSIAALKOMISJONI ARVAMUS

transpordi- ja turismikomisjonile

ettepaneku kohta võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. novembri 2012. aasta direktiivi 2012/34/EL (millega luuakse ühtne Euroopa raudteepiirkond) riigisiseste reisijateveoteenuste turu avamise ja raudteefrastruktuuri juhtimise osas (COM(2013)0029 – C7-0025/2013 – 2013/0029(COD))

Arvamuse koostaja: Frédéric Daerden

LÜHISELGITUS

Euroopa Liidu poolt teenuste sektorites, sh raudteetranspordi sektoris viimaste aastakümnete jooksul teostatud liberaliseerimise eri etapid on ajendatud Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 26 rakendamisest ning on seetõttu põhjendatud.

Ühisturu väljakujundamine ei tohiks olla omaette eesmärk, vaid eesmärgiks peaks olema teenuste hinna langetamine tarbijate jaoks, säilitades samas teenuste kõrge kvaliteedi ja kättesaadavuse kõigile.

Liberaliseerimise eri etapid sektorites, kus teenuseid on läbi aegade osutanud avalik-õiguslikud ettevõtted riiklike tegevusmonopolide raames, ei ole tagasivaates nimetatud kahte eesmärki täitnud.

Ainuüksi raudteetranspordi sektoris on küllalt põhjust rahulolematuseks:

- rahvusvahelise reisijateveo puhul, kus avatud konkurents on toimunud alates 2010. aastast, ei ole suurenenud konkurents hindu märgatavalt langetanud ning on viinud nende endiste piiriüleste liinide sulgemiseni, mida ei olnud võimalik ühitada kiirraudteeliinidega. Lisaks ei ole sektoris järgnenud ootuspärast kasvu, sektori turuosad on pidanud üha enam kasvama ühendvedude arvelt, mitte raudteetranspordi siseselt;
- seaduste liberaliseerimises kõige edasijõudnuma riigi Suurbritannia reisijateveo puhul tõstab Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee esile Suurbritannia raudtee-reisijateveoteenuste kasutajate rahulolematust ja pidevat riigi sekkumise vajadust sektori ühtsuse tagamiseks (tariifid, ühendused, sõiduajad jne).

- siseriikliku reisijateveo osas on liidus algatatud koguni 15 rikkumismenetlust puuduliku ülevõtmise tõttu, mis annab tunnistust sellest, et liberaliseerimine on toimunud liiga kiires tempos ning peaks Euroopa integratsiooni toetamiseks toimuma nii, et ei kahjustata riiklike süsteeme, mis on kodanikele pakkunud kvaliteetseid teenuseid paljude aastakümnete jooksul.

Neid asjaolusid arvesse võttes ei tundu arvamuse koostajale raudtee-reisijateveoteenuste sektori edasine liberaliseerimine põhjendatud ning ta on oma muudatusettepanekus püüdnud vähendada liberaliseerimise võimalikku negatiivset mõju kodanike ja eelkõige sektoris töötavate inimeste jaoks mitme teguri abil:

- Võimalikult integreeritud juhtimise tagamine: taristu- ja veoettevõtjate selge eristamine on küll põhjendatud konkurentsi seisukohast, ent reisijate organisatsioonide, sektori ametiühingute või nn traditsiooniliste käitajate väljendatud hirmud sunnivad arvamuse koostajat ettevaatusele. On vägagi tõenäoline, et sellise selge vahetegemisega kaasneb väiksem ressursside ühiskasutamine seadmetesse investeerimisel ja see toob kaasa suurema halduskoormuse, mis avaldab negatiivset mõju teenuste kvaliteedile ja kasutajate turvalisusele. Seetõttu on arvamuse koostaja otsustanud riiklikule reguleerivale asutusele anda selles valdkonnas tegutsemisel võimalikult suure paindlikkuse vastavalt Euroopa Liidu Kohtu 28. veebruari 2013. aasta otsusele.
- Liikmesriikidele võimalikult suure paindlikkuse tagamine, et nad saaksid valida, kas viia läbi pakkumismenetlus või sõlmida avaliku teenuse kontsessioonileping hankemenetlust korraldamata, suurendades oluliselt ülemmäärasid.
- Sotsiaalselt ja keskkonnavalaselt jätkusuutliku ühistranspordi riiklikesse kavadesse kasutajate ja töötajate kaitse ning keskkonnakaitse eeskirjade lisamine, mis hõlbustaks seeläbi hangetes nimetatud kvaliteedi-, sotsiaalsete ja keskkonnavalaste kriteeriumidega arvestamist.
- Töötajate kaitse tõhustamine, tagades igakülgse võimaluse töötajate üleviimiseks uude, avalike teenuste kontsessiooni saanud ettevõttesse, tugevdades üksustevahelist sotsiaalset dialoogi, täpsustades rongipersonali suhtes kohaldatavat tööõigust, eelkõige personali sertifitseerimise nõude kehtestamisega, paludes liikmesriikidel sätestada pakkuja ja selle alltöövõtjate sotsiaalne solidaarvastutus, et vältida sotsiaalset dumpingut.
- Vajaliku vastastikkuse tagamine liikmesriikide turgude avamisel.
- Liikmesriikidele rakendamisel pika üleminekuperioodi tagamine (kuni 2029. aastani), et anda liidu poliitikakujundajatele järelemõtlemisaega enne mis tahes uue liberaliseerimislaine algatamist.

MUUDATUSETTEPANEKUD

Tööhõive- ja sotsiaalkomisjon palub vastutaval transpordi- ja turismikomisjonil lisada oma raportisse järgmised muudatusettepanekud:

Muudatusettepanek 1

Ettepanek võtta vastu direktiiv Põhjendus 2 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(2 a) Mitmetest uuringutest ja küsimustikest nähtub, et liikmesriikides, kes on oma riigisisese reisijateveoturu avanud, nagu Rootsi ja Ühendkuningriik, on raudteetranspordi turg kasvanud, nagu ka reisijate ja töötajate rahulolu.

Muudatusettepanek 2

Ettepanek võtta vastu direktiiv Põhjendus 3

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(3) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. novembri 2012. aasta direktiiviga 2012/34/EL, millega luuakse ühtne Euroopa raudteepiirkond, luuakse ühtne Euroopa raudteepiirkond, kus on ühised eeskirjad raudteeveo-ettevõtjate ja infrastruktuuriettevõtjate juhtimise, infrastruktuuri rahastamise ja kasutustasude, raudteeinfrastruktuurile ja teenustele juurdepääsu tingimuste ning raudteeturu regulatiivse järelevalve kohta. Sellest lähtuvalt on nüüd võimalik viia liidu raudteeturu avamine lõpule ja reformida infrastruktuuriettevõtjate juhtimist, et tagada infrastruktuurile võrdne juurdepääs.

(3) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. novembri 2012. aasta direktiiviga 2012/34/EL, millega luuakse ühtne Euroopa raudteepiirkond, luuakse ühtne Euroopa raudteepiirkond, kus on ühised eeskirjad raudteeveo-ettevõtjate ja infrastruktuuriettevõtjate juhtimise, infrastruktuuri rahastamise ja kasutustasude, raudteeinfrastruktuurile ja teenustele juurdepääsu tingimuste ning raudteeturu regulatiivse järelevalve kohta. Sellest lähtuvalt on nüüd võimalik viia liidu raudteeturu avamine lõpule ja reformida infrastruktuuriettevõtjate juhtimist, et tagada infrastruktuurile võrdne juurdepääs, **et parandada raudteeveoteenuste kvaliteeti kogu Euroopas, tagades samas sotsiaalsed standardid ja tööhõive tingimused.**

Muudatusettepanek 3

Ettepanek võtta vastu direktiiv Põhjendus 4 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(4 a) Liikmesriigid vastutavad oma raudteetöötajate tööhõive korraldamise eest. Nad peaksid aga veenduma, et tööhõive korraldamise viis ei kahjustaks teenuse kvaliteeti. Liidu seadused pakuvad juba selget raamistikku raudteetöötajate kaitseks.

Muudatusettepanek 4

Ettepanek võtta vastu direktiiv Põhjendus 5

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(5) Infrastruktuuri tõhusamaks majandamiseks ja kasutamiseks tuleks luua koordineerimiskomitee, mis aitaks infrastruktuuri ettevõtjate ja raudteeveo-ettevõtjate tegevust paremini kooskõlastada.

välja jäetud

Selgitus

See põhjendus ei anna teksti lõppversioonile lisaväärtust. See on pelgalt ümbersõnastatud direktiivist – mis viis komisjoni praeguse ettepanekuni – jäänud hilisema arutluse klausel.

Muudatusettepanek 5

Ettepanek võtta vastu direktiiv Põhjendus 7

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(7) Piiriülesed probleemid tuleks tõhusalt lahendada eri liikmesriikide

(7) Oluline on parandada ja edendada infrastruktuuri ettevõtjate piiriülest

infrastruktuuriettevõtjate vahel, luues selleks Euroopa infrastruktuuriettevõtjate võrgustiku.

koostööd. Piiriülesed probleemid tuleks tõhusalt lahendada eri liikmesriikide infrastruktuuriettevõtjate vahel, luues selleks Euroopa infrastruktuuriettevõtjate võrgustiku.

Muudatusettepanek 6

**Ettepanek võtta vastu direktiiv
Põhjendus 9 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(9 a) Vertikaalselt integreeritud ettevõtjad ei saavuta kunagi vajalikku sõltumatust infrastruktuuriettevõtja ja raudteeveo-ettevõtja vahel. See struktuur võib seega viia ristsubsideerimiseni, mis takistab võrdseid võimalusi ning põhjustab konkurentsimoonutusi.

Muudatusettepanek 7

**Ettepanek võtta vastu direktiiv
Põhjendus 12 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(12 a) Raudtee-reisijateveoteenuste siseturu avamisel tuleks tõsiselt silmas pidada raudteeohutuse suurendamise aspekti, seda eelkõige praegu olemasolevate integreeritud struktuuride reformimisel, et vältida täiendavaid haldustõkkeid, mis takistavad hooldustöid ja ohutuse suurendamist.

Muudatusettepanek 8

**Ettepanek võtta vastu direktiiv
Põhjendus 13 a (uus)**

(13 a) Võttes arvesse võrgustike suuruse ja tiheduse erinevusi ning riiklike ja kohalike või piirkondlike asutuste organisatsiooniliste struktuuride mitmekesisust ning nende asutuste kogemusi turu avamisel, tuleb igale liikmesriigile anda piisav paindlikkus oma võrgustiku korraldamiseks nii, et oleks võimalik saavutada optimaalne tasakaal avatud juurdepääsuõigusega teenuste ja avaliku teenindamise lepingute alusel osutatavate teenuste vahel ning kindlustada kõigile reisijatele kvaliteetsed hõlpsasti kättesaadavad teenused.

Muudatusettepanek 9

Ettepanek võtta vastu direktiiv Põhjendus 14

(14) Asjaolu, et liidu raudteeveo-ettevõtjatele antakse riigisiseste reisijateveoteenuste osutamiseks juurdepääsuõigus kõigi liikmesriikide raudteeinfrastruktuurile, võib mõjutada avaliku teenindamise lepingu alusel osutatavate raudtee reisijateveoteenuste korraldamist ja rahastamist. Liikmesriikidel peaks olema võimalus piirata kõnealust juurdepääsuõigust juhul, kui nimetatud õigus ohustaks nende avaliku teenindamise lepingute majanduslikku tasakaalu ja kui asjaomane reguleeriv asutus on selle heaks kiitnud.

(14) Asjaolu, et liidu raudteeveo-ettevõtjatele antakse riigisiseste reisijateveoteenuste osutamiseks juurdepääsuõigus kõigi liikmesriikide raudteeinfrastruktuurile, võib mõjutada avaliku teenindamise lepingu alusel osutatavate raudtee reisijateveoteenuste korraldamist ja rahastamist. Liikmesriikidel peaks olema võimalus piirata kõnealust juurdepääsuõigust juhul, kui nimetatud õigus ohustaks **teenuste kvaliteeti ja kättesaadavust ka kaugemates piirkondades või** nende avaliku teenindamise lepingute majanduslikku tasakaalu ja kui asjaomane reguleeriv asutus on selle heaks kiitnud.

Muudatusettepanek 10

Ettepanek võtta vastu direktiiv Põhjendus 18 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(18 a) Et määrata kindlaks, kas avaliku teenindamise lepingu alusel osutatava teenuse kvaliteeti ohustaks samas võrgus vabalt osutatav teenus, peavad kontrolliasutused võtma arvesse avaliku teenindamise lepingu raames osutatavate teenuste mõju võrgule, ühenduste säilimist, täpsust, kättesaadavust, taskukohasust ja juurdepääsetavust.

Muudatusettepanek 11

Ettepanek võtta vastu direktiiv Põhjendus 19

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(19) Raudtee reisijateveoteenuse atraktiivsuse suurendamiseks **peaks liikmesriikidel olema õigus nõuda**, et riigisiseseid reisijateveoteenuseid osutavad raudteeveo-ettevõtjad osaleksid ühises teavitus- ja integreeritud piletisüsteemis, millega hallatakse pileteid, otsepileteid ning broneeringuid. **Kui selline süsteem on loodud, tuleks tagada, et see ei tekita konkurentsimoonusi või diskrimineerimist raudteeveo-ettevõtjate vahel.**

(19) Raudtee reisijateveoteenuse atraktiivsuse suurendamiseks **peaksid liikmesriigid nõudma**, et riigisiseseid reisijateveoteenuseid osutavad raudteeveo-ettevõtjad osaleksid ühises teavitus- ja integreeritud piletisüsteemis, millega hallatakse pileteid, otsepileteid ning broneeringuid **ning mis hõlmaksid kõiki sotsiaalseid nõudeid. Piletiteenus ei tohi põhjustada takistusi puuetega inimestele, eakamatele inimestele, peredele ega eriabi vajavatele inimestele.**

Muudatusettepanek 12

Ettepanek võtta vastu direktiiv Põhjendus 19 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(19 a) Seades eesmärgiks Euroopa ühtse raudteepiirkonna lõpuleviimise ja arvestades sektori konkurentsi, toetab ja ergutab komisjon aktiivselt liidu tasandi sotsiaalset dialoogi, et raudteetöötajad oleksid senisest enam püsivalt kaitstud turu avanemise soovimatute tagajärgede eest ja et töötingimused selles sektoris ei halveneks, samuti selleks, et ühiselt lahendada neljanda raudteepaketi rakendamisel tekkivaid probleeme. Sellega seoses tuleb erilist tähelepanu pöörata mõjule, mida asjaomasele personalile avaldavad muutustest tingitud psüühilised ja sotsiaalsed pinged. Seda silmas pidades tuleks sätestada turgude avamise tingimused, eelkõige nõue, et liikmesriigid peavad sõlmima kollektiivlepinguid, mis kehtivad kogu nende territooriumil.

Muudatusettepanek 13

Ettepanek võtta vastu direktiiv Põhjendus 19 b (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(19 b) Komisjon tagab nõukogu 18. juuli 2005. aasta direktiivi 2005/47/EÜ (Euroopa Raudteede Ühenduse (CER) ja Euroopa Transporditöötajate Föderatsiooni (ETF) vahelise raudteesektoris piiriüleseid koostalitlusteenuseid osutavate liikuvate töötajate töötingimuste mõningaid aspekte käsitleva kokkuleppe kohta) täieliku ja nõuetekohase jõustamise liikmesriikides¹, eelkõige kõnealuste töötajate ohutuse.

¹ ELT L 195, 27.7.2005, lk 15.

Muudatusettepanek 14

**Ettepanek võtta vastu direktiiv
Põhjendus 19 c (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(19 c) Raudteeveo-ettevõtjad ja infrastruktuuriettevõtjad peaksid oma ohutuskultuuri raames kehtestama nn õigluse kultuuri, et aktiivselt innustada töötajaid teatama ohutusega seotud õnnetustest, vahejuhtumitest ja ohuolukordadest, ilma et neid karistataks või diskrimineeritaks. Õigluse kultuur võimaldab raudteesektoril võtta õnnetustest, vahejuhtumitest ja ohuolukordadest õppust ning parandada seega raudteetranspordi ohutust nii töötajate kui ka reisijate jaoks.

Muudatusettepanek 15

**Ettepanek võtta vastu direktiiv
Põhjendus 19 d (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(19 d) Vedurijuhtide töö-, sõidu- ja puhkeajaeeskirjadest kinnipidamine on raudteeohutuse ja ausa konkurentsi seisukohast äärmiselt oluline. Euroopa avatud raudteeturul, mis hõlmab järjest suuremal määral piiriülest tegevust, tuleb tagada töö-, sõidu- ja puhkeajast kinnipidamine ning seda ka kontrollida. Riikide ohutusametite ülesanne peaks olema selliste eeskirjade järgimise järelevalve ja eeskirjade jõustamine. Komisjon peaks esitama ettepaneku eeskirjade ja korrapäraste kohustuslike kontrollide kohta, ent kontrolli teostamine on võimalik üksnes juhul, kui rongidesse on paigaldatud vedurijuhtide sõidu- ja puhkeaga registreeriv elektrooniline

seade.

Muudatusettepanek 16

**Ettepanek võtta vastu direktiiv
Põhjendus 19 e (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(19 e) Seoses Euroopa ühtse raudteepiirkonna väljakujundamise ja raudteetranspordituru edasise avamisega peaksid liikmesriigid sotsiaalse dumpingu ja ebaausa konkurentsi vältimiseks kasutama sotsiaalpartnerite vahel sõlmitud representatiivseid kollektiivlepinguid, ilma et see piiraks siseriikliku õiguse ja juba kehtivate kollektiivlepingute kohaldamist.

Muudatusettepanek 17

**Ettepanek võtta vastu direktiiv
Põhjendus 19 f (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(19 f) Rongipersonal on raudteesektori töötajate rühm, mis täidab ohutusega seotud ülesandeid. Traditsiooniliselt täidab rongipersonal raudteevõrgus käitamisohutusega seotud ülesandeid ning vastutab reisijate heaolu ja ohutuse eest rongides. Oleks kasulik ette näha rongipersonali sertifitseerimise nõue sarnaselt vedurijuhtide sertifitseerimisega, et tagada kõrge kutsekvalifikatsioon ja pädevus, tunnustada sellise töötajate rühma olulisust ohutute raudteeveoteenuste tagamisel ning hõlbustada töötajate liikuvust.

Muudatusettepanek 18

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Põhjendus 19 g (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(19 g) Komisjon peaks hindama käesoleva direktiivi mõju raudteepersonali tööhõive arengule ja pakkuma vajadusel välja meetmeid rongipersonali sertifitseerimise kohta.

Muudatusettepanek 19

**Ettepanek võtta vastu direktiiv
Põhjendus 19 h (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(19 h) Riiklik reguleeriv asutus peaks personali ülevõimise korra heaks kiitma või taotlema selle muutmist. Seejuures võidakse üleviidava personali suhtes kohaldada taganemisõigust. Otsuse tegemisel peaks reguleeriv asutus püüdma vältida seda, et infrastruktuuri ettevõtja edastab tundliku teabe integreeritud ettevõtja muule üksusele.

Muudatusettepanek 20

**Ettepanek võtta vastu direktiiv
Artikkel 1 – punkt 1 – alapunkt a
Direktiiv 2012/34/EL
Artikkel 3 – punkt 2**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

‘(2) „infrastruktuuri ettevõtja” – asutus või ettevõtja, kes tagab võrgustikus oleva raudteeinfrastruktuuri arendamise, käitamise ja hooldamise; arendamine hõlmab võrgustiku kavandamist, finants- ja investeringutealast kavandamist ning infrastruktuuride ülesehitamist ja ajakohastamist; infrastruktuuri käitamine

‘(2) „infrastruktuuri ettevõtja” – asutus või ettevõtja, kes tagab **elkõige** võrgustikus oleva raudteeinfrastruktuuri arendamise, käitamise ja hooldamise; arendamine hõlmab võrgustiku kavandamist, finants- ja investeringutealast kavandamist ning infrastruktuuride ülesehitamist ja ajakohastamist; infrastruktuuri käitamine

hõlmab kõiki üksikasju nii rongiliinide jaotamise (sealhulgas rongiliinide määratlemine, nende kättesaadavuse hindamine ja jaotamine) kui ka infrastruktuuri kasutustasu kohta (sealhulgas tasude kindlaksmääramine ja kogumine); hooldamine hõlmab infrastruktuuri uuendamist ja muid varahaldustegevusi.”

hõlmab kõiki üksikasju nii rongiliinide jaotamise (sealhulgas rongiliinide määratlemine, nende kättesaadavuse hindamine ja jaotamine) kui ka infrastruktuuri kasutustasu kohta (sealhulgas tasude kindlaksmääramine ja kogumine); hooldamine hõlmab infrastruktuuri uuendamist ja muid varahaldustegevusi.”

Selgitus

Infrastruktuuri ettevõtja mõiste uues sõnastuses täpsustatakse „infrastruktuuri ettevõtja” funktsioone, muu hulgas jäetakse määratlusest välja sõna „eelkõige”, mis tähendab, et uus infrastruktuuri ettevõtja ülesannete loend on suletud loend.

Muudatusettepanek 21

Ettepanek võtta vastu direktiiv
Artikkel 1 – punkt 1 – alapunkt b
Direktiiv 2012/34/EL
Artikkel 3 – punkt 5

Komisjoni ettepanek

(b) Punkt 5 jäetakse välja.

Muudatusettepanek

välja jäetud

Selgitus

Rahvusvaheliste vedude mõiste määratlust käsitleva punkti väljajätmine on problemaatiline liikmesriikides, millel on väline raudteepiir kolmanda riigiga. See toob kaasa õigusliku lünga tekkimise ohu.

Muudatusettepanek 22

Ettepanek võtta vastu direktiiv
Artikkel 1 – punkt 2
Direktiiv 2012/34/EL
Artikkel 6 – lõige 2

Komisjoni ettepanek

2. Artikli 6 lõige 2 jäetakse välja.

Muudatusettepanek

välja jäetud

Selgitus

On ennatlik jätta välja säte, mis lubab osutada infrastruktuuriettevõtja ja vedaja teenuseid ühe ettevõtte raames eeldusel, et nende teenuste jaoks peetakse eraldi raamatupidamist. Selle sätte väljajätmisel oleks kaugeleulatav negatiivne mõju (halduslik, rahaline, õiguslik, ühiskondlik) paljude raudteeveo-ettevõtjate jaoks, kes tegutsevad praegu ELi turul tõhusalt ja tulemuslikult.

Muudatusettepanek 23

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – punkt 3

Direktiiv 2012/34/EL

Artikkel 7 – lõige 1 – lõik 1

Komisjoni ettepanek

Liikmesriigid *tagavad*, et infrastruktuuriettevõtja täidab kõiki artikli 3 punktis 2 osutatud ülesandeid ja on mis tahes raudteeveo-ettevõtjast sõltumatu.

Muudatusettepanek

Liikmesriigid *võivad oma äranägemise järgi valida, milliste vahenditega tagada*, et infrastruktuuriettevõtja täidab kõiki artikli 3 punktis 2 osutatud ülesandeid ja on mis tahes raudteeveo-ettevõtjast sõltumatu.

Muudatusettepanek 24

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – punkt 3

Direktiiv 2012/34/EL

Artikkel 7 – lõige 1 – lõik 2

Komisjoni ettepanek

Infrastruktuuriettevõtja sõltumatuse tagamiseks peavad liikmesriigid seisma hea, et infrastruktuuriettevõtjad on koondunud asutusse, mis on mis tahes raudteeveo-ettevõtjast õiguslikult lahutatud.

Muudatusettepanek

Infrastruktuuriettevõtja sõltumatuse tagamiseks peavad liikmesriigid seisma hea, et infrastruktuuriettevõtjad on koondunud asutusse, mis on mis tahes raudteeveo-ettevõtjast õiguslikult *vajalikul määral* lahutatud, *et vältida bürokraatiat üksuste vahel ning lihtsustada võrgustikku investeerimist kvaliteetsete teenuste tagamiseks, suurendamata seejuures tegevuskulusid.*

Muudatusettepanek 25

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – punkt 3 – alapunkt 2

Direktiiv 2012/34/EL

Artikkel 7 – lõige 2 – sissejuhatav osa

Komisjoni ettepanek

2. Liikmesriigid peavad ühtlasi tagama, et samal juriidilisel või füüsilisel isikul või samadel juriidilistel või füüsilistel isikutel ei oleks õigust:

Muudatusettepanek

2. Liikmesriigid peavad ühtlasi tagama, et samal juriidilisel või füüsilisel isikul või samadel juriidilistel või füüsilistel isikutel ei oleks **otseselt või kaudselt** õigust:

Muudatusettepanek 26

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – punkt 3

Direktiiv 2012/34/EL

Artikkel 7 – lõige 2 – punkt b

Komisjoni ettepanek

b) nimetada ametisse järelevalvenõukogu ja haldusnõukogu liikmeid või infrastruktuuriettevõtjat seaduslikult esindavaid asutusi ning omada raudteeveo-ettevõtja üle samaaegset otsest või kaudset kontrolli, nendega seotud finantshuvisid või rakendada nende suhtes mis tahes õigust;

Muudatusettepanek

b) nimetada ametisse järelevalvenõukogu ja haldusnõukogu liikmeid, **juhtkonda, tegevdirektorit** või infrastruktuuriettevõtjat seaduslikult esindavaid asutusi ning omada raudteeveo-ettevõtja üle samaaegset otsest või kaudset kontrolli, nendega seotud finantshuvisid või rakendada nende suhtes mis tahes õigust;

Muudatusettepanek 27

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – punkt 3

Direktiiv 2012/34/EL

Artikkel 7 – lõige 4

Komisjoni ettepanek

4. Tingimusel, et ei teki huvide konflikti ja tundliku äriteabe konfidentsiaalsus on tagatud, võib infrastruktuuriettevõtja

Muudatusettepanek

4. Tingimusel, et ei teki huvide konflikti ja tundliku äriteabe konfidentsiaalsus on tagatud, võib infrastruktuuriettevõtja

sõlmida raudteeveo-ettevõtjate või infrastruktuuriettevõtja järelevalve all tegutseva muu asutusega arendamise, uuendamise ja hooldustööde alltöövõtulepingu, mille üle ta säilitab otsustusõiguse.

sõlmida raudteeveo-ettevõtjate või infrastruktuuriettevõtja järelevalve all tegutseva muu asutusega arendamise, uuendamise ja hooldustööde alltöövõtulepingu, mille üle ta säilitab otsustusõiguse. ***Nende alltöövõtulepingute sõlmimisel tuleb järgida võistleva pakkumismenetluse eeskirju ja vajaduse korral riigihanke-eeskirju. Alltöövõtjate teostatud tööde eest vastutab infrastruktuuriettevõtja.***

Muudatusettepanek 28

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – punkt 3

Direktiiv 2012/34/EL

Artikkel 7 – lõige 5

Komisjoni ettepanek

5. Kui *käesoleva direktiivi jõustumiskuupäeval* kuulub *infrastruktuuriettevõtja* vertikaalselt integreeritud ettevõtjale, võib liikmesriik otsustada käesoleva artikli lõikeid 2–4 mitte kohaldada. Sellisel juhul peab asjaomane liikmesriik tagama, et infrastruktuuriettevõtja täidab kõiki artikli 3 lõikes 2 osutatud ülesandeid ja tal on kooskõlas artiklites 7a–7c sätestatud nõuetega raudteeveoettevõtjast tegelik sõltumatus organisatsioonilisel ja otsuste vastuvõtmise tasandil.

Muudatusettepanek

5. Kui *infrastruktuuriettevõtja* kuulub vertikaalselt integreeritud ettevõtjale, võib liikmesriik otsustada käesoleva artikli lõikeid 2–4 mitte kohaldada. Sellisel juhul peab asjaomane liikmesriik tagama, et infrastruktuuriettevõtja täidab kõiki artikli 3 lõikes 2 osutatud ülesandeid ja tal on kooskõlas artiklites 7a–7c sätestatud nõuetega raudteeveoettevõtjast tegelik sõltumatus organisatsioonilisel ja otsuste vastuvõtmise tasandil.

Selgitus

Liikmesriikidel peab ka tulevikus olema võimalus valida raudteeveo-ettevõtjatest eraldatud infrastruktuuriettevõtjate ja integreeritud struktuuride vahel.

Muudatusettepanek 29

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – punkt 4

Direktiiv 2012/34/EL

Artikkel 7 b – lõige 5

Komisjoni ettepanek

5. Infrastruktuuriettevõtjal on oma töötajad, kelle töökoht asub vertikaalselt integreeritud ettevõtja muudest juriidilistest isikutest eraldi. Selleks et tagada infrastruktuuriettevõtjate sõltumatus, peab juurdepääs teabesüsteemidele olema kaitstud. ***Sisekorraeeskirjades või töölepingutes tuleb suhted vertikaalselt integreeritud ettevõtja muude juriidiliste isikutega selgelt piirata sellise ametliku teabevahetusega infrastruktuuriettevõtja ülesannete teostamisel, mida teostatakse ka seoses teiste raudteeveo-ettevõtjatega väljaspool vertikaalselt integreeritud ettevõtjat.*** Muid kui ***punktis c*** osutatud töötajaid tohib infrastruktuuriettevõtja ja vertikaalselt integreeritud ettevõtja muude juriidiliste isikute vahel üle kanda üksnes juhul, kui tundlik teave ei levi nende kaudu edasi.

Muudatusettepanek

5. Infrastruktuuriettevõtjal on oma töötajad, kelle töökoht asub vertikaalselt integreeritud ettevõtja muudest juriidilistest isikutest eraldi. Selleks et tagada infrastruktuuriettevõtjate sõltumatus, peab juurdepääs teabesüsteemidele olema kaitstud. Muid kui ***lõikes 4*** osutatud töötajaid tohib infrastruktuuriettevõtja ja vertikaalselt integreeritud ettevõtja muude juriidiliste isikute vahel üle kanda üksnes juhul, kui tundlik teave ei levi nende kaudu edasi.

Infrastruktuuriettevõtja võib teha vertikaalselt integreeritud ettevõtja muude üksustega koostööd nende teabesüsteemide arendamisel, tingimusel et tagatakse infrastruktuuriettevõtja valduses oleva tundliku teabe piisav kaitse.

Reguleeriv asutus kiidab käesoleva lõike esimese ja teise lõigu rakendamist puudutava korra heaks või taotleb selle muutmist, et tagada infrastruktuuriettevõtja sõltumatus. Reguleeriv asutus võib nõuda integreeritud ettevõtjalt mis tahes vajalikku teavet.

Selgitus

Komisjoni ettepanek on liiga ettekirjutav. Reguleeriv asutus peaks tagama, et ruumide, IT-süsteemide ja personali osas, välja arvatud kõrgeim juhtkond, tagaks kehtiv kord infrastruktuuriettevõtja sõltumatuse. Kõnealune kord võib liikmesriigiti erineda.

Muudatusettepanek 30

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – punkt 4

Direktiiv 2012/34/EL

Artikkel 7 d – lõige 1

Komisjoni ettepanek

1. Liikmesriigid tagavad, et infrastruktuuriettevõtjad asutavad iga võrgustiku kohta koordineerimiskomitee ja korraldavad selle tegevust. Kõnealuse komitee liikmeks võivad olla vähemalt infrastruktuuriettevõtja, teadaolevad taotlejad artikli 8 lõike 3 tähenduses ning soovi korral võimalikud taotlejad, neid esindavad organisatsioonid, kauba- ja reisijateveoteenuste kasutajate esindajad ning vajaduse korral piirkondlike ja kohalike asutuste esindajad. Liikmesriikide esindajad ja asjaomane reguleeriv asutus kutsutakse koordineerimiskomitee koosolekutele vaatlejatena.

Muudatusettepanek

1. Liikmesriigid tagavad, et infrastruktuuriettevõtjad asutavad iga võrgustiku kohta koordineerimiskomitee ja korraldavad selle tegevust. Kõnealuse komitee liikmeks võivad olla vähemalt infrastruktuuriettevõtja, teadaolevad taotlejad artikli 8 lõike 3 tähenduses ning soovi korral võimalikud taotlejad, neid esindavad organisatsioonid, ***sh nende töötajate esindajad***, kauba- ja reisijateveoteenuste kasutajate ***ja raudteesektori töötajate*** esindajad ning vajaduse korral piirkondlike ja kohalike asutuste esindajad, ***samuti muude potentsiaalsete sidusrühmade esindajad***. Liikmesriikide esindajad ja asjaomane reguleeriv asutus kutsutakse koordineerimiskomitee koosolekutele vaatlejatena.

Muudatusettepanek 31

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – punkt 4

Direktiiv 2012/34/EL

Artikkel 7 e – lõik 2

Komisjoni ettepanek

2. Võrgustik osaleb artiklis 15 osutatud turujärelevalvetegevuses ning võrdleb infrastruktuuriettevõtjate tõhusust ühiste näitajate ja kvaliteedi kriteeriumite alusel, nagu näiteks nende võrkude usaldusväärsus, tootmisvõimsus, kättesaadavus, täpsus ja ohutus, varade kvaliteet ja kasutamine, hooldus, uuendamine, suurendamine, investeringud

Muudatusettepanek

2. Võrgustik osaleb artiklis 15 osutatud turujärelevalvetegevuses ning võrdleb infrastruktuuriettevõtjate tõhusust ühiste näitajate ja kvaliteedi kriteeriumite alusel, nagu näiteks nende võrkude usaldusväärsus, tootmisvõimsus, kättesaadavus, ***ligipääsetavus***, täpsus ja ohutus, varade kvaliteet ja kasutamine, hooldus, uuendamine, suurendamine,

ja rahaline tõhusus.

piiriülene koostöö kitsaskohtade ületamiseks, investeringud ja rahaline tõhusus.

Muudatusettepanek 32

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – punkt 6 – alapunkt a a (uus)

Direktiiv 2012/34/EL

Artikkel 11 – lõige 1 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(a a) lisatakse järgmine lõige:

"1 a. Liikmesriigid võivad piirata uute või muudetud reisijateveoteenuste avaliku teenindamise lepingute loomise õigust, kui uus või muudetud avaliku teenindamise leping ohustab kooskõlas artikli 10 lõikega 2 raudteeinfrastruktuurile juurdepääsuõigusega olemasolevaid teenuseid pakkuvate raudteeveo-ettevõtjate majanduslikku tasakaalu.";

Selgitus

Liikmesriigid võivad piirata õigust luua uusi või muudetud avaliku teenindamise lepinguid, kui reguleeriv asutus tõendab selliste lepingute võimalikku majanduslikku mõju avatud juurdepääsuõigusega tegutseva ettevõtja osutatavale teenusele.

Muudatusettepanek 33

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – punkt 6 – alapunkt b

Direktiiv 2012/34/EL

Artikkel 11 – lõige 2 – lõik 1 – sissejuhatav osa

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

„Selleks et määrata kindlaks, kas avaliku teenindamise lepingu majanduslik tasakaal on ohustatud, peab artiklis 55 osutatud reguleeriv asutus (või asutused) tegema

„Selleks et määrata kindlaks, kas avaliku teenindamise lepingu majanduslik tasakaal **ning kättesaadavus ja kvaliteet** on ohustatud, peab artiklis 55 osutatud

objektiivse *majandusanalüüsi* ja võtma oma otsuste puhul aluseks eelnevalt kindlaksmääratud kriteeriumid. *Nad määravad selle kindlaks pärast alljärgnevalt loetletud isikute esitatud taotlust, mis on esitatud ühe kuu jooksul pärast teabe saamist artikli 38 lõikes 4 osutatud kavandatava reisijateveoteenuse kohta:*

reguleeriv asutus (või asutused) tegema objektiivse *majandus-, sotsiaalse ja keskkonnaanalüüsi ning ka tööhõive olukorra ja -tingimuste analüüsi ja* võtma oma otsuste puhul aluseks eelnevalt kindlaksmääratud kriteeriumid.

Hinnates, kas avaliku teenindamise lepingu majanduslik tasakaal on ohustatud, võetakse arvesse eelnevalt kindlaksmääratud kriteeriume, nagu mõju avaliku teenindamise lepinguga hõlmatud teenuste tasuvusele, kaasa arvatud mõju netokuludele lepingu sõlminud pädeva riigiasutuse jaoks, mõju reisijatepoolsele nõudmisele, piletihinnale, piletimüügikorraldusele, peatuste asukohale ja arvule ning kavandatud uue teenuse ajakavale ja sagedusele, mille kehtestab artiklis 55 osutatud reguleeriv asutus kooskõlas käesoleva artikli lõikes 4 sätestatud rakendusmeetmetega. Hinnang näitab, kas avaliku teenindamise lepingu kohaselt osutatavate teenuste elujõulisus on ohustatud. Tasakaalu loetakse ohustatuks, kui on võimalik näidata, et ohtu satub nimetatud avalike teenuste majanduslik teostatavus mõistlikul kvaliteeditasandil.

Nimetatud hinnangu ja asjaomase reguleeriva asutuse otsuse kohaselt on liikmesriikidel õigus anda, muuta või keelduda andmast juurdepääsuõigust taotletud reisijateveoteenusele, kooskõlas majandusliku analüüsi ja liidu õigusega ning võrdsuse ja diskrimineerimise keelu põhimõtetega. Reguleeriv asutus või asutused määravad selle kindlaks pärast alljärgnevalt loetletud isikute esitatud taotlust, mis on esitatud ühe kuu jooksul pärast teabe saamist artikli 38 lõikes 4 osutatava reisijateveoteenuse kohta:

Selgitus

Majanduslikku tasakaalu määravaid kriteeriume tuleb üksikasjalikult kirjeldada. Eeskuju on võetud direktiivi 2012/34/EL põhjendusest 21 ja komisjoni 2010. aasta tõlgendavatest suunistest.

Muudatusettepanek 34

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – punkt 7

Direktiiv 2012/34/EL

Artikkel 13 a – lõige 1

Komisjoni ettepanek

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

Muudatusettepanek

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

Muudatusettepanek 35

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – punkt 7 a (uus)

Direktiiv 2012/34/EL

Artikkel 15 – lõige 1

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

7 a. Artiklis 15 asendatakse lõige 1 järgmisega:

'1. Komisjon teeb vajalikud korraldused, et teostada järelevalvet liidu

*raudteevadude tehniliste, majandus- ja
töötingimuste ning turu arengusuundade
üle.*

Muudatusettepanek 36

**Ettepanek võtta vastu direktiiv
Artikkel 1 – punkt 7 b (uus)**
Direktiiv 2012/34/EL
Artikkel 19

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

7 a. Artiklit 19 muudetakse järgmiselt.

a) punkt d asendatakse järgmisega:

*„d) ei ole süüdi mõistetud selliste
kohustuste tõsises või korduvas täitmata
jätmises, mis tulenevad sotsiaal- või
tööõigusealastest, sealhulgas
töötervishoidu ja tööohutust käsitlevatest
õigusaktidest, või tollialastest
õigusaktidest äriühingu puhul, kes soovib
tegelda kaupade piiriülese transpordiga,
mille suhtes kohaldatakse
tolliprotseduure.”;*

b) lisatakse järgmine punkt:

*„e) on võtnud kohustuseks rakendada
neis liikmesriikides, kus ettevõtja kavatses
tegutseda, üldkehtivaid või asjaomases
sektoris vastavalt liikmesriikides
kehtivatele tavadele tavaliselt kasutatavaid
kollektiivlepinguid.”*

Muudatusettepanek 37

**Ettepanek võtta vastu direktiiv
Artikkel 1 – punkt 8**
Direktiiv 2012/34/EL
Artikkel 38 – lõige 4

Komisjoni ettepanek

„4. Kui taotleja kavatseb taotleda infrastruktuuri läbilaskevõimet reisijateveo teenuse pakkumiseks, teavitab ta infrastruktuuriettevõtjaid ja asjaomaseid reguleerivaid asutusi mitte vähem kui 18 kuud enne selle liiklusgraafiku jõustumist, mille kohta läbilaskevõimet taotletakse. Selleks et asjaomased reguleerivad asutused saaksid hinnata, milline on võimalik majanduslik **mõju** olemasolevatele avaliku teenindamise lepingutele, peavad reguleerivad asutused tagama, et kõiki pädevaid asutusi, kes on sõlminud avaliku teenindamise lepingus määratletud marsruudil raudtee-reisijateveoteenuse lepingu, ja kõiki teisi asjaomaseid pädevaid asutusi, kellel on artikli 11 alusel õigus piirata kasutusõigust, ja avaliku teenindamise lepingu alusel kõnealusel rahvusvahelisel reisijateveoteenuse marsruudil tegutsevad raudteeveo-ettevõtjaid, teavitatakse viivitamata ja hiljemalt viie päeva jooksul.”

Muudatusettepanek 38

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – punkt 9

Direktiiv 2012/34/EL

Artikkel 63 – lõige 1 – lõik 1

Komisjoni ettepanek

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

Muudatusettepanek

„4. Kui taotleja kavatseb taotleda infrastruktuuri läbilaskevõimet reisijateveo teenuse pakkumiseks, teavitab ta infrastruktuuriettevõtjaid ja asjaomaseid reguleerivaid asutusi mitte vähem kui 18 kuud enne selle liiklusgraafiku jõustumist, mille kohta läbilaskevõimet taotletakse. Selleks et asjaomased reguleerivad asutused saaksid hinnata, milline on võimalik majanduslik, **sotsiaalne ja keskkonnamõju** olemasolevatele avaliku teenindamise lepingutele, peavad reguleerivad asutused tagama, et kõiki pädevaid asutusi, kes on sõlminud avaliku teenindamise lepingus määratletud marsruudil raudtee-reisijateveoteenuse lepingu, ja kõiki teisi asjaomaseid pädevaid asutusi, kellel on artikli 11 alusel õigus piirata kasutusõigust, ja avaliku teenindamise lepingu alusel kõnealusel rahvusvahelisel reisijateveoteenuse marsruudil tegutsevad raudteeveo-ettevõtjaid, teavitatakse viivitamata ja hiljemalt viie päeva jooksul.”

Muudatusettepanek

Komisjon hindab 31. detsembriks 2024 käesoleva direktiivi mõju raudteesektorile ja esitab Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele aruande direktiivi rakendamise kohta. **Hindamisel võetakse arvesse sotsiaalpartnerite seisukohti, mida nad on väljendanud liidu asjaomases sotsiaaldialoogi komitees.**

Muudatusettepanek 39

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – punkt 9

Direktiiv 2012/34/EL

Artikkel 63 – lõige 1 – lõik 2 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

Aastaks 2020 uurib komisjon ka seda, kas riikliku tööturu korraldus takistab turu edasist avanemist ja integratsiooni ning halvendab tarbijatele pakutavate teenuste kvaliteeti. Asjakohasel juhul teeb komisjon ettepaneku võtta uusi seadusandlikke meetmeid, et tagada võrdsed tingimused kõigile raudteevoetevõtjatele.

Muudatusettepanek 40

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – punkt 9

Direktiiv 2012/34/EL

Artikkel 63 – lõige 1 – lõik 2 b (uus)

Kehtiv tekst

Muudatusettepanek

Komisjon hindab hiljemalt ... selle mõju tööturu arengule raudteepersonali osas. Vajadusel peaks komisjon pakkuma välja meetmeid, mis käsitlevad rongipersonali sertifitseerimist.*

**ELT: palun sisestada kuupäev: 18 kuud pärast käesoleva direktiivi jõustumist.”*

Muudatusettepanek 41

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 2 – lõige 2

Komisjoni ettepanek

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

Muudatusettepanek

2. Liikmesriigid edastavad komisjonile käesoleva direktiiviga reguleeritavas valdkonnas nende poolt vastuvõetavate põhiliste siseriiklike õigusnormide teksti.
Komisjon teeb nendest teatistest aastakokkuvõtte ning edastab selle kõikides töökeeltes Euroopa Parlamendile ja nõukogule.

Muudatusettepanek 42

**Ettepanek võtta vastu direktiiv
Artikkel 3 – lõige 1**

Komisjoni ettepanek

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

Muudatusettepanek

1. Käesolev direktiiv jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist Euroopa Liidu Teatajas. ***See konsolideeritakse muudetava direktiiviga kolme kuu jooksul alates selle jõustumisest.***

MENETLUS

Pealkiri	Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. novembri 2012. aasta direktiivi 2012/34/EL (millega luuakse ühtne Euroopa raudteepiirkond) muutmine riigisiseste reisijateveoteenuste turu avamise ja raudteeinfrastruktuuri juhtimise osas		
Viited	COM(2013)0029 – C7-0025/2013 – 2013/0029(COD)		
Vastutav komisjon istungil teada andmise kuupäev	TRAN 7.2.2013		
Arvamuse esitaja(d) istungil teada andmise kuupäev	EMPL 7.2.2013		
Arvamuse koostaja nimetamise kuupäev	Frédéric Daerden 25.3.2013		
Arutamine parlamendikomisjonis	18.9.2013	17.10.2013	14.11.2013
Vastuvõtmise kuupäev	18.11.2013		
Lõpphääletuse tulemus	+: –: 0:	32 7 3	
Lõpphääletuse ajal kohal olnud liikmed	Regina Bastos, Edit Bauer, Jean-Luc Bennahmias, Phil Bennion, Pervenche Berès, Vilija Blinkevičiūtė, Philippe Boulland, David Casa, Alejandro Cercas, Ole Christensen, Minodora Cliveti, Marije Cornelissen, Emer Costello, Frédéric Daerden, Karima Delli, Sari Essayah, Thomas Händel, Marian Harkin, Nadja Hirsch, Stephen Hughes, Adam Kósa, Jean Lambert, Patrick Le Hyaric, Verónica Lope Fontagné, Thomas Mann, Elisabeth Morin-Chartier, Csaba Öry, Konstantinos Poupakis, Sylvana Rapti, Licia Ronzulli, Nicole Sinclair, Gabriele Stauner, Ruža Tomašić, Andrea Zaroni, Inês Cristina Zuber		
Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliige/asendusliikmed	Claudette Abela Baldacchino, Georges Bach, Jelko Kacin, Ria Oomen-Ruijten, Antigoni Papadopoulou, Evelyn Regner		
Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliige/asendusliikmed (kodukorra art 187 lg 2)	Marita Ulvskog		

28.10.2013

REGIONAALARENGUKOMISJONI ARVAMUS

transpordi- ja turismikomisjonile

ettepaneku kohta võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. novembri 2012. aasta direktiivi 2012/34/EL (millega luuakse ühtne Euroopa raudteepiirkond) riigisiseste reisijateveoteenuste turu avamise ja raudteefrastruktuuri juhtimise osas
(COM(2013)0029 – C7-0025/2013 – 2013/0029(COD))

Arvamuse koostaja: Joachim Zeller

LÜHISELGITUS

Raportöör kiidab heaks komisjoni ettepanekud suurendada bürokraatia vähendamise ja turulepääsu hõlbustamise kaudu Euroopa raudteetranspordi kvaliteeti ja tõhusust ning aidata sellega kaasa raudtee siseturu loomisele. Ulatuslike konsultatsioonide raames avaldasid asjaomased isikud nii piirkondades kui ka piirkondlikes transpordühendustes siiski palju kordi kriitilist arvamust, et õigusaktide sagedased olulised muudatused või uuesti sõnastamine ei aita kaasa stabiilse ja usaldusväärse õigusraamistiku loomisele.

Komisjoni ettepanek infrastruktuuri ja transpordi rangeks lahutamiseks jätab tähelepanuta paljude väikeste ja keskmiste raudteefrastruktuuride (nt kohalikud raudteed, ajaloolised raudteed, kitsarööpmelised raudteed, sadama- või kaevandusraudteed) eriolukorra, mis on enamasti korraldatud integreeritud ettevõtjatena, aga ei ole Euroopa raudteeturu toimimise seisukohast strateegilise tähtsusega. Nende enamasti alla 50 töötajaga ettevõtete range lahutamine oleks juba üksnes personali vajaliku kahekordistamise tõttu seotud oluliste korralduslike ja tegevuslike lisakuludega. Piirkondlike raudteefrastruktuuride enamasti ebakindlat majandusolukorda arvesse võttes ohustaks see nende püsijäämist.

Raportöör kiidab heaks infrastruktuuri ettevõtja rolli tugevdamise ning koordineerimiskomiteede loomise järelevalve teostamiseks sel viisil tugevdatud infrastruktuuri ettevõtja tegevuse üle. Sealjuures on vaja tagada kohalike ametiasutuste kaasamine süstemaatiliselt ja mitte ainult „vajaduse korral”. Tugevdamise tulemus peab olema ka see, et infrastruktuuri ettevõtja nimetab enda juures pädeva kontaktisiku, kes vastutab suhete eest kohalike ja piirkondlike asutustega.

Raportöör toetab lisaks komisjoni ettepanekut infrastruktuuri ettevõtjate koostöö kohta

Euroopa võrgustiku raames üleeuroopalise transpordivõrgu rajamise eesmärgil, mis on piiriülese transpordiga seotud probleemide lahendamisel vältimatu.

Peale selle toetab raportöör reguleerivate asutuste volituste suurendamist. Kohalikud ja piirkondlikud asutused vajavad siiski asjakohast tähtaega oma taotluse jaoks teenuse majandusliku tasakaalustatuse kahjustamise kontrollimiseks.

Raportöör kiidab heaks ettepaneku, et infrastruktuuriettevõtja tulu tuleb kasutada eranditult tema äritegevuse tarbeks. Kui dividendimaksete võimalus säilib, tuleks reguleerida nende suurus. Kasumi ülekandmisega võrduvad dividendimaksed ei tohiks olla lubatud. See, et eeskirja rikkumise kahtlus toob juba kaasa karistused ja turulepääsu õiguste piiramise, on ebaproportsionaalne. Kahtluse puhul kohene väljajätmine oleks ettevõtte jaoks ennetav karistus ja kahjustaks kokkuvõttes konkurentsi. Infrastruktuuriettevõtjate ja veoettevõtjate vahelise juhtivtöötajate vahetamise keeld seotud ettevõtetes piirab ettevõtteid ja nende töötajaid samuti ebaproportsionaalselt. Lisaks on see ka praktikas sobimatu, kuna tooks kaasa olulise oskusteabe ja pikaajaliste kutsekogemuste kaotsimineku.

Piirkonnad teatavad sageli probleemidest piletisüsteemide koordineerimisel raudteeveo-ettevõtjate ja pädevate kohalike asutuste vahel, eelkõige ammu tuntud raudteeveo-ettevõtjate käitatavates raudteejaamades. Ühtlustatud piletisüsteem konkurentsile orienteeritud turul aitab turu avamisele kaasa. Riiklikus teabesüsteemis osalemise kohustus võib suurendada ühistranspordi ligitõmbavust. Kohalikud ja piirkondlikud asutused peavad selles süsteemis osalema.

MUUDATUSETTEPANEKUD

Regionaalarengukomisjon palub vastutaval transpordi- ja turismikomisjonil lisada oma raportisse järgmised ettepanekud:

Muudatusettepanek 1

Ettepanek võtta vastu direktiiv Põhjendus 14

Komisjoni ettepanek

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

Muudatusettepanek

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

majanduslikku tasakaalu ja kui asjaomane reguleeriv asutus on selle heaks kiitnud.

majanduslikku tasakaalu *või nende osutatava teenuse kvaliteeti* ja kui asjaomane reguleeriv asutus on selle heaks kiitnud.

Muudatusettepanek 2

Ettepanek võtta vastu direktiiv Põhjendus 18 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(18 a) Selleks et teha kindlaks, kas avaliku teenindamise lepingu raames osutatava teenuse kvaliteeti mõjutab mõni samas võrgustikus avatud juurdepääsu alusel osutatav teenus, peaksid reguleerivad asutused võtma eelkõige arvesse võrgustiku mõjusid, ühenduste säilitamist ja täpsust.

Muudatusettepanek 3

Ettepanek võtta vastu direktiiv Artikkel 1 – punkt 3 Direktiiv 2012/34/EL Artikkel 7 – lõige 1 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

1 a. Artiklit 7 ja artikleid 7a–7c ei kohaldata vertikaalselt integreeritud ettevõtjate suhtes, kes tegelevad eriinvesteeringiprojektidega vastavalt käesoleva direktiivi artikli 32 lõikele 3 ja kelle puhul konkureerivad need teenused otseselt teiste veoliikidega.

Selgitus

Eriinvesteeringuprojektid, mis muutuvad tasuvaks alles väga pika aja jooksul, tuleb artikli 7 ning artiklite 7a–7c kohaldamisalast välja jätta.

Muudatusettepanek 4

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – punkt 4

Direktiiv 2012/34/EL

Artikkel 7a – lõige 3

Komisjoni ettepanek

3. Infrastruktuuriettevõtja tulu ei tohi kasutada vertikaalselt integreeritud ettevõtja muude juriidiliste isikute rahastamiseks, sissetulekut võib kasutada üksnes infrastruktuuriettevõtja tegevuse rahastamiseks ja vertikaalselt integreeritud ettevõtja viimasele omanikule dividendide maksmiseks. Infrastruktuuriettevõtja ei tohi anda laenu vertikaalselt integreeritud ettevõtja mis tahes juriidilisele isikule ning vertikaalselt integreeritud ettevõtja mis tahes juriidiline isik ei tohi anda laenu infrastruktuuriettevõtjale. Muude juriidiliste isikute poolt infrastruktuuriettevõtjale pakutud mis tahes teenused põhinevad lepingutel ja nende eest tasutakse turuhindades. Infrastruktuuriettevõtja tasumisele kuuluv võlg peab olema selgelt eraldatud vertikaalselt integreeritud ettevõtja muude juriidiliste isikute poolt tasumisele kuuluvast võlast ning neid võlgu tuleb teenindada üksteisest lahus. Infrastruktuuriettevõtja ja vertikaalselt integreeritud ettevõtja muude juriidiliste isikute raamatupidamisarvestust peetakse viisil, mis tagab kõnealuste sätete täitmise ning infrastruktuuriettevõtjate ja vertikaalselt integreeritud ettevõtja muude juriidiliste isikute lahusoleva raharingluse.

Muudatusettepanek

3. Infrastruktuuriettevõtja tulu ei tohi kasutada vertikaalselt integreeritud ettevõtja muude juriidiliste isikute rahastamiseks, sissetulekut võib kasutada üksnes infrastruktuuriettevõtja tegevuse rahastamiseks ja vertikaalselt integreeritud ettevõtja viimasele omanikule **asjakohaste dividendide maksmiseks. *Kasumi ülekandmine ei ole lubatav.*** Infrastruktuuriettevõtja ei tohi anda laenu vertikaalselt integreeritud ettevõtja mis tahes juriidilisele isikule ning vertikaalselt integreeritud ettevõtja mis tahes juriidiline isik ei tohi anda laenu infrastruktuuriettevõtjale. Muude juriidiliste isikute poolt infrastruktuuriettevõtjale pakutud mis tahes teenused põhinevad lepingutel ja nende eest tasutakse turuhindades. Infrastruktuuriettevõtja tasumisele kuuluv võlg peab olema selgelt eraldatud vertikaalselt integreeritud ettevõtja muude juriidiliste isikute poolt tasumisele kuuluvast võlast ning neid võlgu tuleb teenindada üksteisest lahus. Infrastruktuuriettevõtja ja vertikaalselt integreeritud ettevõtja muude juriidiliste isikute raamatupidamisarvestust peetakse viisil, mis tagab kõnealuste sätete täitmise ning infrastruktuuriettevõtjate ja vertikaalselt integreeritud ettevõtja muude juriidiliste isikute lahusoleva raharingluse.

Selgitus

Kasumi ülekandmise keeld peaks tekstis veelgi selgemalt väljenduma. Kui dividendimaksete võimalus säilib, tuleks reguleerida nende suurus. Kasumi ülekandmisega võrduvad dividendimaksud ei tohiks olla lubatud.

Muudatusettepanek 5

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – punkt 4

Direktiiv 2012/34/EL

Artikkel 7b – lõige 3 – lõik 1

Komisjoni ettepanek

3. Infrastruktuuriettevõtjal on järelevalvenõukogu, mis koosneb vertikaalselt integreeritud ettevõtja tegelike omanike esindajatest.

Muudatusettepanek

3. Infrastruktuuriettevõtjal on järelevalvenõukogu, mis koosneb vertikaalselt integreeritud ettevõtja tegelike omanike esindajatest **ja pädevate kohalike ja piirkondlike asutuste esindajatest, kui viimati nimetatud ei ole seal juba esindatud.**

Selgitus

Kohalikud ja piirkondlikud asutused on raudteesüsteemi olulised osalejad. Sel põhjusel tuleb nad kaasata infrastruktuuriettevõtja otsustus- ja kontrolliorganitesse, kuna infrastruktuuriettevõtja on ju loomuliku monopoli seisundis. Omavalitsused on ühenduslüli ettevõtjate ja lõpptarbivate vahel, kelle vajadusi nad hästi tunnevad.

Muudatusettepanek 6

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – punkt 4

Direktiiv 2012/34/EL

Artikkel 7b – lõige 5

Komisjoni ettepanek

5. Infrastruktuuriettevõtjal on oma töötajad, kelle töökoht asub vertikaalselt integreeritud ettevõtja muudest juriidilistest isikutest eraldi. Selleks et tagada infrastruktuuriettevõtjate sõltumatus, peab juurdepääs teabesüsteemidele olema kaitstud. Sisekorraeeskirjades või töölepingutes tuleb suhted vertikaalselt integreeritud ettevõtja muude juriidiliste isikutega selgelt piirata sellise ametliku teabevahetusega infrastruktuuriettevõtja ülesannete teostamisel, mida teostatakse ka seoses teiste raudteeveo-ettevõtjatega väljaspool vertikaalselt integreeritud

Muudatusettepanek

5. Infrastruktuuriettevõtjal on oma töötajad, kelle töökoht asub vertikaalselt integreeritud ettevõtja muudest juriidilistest isikutest eraldi. Selleks et tagada infrastruktuuriettevõtjate sõltumatus, peab juurdepääs teabesüsteemidele olema kaitstud. Sisekorraeeskirjades või töölepingutes tuleb suhted vertikaalselt integreeritud ettevõtja muude juriidiliste isikutega selgelt piirata sellise ametliku teabevahetusega infrastruktuuriettevõtja ülesannete teostamisel, mida teostatakse ka seoses teiste raudteeveo-ettevõtjatega väljaspool vertikaalselt integreeritud

ettevõtjat. Muid kui punktis c osutatud töötajaid tohib infrastruktuuriettevõtja ja vertikaalselt integreeritud ettevõtja muude juriidiliste isikute vahel üle kanda **üksnes juhul, kui tundlik teave ei levi nende kaudu edasi.**

ettevõtjat. Muid kui punktis c osutatud töötajaid tohib infrastruktuuriettevõtja ja vertikaalselt integreeritud ettevõtja muude juriidiliste isikute vahel üle kanda. **Asjaomased töötajad on siiski vastavalt kaubandusõiguse tavadele kohustatud hoidma neile varasema tegevuse käigus teatavaks saanud ärisaladusi.**

Selgitus

Kontserni töötajate ettevõttesisese liikuvuse piiramine sellises ulatuses on ebaproportsionaalne ja põhiseadusest tulenevalt küsitav. Ooteajad ja muud teabetõkked on piisavad, et takistada tundliku teabe soovimatut kaasavõtmist tütarettevõtjate vahel. Vastasel korral oleks tulemuseks oskusteabe ja kutsekogemuste oluline kaotus.

Muudatusettepanek 7

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – punkt 4

Direktiiv 2012/34/EL

Artikkel 7b – lõige 7

Komisjoni ettepanek

7. Infrastruktuuriettevõtja järelevalve- ja haldusnõukogu liikmed ja kõrgemad ametnikud ei tohi omada mingit huvi otseselt või kaudselt seoses vertikaalselt integreeritud ettevõtja muu juriidilise isikuga või saada neist rahalist kasu. Töötulemustel põhinevad üksikasjad nende tasustamisel ei tohi sõltuda vertikaalselt integreeritud ettevõtja muu juriidilise isiku või tema kontrolli all oleva muu juriidilise isiku, vaid üksnes infrastruktuuriettevõtja majandustegevuse tulemustest.

Muudatusettepanek 8

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – punkt 4

Direktiiv 2012/34/EL

Artikkel 7c – lõige 2

Muudatusettepanek

7. Infrastruktuuriettevõtja järelevalve- ja haldusnõukogu liikmed ja kõrgemad ametnikud **ning konfidentsiaalsele teabele juurde pääsevad töötajad** ei tohi omada mingit huvi otseselt või kaudselt seoses vertikaalselt integreeritud ettevõtja muu juriidilise isikuga või saada neist rahalist kasu. Töötulemustel põhinevad üksikasjad nende tasustamisel ei tohi sõltuda vertikaalselt integreeritud ettevõtja muu juriidilise isiku või tema kontrolli all oleva muu juriidilise isiku, vaid üksnes infrastruktuuriettevõtja majandustegevuse tulemustest.

Komisjoni ettepanek

2. Komisjonil on õigus nõuda liikmesriigilt, kus vertikaalselt integreeritud ettevõtja on asutatud, mõistliku aja jooksul vajalikku teavet. Komisjon konsulteerib reguleeriva asutuse või reguleerivate asutustega ja vajaduse korral artiklis 57 osutatud reguleerivate asutuste võrgustikuga.

Muudatusettepanek

2. Komisjonil on õigus nõuda liikmesriigilt, kus vertikaalselt integreeritud ettevõtja on asutatud, mõistliku aja jooksul vajalikku teavet. Komisjon konsulteerib reguleeriva asutuse või reguleerivate asutustega, **asjaomaste pädevate asutustega** ja vajaduse korral artiklis 57 osutatud reguleerivate asutuste võrgustikuga.

Selgitus

Vastavalt subsidiaarsuse põhimõttele ja raudteesüsteemi tegelikku olemust silmas pidades on kohaliku tasandi kaasamine vajalik.

Muudatusettepanek 9

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – punkt 4

Direktiiv 2012/34/EL

Artikkel 7c – lõige 3

Komisjoni ettepanek

3. Liikmesriik võib piirata artikliga 10 ette nähtud juurdepääsuõigusi nende raudteeveo ettevõtjate puhul, kes kuuluvad vertikaalselt integreeritud ettevõtja alla, kellele asjaomane infrastruktuuriettevõtja kuulub, kui komisjon teavitab liikmesriike sellest, et ühtegi lõike 1 kohast taotlust ei ole esitatud, või seni kuni komisjon on taotluse läbi vaadanud või kui komisjon otsustab vastavalt artikli 62 lõikes 2 osutatud menetlusele, et:

a) komisjoni lõike 2 kohasele teabetaotlusele ei esitatud ühtegi asjakohast vastust või

b) asjaomane infrastruktuuriettevõtja ei vasta artiklites 7a ja 7b esitatud nõuetele või

Muudatusettepanek

välja jäetud

c) artiklites 7a ja 7b esitatud nõuete rakendamiseks ei piisa, et tagada kõikidele raudteeveo-ettevõtjatele võrdsed võimalused ning et välistada liikmesriigis, kus infrastruktuuriettevõtja asub, konkurentsi moonutamine.

Selgitus

Kui sõltumatuse kontrollimise taotlust ei ole esitatud või komisjon ei ole taotluse kohta veel otsust teinud, ei tohiks – nagu õiguskorras tavaks – veel karistusi kohaldada. See, et eeskirja rikkumise kahtlusest piisab, on ebaoproportsionaalne. Puuduliku teabe puhul piisab rikkumismenetluses tavapärastest vahenditest. Kahtluse puhul kohene väljajätmine oleks ettevõtte jaoks ennetav karistus ja kahjustaks kokkuvõttes konkurentsi.

Muudatusettepanek 10

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – punkt 4

Direktiiv 2012/34/EL

Artikkel 7d – lõige 1

Komisjoni ettepanek

1. Liikmesriigid tagavad, et infrastruktuuriettevõtjad asutavad iga võrgustiku kohta koordineerimiskomitee ja korraldavad selle tegevust. Kõnealuse komitee liikmeks võivad olla vähemalt infrastruktuuriettevõtja, teadaolevad taotlejad artikli 8 lõike 3 tähenduses ning soovi korral võimalikud taotlejad, neid esindavad organisatsioonid, kauba- ja reisijateveoteenuste kasutajate esindajad ning **vajaduse korral piirkondlike ja kohalike asutuste esindajad**. Liikmesriikide esindajad ja asjaomane reguleeriv asutus kutsutakse koordineerimiskomitee koosolekutele vaatlejatena.

Muudatusettepanek

1. Liikmesriigid tagavad, et infrastruktuuriettevõtjad asutavad iga võrgustiku kohta koordineerimiskomitee ja korraldavad selle tegevust. Kõnealuse komitee liikmeks võivad olla vähemalt infrastruktuuriettevõtja, teadaolevad taotlejad artikli 8 lõike 3 tähenduses ning soovi korral võimalikud taotlejad, neid esindavad organisatsioonid, kauba- ja reisijateveoteenuste kasutajate esindajad, **raudteesektori töötajate esindajad ning asjaomased piirkondlikud ja kohalikud asutused**. Liikmesriikide esindajad ja asjaomane reguleeriv asutus kutsutakse koordineerimiskomitee koosolekutele vaatlejatena.

Selgitus

Piirkondlikud ja kohalikud asutused on transpordipoliitika olulised osalejad ja sellistena tuleb neid kaasata süstemaatiliselt ja mitte ainult vajaduse korral. Seetõttu peavad nad kuuluma koordineerimiskomiteesse.

Muudatusettepanek 11

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – punkt 4

Direktiiv 2012/34/EL

Artikkel 7d – lõige 3

Komisjoni ettepanek

3. Koordineerimiskomitee koostab kodukorra, mis ***hõlmavad*** eelkõige koosolekutel osalemist ja koosolekute toimumise sagedust (vähemalt kord kvartalis). Koordineerimiskomitee arutelude aruanne koos komitee liikmete vastavate seisukohtadega esitatakse kord aastas infrastruktuuriettevõtjale, liikmesriigile, asjaomasele reguleerivale asutusele ja komisjonile.

Muudatusettepanek

3. Koordineerimiskomitee koostab kodukorra, mis ***hõlmab*** eelkõige koosolekutel osalemist ja koosolekute toimumise sagedust (vähemalt kord kvartalis), ***ning eeskirjad kauba- ja reisijateveoteenuste kasutajate esindajatega korrapärase konsulteerimise kohta, mis peab leidma aset vähemalt kord aastas***. Koordineerimiskomitee arutelude aruanne koos komitee liikmete vastavate seisukohtadega esitatakse kord aastas infrastruktuuriettevõtjale, liikmesriigile, asjaomasele reguleerivale asutusele ja komisjonile.

Muudatusettepanek 12

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – punkt 4

Direktiiv 2012/34/EL

Artikkel 7d – lõige 3 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

3 a. Infrastruktuuriettevõtja nimetab oma töötajate seast esindaja, kes vastutab suhete eest kohalike ja piirkondlike asutustega. Esindaja peab suutma vastata kohaliku või piirkondliku asutuse järelepärimistele infrastruktuuriettevõtja nimel viie päeva jooksul.

Selgitus

Infrastruktuuriettevõtjate pädevuse suurendamisega peab infrastruktuuriettevõtjate võrgustiku kaudu kaasnema nende jaoks suurem vastutus rahvusvahelisel tasandil, aga ka kohalikul tasandil. Teatavat laadi kontaktpunktina peab kohalike või piirkondlike asutuste

kontaktisik suutma kiiresti nende järelepärimistele vastata.

Muudatusettepanek 13

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – punkt 4

Direktiiv 2012/34/EL

Artikkel 7e – lõige 1

Komisjoni ettepanek

1. Liikmesriigid *tagavad*, et infrastruktuuriettevõtjad *osalevad* ja *teevad* koostööd võrgustikus, et arendada välja Euroopa raudteevõrgustiku infrastruktuur ja hakata eelkõige õigeaegselt ja tõhusalt rakendama üleeuroopalist transpordivõrku, mis hõlmab määruse (EL) nr 913/2010 kohaseid põhivõrgu koridore ja raudteekaubaveokoridore ning otsusega 2012/88/EL kehtestatud ERTMSi arenduskava.

Muudatusettepanek

1. Liikmesriigid *nõuavad kahe aasta jooksul pärast käesoleva direktiivi ülevõtmist*, et infrastruktuuriettevõtjad *osaleksid* ja *teeksid* koostööd võrgustikus, et arendada välja Euroopa raudteevõrgustiku infrastruktuur ja hakata eelkõige õigeaegselt ja tõhusalt rakendama üleeuroopalist transpordivõrku, mis hõlmab määruse (EL) nr 913/2010 kohaseid põhivõrgu koridore ja raudteekaubaveokoridore ning otsusega 2012/88/EL kehtestatud ERTMSi arenduskava, *ning tagada raudteetranspordis tõhus piirkondlik piiriülene koostöö*.

Selgitus

Euroopa infrastruktuuriettevõtjate võrgustik pakub võimalust käsitleda piiriüleste vedudega seotud probleeme õigel tasandil. Kohalikud asutused tuleb sellesse kaasata.

Muudatusettepanek 14

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – punkt 4

Direktiiv 2012/34/EL

Artikkel 7e – lõige 3

Komisjoni ettepanek

Komisjon võib *vastu võtta meetmed, millega kehtestatakse* võrgustiku *ühised põhimõtted ja tavad, et tagada eelkõige järjepidevus võrdlusuuringutes, ning menetlused, mida tuleb võrgustikus*

Muudatusettepanek

Komisjon võib *vajaduse korral koostada seadusandlike ettepanekuid, mille eesmärk on parandada koostööd* võrgustiku *liikmeks olevate infrastruktuuriettevõtjate vahel*.

*toimuva koostöö puhul järgida.
Kõnealused meetmed võetakse vastu
kooskõlas artikli 62 lõikes 3 osutatud
menetlusega.”*

Muudatusettepanek 15

**Ettepanek võtta vastu direktiiv
Artikkel 1 – punkt 6 – alapunkt a**
Direktiiv 2012/34/EL
Artikkel 11 – lõige 1

Komisjoni ettepanek

„1. Liikmesriigid võivad piirata artikli 10 lõikes 2 osutatud juurdepääsuõigust reisijateveoteenustele kindla lähte- ja sihtkoha vahel, kui üks või mitu avaliku teenindamise lepingut hõlmab sama marsruuti või alternatiivset teed ja kui selle õiguse kasutamine ohustab avaliku teenindamise lepingu majanduslikku tasakaalu.”

Muudatusettepanek

„1. Liikmesriigid võivad piirata artikli 10 lõikes 2 osutatud juurdepääsuõigust reisijateveoteenustele kindla lähte- ja sihtkoha vahel, kui üks või mitu avaliku teenindamise lepingut hõlmab sama marsruuti või alternatiivset teed ja kui selle õiguse kasutamine ohustab avaliku teenindamise lepingu majanduslikku tasakaalu **või kui see kahjustab osutatava teenuse kvaliteeti.**

Muudatusettepanek 16

**Ettepanek võtta vastu direktiiv
Artikkel 1 – punkt 6 – alapunkt b**
Direktiiv 2012/34/EL
Artikkel 11 – lõige 2 – lõik 1 – sissejuhatav osa

Komisjoni ettepanek

„Selleks et määrata kindlaks, kas avaliku teenindamise lepingu majanduslik tasakaal on ohustatud, peab artiklis 55 osutatud reguleeriv asutus (või asutused) tegema objektiivse majandusanalüüsi ja võtma oma otsuste puhul aluseks eelnevalt kindlaksmääratud kriteeriumid. Nad määravad selle kindlaks pärast alljärgnevalt loetletud isikute esitatud taotlust, mis on esitatud **ühe** kuu jooksul

Muudatusettepanek

„Selleks et määrata kindlaks, kas avaliku teenindamise lepingu majanduslik tasakaal on ohustatud, peab artiklis 55 osutatud reguleeriv asutus (või asutused) tegema objektiivse majandusanalüüsi ja võtma oma otsuste puhul aluseks eelnevalt kindlaksmääratud kriteeriumid, **võttes arvesse avatud juurdepääsu alusel osutatavate teenuste koondmõju.** Nad määravad selle kindlaks pärast

pärast teabe saamist artikli 38 lõikes 4 osutatud kavandatava reisijateveoteenuse kohta:

alljärgnevalt loetletud isikute esitatud taotlust, mis on esitatud **kahe** kuu jooksul pärast teabe saamist artikli 38 lõikes 4 osutatud kavandatava reisijateveoteenuse kohta:

Muudatusettepanek 17

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – punkt 7

Direktiiv 2012/34/EL

Artikkel 13a – lõige 1

Komisjoni ettepanek

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

Muudatusettepanek

1. Ilma et see piiraks määrust (EÜ) nr 1371/2007 ja direktiivi 2010/40/EL, **nõuavad** liikmesriigid, et riigisiseseid reisijateveoteenuseid pakkuvad raudteeveo-ettevõtjad osaleksid ühises teavitus- ja integreeritud piletimüügisüsteemis, et pakkuda pileteid, otsepileteid ja broneeringuid või anda pädevatele asutustele õigus sellise süsteemi loomiseks. **Kõnealuse süsteemi loomisel** tagab liikmesriik, et see ei tekita turumoonutusi või diskrimineerimist raudteeveo-ettevõtjate vahel ning et seda haldab avalik-õiguslik või eraõiguslik juriidiline isik või kõigi reisijateveoteenust osutavate raudteeveo-ettevõtjate ühendus. **Kohalike ja piirkondlike asutuste esindajad on kõnealuse juriidilise isiku või ühenduse osa ja võtavad täiel määral nende otsuste tegemisest osa.**

Selgitus

Piirkonnad teatavad sageli probleemidest piletisüsteemidega ammu tuntud raudteeveo-ettevõtjate käitatavates raudteejaamades. Piirkondade eesmärk on piletisüsteemi ühtlustamine konkurentsile orienteeritud turul. Riiklikus teabesüsteemis osalemise kohustus võib ühistranspordi ligitõmbavuse suurendamisele kaasa aidata. Sellega seoses peavad kohalikud asutused kõnealuse süsteemi haldusorganites osalema.

Muudatusettepanek 18

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – punkt 8

Direktiiv 2012/34/EL

Artikkel 38 – lõige 4

Komisjoni ettepanek

„4. Kui taotleja kavatses taotleda infrastruktuuri läbilaskevõimet reisijateveo teenuse pakkumiseks, teavitab ta infrastruktuuriettevõtjaid ja asjaomaseid reguleerivaid asutusi mitte vähem kui **18** kuud enne selle liiklusgraafiku jõustumist, mille kohta läbilaskevõimet taotletakse. Selleks et asjaomased reguleerivad asutused saaksid hinnata, milline on võimalik majanduslik mõju olemasolevatele avaliku teenindamise lepingutele, peavad reguleerivad asutused tagama, et kõiki pädevaid asutusi, kes on sõlminud avaliku teenindamise lepingus määratletud marsruudil raudtee-reisijateveoteenuse lepingu, ja kõiki teisi asjaomaseid pädevaid asutusi, kellel on artikli 11 alusel õigus piirata kasutusõigust, ja avaliku teenindamise lepingu alusel kõnealusel rahvusvahelisel reisijateveoteenuse marsruudil tegutsevaid raudteeveo-ettevõtjaid, teavitatakse viivitamata ja hiljemalt viie päeva jooksul.”

Muudatusettepanek 19

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – punkt 8 a (uus)

Direktiiv 2012/34/EL

Artikkel 56 – lõige 1 – punktid h ja i (uued)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

„4. Kui taotleja kavatses taotleda infrastruktuuri läbilaskevõimet reisijateveo teenuse pakkumiseks, teavitab ta infrastruktuuriettevõtjaid ja asjaomaseid reguleerivaid asutusi mitte vähem kui **12** kuud enne selle liiklusgraafiku jõustumist, mille kohta läbilaskevõimet taotletakse. Selleks et asjaomased reguleerivad asutused saaksid hinnata, milline on võimalik majanduslik mõju olemasolevatele avaliku teenindamise lepingutele, peavad reguleerivad asutused tagama, et kõiki pädevaid asutusi, kes on sõlminud avaliku teenindamise lepingus määratletud marsruudil raudtee-reisijateveoteenuse lepingu, ja kõiki teisi asjaomaseid pädevaid asutusi, kellel on artikli 11 alusel õigus piirata kasutusõigust, ja avaliku teenindamise lepingu alusel kõnealusel rahvusvahelisel reisijateveoteenuse marsruudil tegutsevaid raudteeveo-ettevõtjaid, teavitatakse viivitamata ja hiljemalt viie päeva jooksul.”

8 a. Artikli 56 lõikele 1 lisatakse järgmised punktid:

„h) planeeritud hooldustöid;

i) planeerimata hooldustöid.”

MENETLUS

Pealkiri	Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. novembri 2012. aasta direktiivi 2012/34/EL (millega luuakse ühtne Euroopa raudteepiirkond) muutmine riigisiseste reisijateveoteenuste turu avamise ja raudteeinfrastruktuuri juhtimise osas
Viited	COM(2013)0029 – C7-0025/2013 – 2013/0029(COD)
Vastutav komisjon istungil teada andmise kuupäev	TRAN 7.2.2013
Arvamuse esitaja(d) istungil teada andmise kuupäev	REGI 7.2.2013
Arvamuse koostaja nimetamise kuupäev	Joachim Zeller 19.2.2013
Vastuvõtmise kuupäev	14.10.2013
Lõpphääletuse tulemus	+: 29 –: 0 0: 3
Lõpphääletuse ajal kohal olnud liikmed	Luís Paulo Alves, Francesca Barracciu, Victor Boştinaru, Nikos Chrysogelos, Danuta Maria Hübner, María Irigoyen Pérez, Seán Kelly, Mojca Kleva Kekuš, Constanze Angela Krehl, Petru Constantin Luhan, Iosif Matula, Jan Olbrycht, Wojciech Michał Olejniczak, Georgios Stavrakakis, Nuno Teixeira, Lambert van Nistelrooij, Oldřich Vlasák, Kerstin Westphal, Hermann Winkler, Joachim Zeller
Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliige/asendusliikmed	Andrea Cozzolino, Cornelia Ernst, Catherine Grèze, Karin Kadenbach, Maurice Ponga, Elisabeth Schroedter, Richard Seeber, Patrice Tirolien, Giommaria Uggias, Derek Vaughan
Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliige/asendusliikmed (kodukorra art 187 lg 2)	Edvard Kožušník, Ivana Maletić

MENETLUS

Pealkiri	Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. novembri 2012. aasta direktiivi 2012/34/EL (millega luuakse ühtne Euroopa raudteepiirkond) muutmine riigisiseste reisijateveoteenuste turu avamise ja raudteeinfrastruktuuri juhtimise osas			
Viited	COM(2013)0029 – C7-0025/2013 – 2013/0029(COD)			
EP-le esitamise kuupäev	30.1.2013			
Vastutav komisjon istungil teada andmise kuupäev	TRAN 7.2.2013			
Arvamuse esitaja(d) istungil teada andmise kuupäev	EMPL 7.2.2013	ENVI 7.2.2013	ITRE 7.2.2013	IMCO 7.2.2013
	REGI 7.2.2013			
Arvamuse esitamisest loobumine otsuse kuupäev	ENVI 19.2.2013	ITRE 20.2.2013	IMCO 20.2.2013	
Raportöör(id) nimetamise kuupäev	Saïd El Khadraoui 5.3.2013			
Arutamine parlamendikomisjonis	8.7.2013	14.10.2013		
Vastuvõtmise kuupäev	17.12.2013			
Lõpphääletuse tulemus	+: –: 0:	27 12 6		
Lõpphääletuse ajal kohal olnud liikmed	Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Antonio Cancian, Michael Cramer, Joseph Cuschieri, Philippe De Backer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Franco Frigo, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Juozas Imbrasas, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Werner Kuhn, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Mike Nattrass, Hubert Pirker, Dominique Riquet, Petri Sarvamaa, David-Maria Sassoli, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Silvia-Adriana Țicău, Giommaria Uggias, Peter van Dalen, Patricia van der Kammen, Roberts Zīle			
Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliige/asendusliikmed	Jean-Jacob Bicep, Michel Dantin, Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Alfreds Rubiks, Sabine Wils, Karim Zérîbi			
Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliige/asendusliikmed (kodukorra art 187 lg 2)	Ivo Strejček			
Esitamise kuupäev	21.1.2014			