

NÕUKOGU ÜHINE SEISUKOHT (EÜ) NR 20/2006,**24. juuli 2006,**

eesmärgiga võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu ... direktiiv 2006/.../EÜ, millega muudetakse nõukogu direktiivi 91/440/EMÜ ühenduse raudteede arendamise kohta ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2001/14/EÜ raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõimsuse jaotamise, raudteeinfrastruktuuri kasutustasude kehtestamise ja ohutustunnistuste andmise kohta

(2006/C 289 E/02)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut, eriti selle artiklit 71,

võttes arvesse komisjoni ettepanekut,

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

võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust, ⁽²⁾

toimides asutamislepingu artiklis 251 osutatud korras ⁽³⁾

ning arvestades järgmist:

- (1) Nõukogu 29. juuli 1991. aasta direktiiv 91/440/EMÜ ühenduse raudteede arendamise kohta ⁽⁴⁾ koostati eesmärgiga hõlbustada ühenduse raudteede kohandamist ühisturu vajadustega ja suurendada nende tõhusust.
- (2) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2001. aasta direktiiv 2001/14/EÜ raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõimsuse jaotamise, raudteeinfrastruktuuri kasutustasude kehtestamise kohta ⁽⁵⁾ käsitleb põhimõtteid ja menetlusi, mida kohaldatakse raudteeinfrastruktuuri kasutustasude kindlaksmääramisele ja sissenõudmisele ning raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõimsuse jaotamisele.
- (3) Komisjon teatas oma valges raamatus "Euroopa transpordipoliitika aastani 2010: aeg otsustamiseks" kavatsusest jätkata raudteeveoteenuste siseturu arendamist ettepanekuga avada rahvusvaheliste reisijateveo teenuste turg.
- (4) Käesoleva direktiivi eesmärk on turu avamine raudtee rahvusvahelistele reisijateveo teenustele ühenduse siseselt

ning see ei peaks seetõttu puudutama liikmesriigi ja kolmanda riigi vahelist teenust. Lisaks peaks liikmesriikidel olema võimalik jätta käesoleva direktiivi reguleerimisalast välja ühendust läbivad teenused.

- (5) Rahvusvahelised raudteeveoteenused pakuvad praegu väga vastandlikku pilti. Pikamaasõidu veoteenused (näiteks öörongid) on raskustes ning paljusid neist on raudtee-ettevõtjad kahjude piiramiseks viimasel ajal käigust maha võtnud. Teisest küljest on rahvusvaheliste kiirühenduste turuosa liikluses märgatavalt kasvanud ning see areng jätkub jõudsalt, kui üleeuroopalised kiirvõrgud kahekordistuvad ja liidetakse omavahel 2010. aastaks. Siiski on mõlemal juhul tugev konkurentsisurve odavate lennuliinide poolt. Seetõttu on oluline ergutada uusi algatusi soodustades raudtee-ettevõtjate vahelist konkurentsi.

- (6) Rahvusvahelise reisijateveo teenuste turu avamine on võimalik üksnes siis, kui sätestatakse üksikasjalikult infrastruktuuri kasutusõigus, koostalitlusvõimes saavutatakse olulisi edusamme ja raudteeohutusele luuakse range raamistik nii siseriiklikul kui Euroopa tasandil. Kõik nimetatud tegurid on nüüd paigas pärast järgmiste direktiivide ülevõtmist: Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2001. aasta direktiiv 2001/12/EÜ, millega muudetakse nõukogu direktiivi 91/440/EMÜ, ⁽⁶⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2004. aasta direktiiv 2004/51/EÜ, millega muudetakse nõukogu direktiivi 91/440/EMÜ, ⁽⁷⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2001. aasta direktiiv 2001/13/EÜ, millega muudetakse nõukogu direktiivi 95/18/EÜ, ⁽⁸⁾ direktiiv 2001/14/EÜ ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2004. aasta direktiiv 2004/49/EÜ ühenduse raudteede ohutuse kohta. ⁽⁹⁾ Uue reguleeriva raamistiku jaoks on vaja turu rahvusvahelisteks reisijateveo teenusteks avamise kavandatud tähtajaks kehtestatud ja konsolideeritud tegevuse toetust. Selleks kulub teatud aeg. Turu avamiseks kavandatav tähtaeg peaks seetõttu olema 1. jaanuar 2010.

⁽¹⁾ ELT C 221, 8.9.2005, lk 56.

⁽²⁾ ELT C 71, 22.3.2005, lk 26.

⁽³⁾ Euroopa Parlamendi 28. septembri 2005. aasta arvamus (Euroopa Liidu Teatajas seni avaldamata), nõukogu ... ühine seisukoht (Euroopa Liidu Teatajas seni avaldamata) ja Euroopa Parlamendi ... seisukoht (Euroopa Liidu Teatajas seni avaldamata).

⁽⁴⁾ EÜT L 237, 24.8.1991, lk 25. Direktiivi on viimati muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2004/51/EÜ (ELT L 164, 30.4.2004, lk 164). Parandatud versioon ELT L 220, 21.6.2004, lk 58.

⁽⁵⁾ EÜT L 75, 15.3.2001, lk 29. Direktiivi on viimati muudetud direktiiviga 2004/49/EÜ (ETL L 164, 30.4.2004, lk 44). Parandatud versioon ELT L 220, 21.6.2004, lk 16.

⁽⁶⁾ ELT L 75, 15.3.2001, lk 1.

⁽⁷⁾ ELT L 164, 30.4.2004, lk 164. Parandatud versioon ELT L 220, 21.6.2004, lk 58.

⁽⁸⁾ EÜT L 75, 15.3.2001, lk 26.

⁽⁹⁾ ELT L 164, 30.4.2004, lk 44. Parandatud versioon ELT L 220, 21.6.2004, lk 16.

- (7) Vahepeatusteta raudteeveoteenuste arv on väga piiratud. Vahepeatustega reisi puhul on oluline kogu marsruudi vältel lubada uutel turule sisenejatel reisijaid rongile peale võtta ja lasta neil maha minna, et tagada sellise tegevuse realistlik võimalus olla majanduslikult elujõuline ning vältida võimalike konkurentide ebasoodsamat olukorda võrreldes olemasolevate ettevõtetega, kellel on õigus kogu marsruudi vältel reisijaid rongile peale võtta ja lasta neil maha minna. Selline õigus ei tohiks piirata konkurentsipoliitikat käsitlevaid ühenduse ja siseriiklikke õigusnorme.
- (8) Uut vahepeatustega avatud rahvusvaheliste veoteenuste kasutuselevõtmist ei tohiks kasutada siseriikliku reisirajateveo teenuste turu avamiseks, vaid see peaks puudutama üksnes rahvusvahelisel marsruudil olevaid peatusi. Selle põhjal peaks nende kasutuselevõtmine puudutama veoteenuseid, mille põhiliseks eesmärgiks on reisirajatevedu rahvusvahelisel reisirajal. Selleks et kindlaks määrata, kas see on veoteenuse peamine eesmärk, tuleks arvesse võtta selliseid kriteeriume nagu siseriikliku või rahvusvahelise reisirajateveo käibe osatähtsus ja maht ning veoteenuse pikkus. Selle otsuse peaks huvitatud poole taotlusel tegema vastav siseriiklik reguleeriv organ.
- (9) Nõukogu 26. juuni 1969. aasta määrus (EMÜ) nr 1191/69 raudtee-, maantee- ja siseveetranspordis osutatavate avalike teenuste kontseptsioonist tulenevaid kohustusi puudutavate liikmesriikidepoolsete meetmete kohta ⁽¹⁾ lubab liikmesriikidel ja kohalikel võimudel kindlaks määrata avaliku teenindamise lepingute töövõtja. Need lepingud võivad sisaldada teatud teenuste osutamise ainuõigusi. Seepärast on vaja tagada, et nimetatud määruse sätted oleksid kooskõlas rahvusvaheliste reisirajateveo teenuste konkurentidele avamise põhimõttega.
- (10) Rahvusvaheliste reisirajateveo teenuste konkurentidele avamine, mis sisaldab õigust võtta reisijaid rongile igas rahvusvahelise veoteenuse marsruudil paiknevas jaamas ning lasta neil teises jaamas maha minna, sealhulgas samas liikmesriigis asuvates jaamades, võib mõjutada avaliku teenindamise lepingu alusel osutatavate reisirajateveo teenuste korraldust ja rahastamist. Liikmesriikidel peaks olema võimalus piirata turule juurdepääsuõigust, kui nimetatud õigus ohustaks nende avaliku teenindamise lepingute majanduslikku tasakaalu ning kui selle on heaks kiitnud direktiivi 2001/14/EÜ artiklis 30 osutatud asjakohane reguleeriv organ objektiivse majandusanalüüsi alusel ja avaliku teenindamise lepingu töövõtja kindlaks määranud pädeva asutuse taotlusel.
- (11) Mõned liikmesriigid on juba võtnud meetmeid raudteel osutatavate reisirajateveo teenuste turu avamiseks läbiipaistva ja avatud pakkumismenetluse kaudu mõnede selliste teenuste osutamiseks. Nad ei peaks turgu rahvusvahelistele reisirajateveo teenustele täielikult avama, kuna selline konkurents teatud raudteede kasutamise õiguse eest tõestab piisavalt nende teenuste osutamise turuväärtust.
- (12) Hinnangu andmisel, kas avaliku teenindamise lepingu majanduslik tasakaal võiks olla ohustatud, tuleks võtta arvesse eelnevalt kindlaksmääratud kriteeriume nagu mõju avaliku teenindamise lepinguga hõlmatud teenuste tasuvusele, sealhulgas mõju omahinnale lepingu töövõtja kindlaks määranud pädeva avalik-õigusliku asutuse jaoks, reisirajateveo nõudlus, piletihindade kindlaksmääramine, piletimüügi korraldus, peatuste asukoht ja arv mõlemal pool piiri ning kavandatud uue teenuse ajakava ja sagedus. Sellist hinnangut ja asjakohase reguleeriva organi otsust austades võivad liikmesriigid anda taotle-tava rahvusvahelise reisirajateveo teenuse kasutusõiguse või selle andmisest keelduda või seda muuta, sealhulgas kehtestades uue rahvusvahelise reisirajateveo teenuse ettevõtjale kasutustasu vastavalt majandusanalüüsile ning kooskõlas ühenduse õigusaktide ja võrdsuse ja mittedis-krimineerimise põhimõtetega.
- (13) Selleks et tagada avaliku teenindamise kohustuste rahas-tamine, on asjakohane lubada liikmesriikidel maksustada reisirajateveo teenused oma territooriumil vastavalt ühen-duse õigusele.
- (14) Reguleeriv organ peab toimima viisil, millega välditakse igasugust huvide konflikti ja võimalikku sekkumist asja-omase avaliku teenindamise lepingu töövõtja kindlaksmääramisel. Tuleks tagada tema funktsionaalne sõltu-matus, eelkõige juhul, kui ta on korralduslikel või õigus-likel eesmärkidel tihedalt seotud asjaomase pädeva asutu-sega, kes on kaasatud avaliku teenindamise lepingu töövõtja kindlaksmääramisse. Reguleeriva organi päde-vust tuleks laiendada, et võimaldada tal hinnata rahvus-vahelise teenuse eesmärki ja, kui see on asjakohane, võimalikku majanduslikku mõju olemasolevatele avaliku teenindamise lepingutele.
- (15) Käesolev direktiiv on raudteeturu avamise uueks etapiks. Mõned liikmesriigid on enda territooriumil rahvusvahe-liste reisirajateveo teenuste turu juba avanud. Sellega seoses ei peaks käesolevat direktiivi käsitlema kõnealustele liik-mesriikidele kohustusi loovana enne 1. jaanuari 2010 kasutusõigust raudtee-ettevõtjatele, kes on litsentsitud liikmesriigis, kus selliseid kasutusõigusi ei anta.

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

- (16) Siseriiklikud reguleerivad organid peaksid kooskõlas direktiivi 2001/14/EÜ artikliga 31 vahetama teavet ja, kui see on üksikjuhtudel asjakohane, kooskõlastama hindamispõhimõtete ja -praktika alusel, kas avaliku teenindamise lepingu majanduslik tasakaal on ohustatud. Liikmesriigid peaksid järk-järgult välja arendama oma kogemustel põhinevad suunised.
- (17) Käesoleva direktiivi kohaldamist peaks hindama aruande alusel, mille komisjon esitab kaks aastat pärast rahvusvaheliste reisijateveo teenuste turu avamise tähtpäeva.
- (18) Liikmesriik, kellel ei ole raudteesüsteemi ega peatset väljaavaadet selle saamiseks, kannataks ebaproportsionaalse ja tarbetu kohustuse pärast direktiivid 91/440/EMÜ ja 2001/14/EÜ üle võtta ja rakendada. Seetõttu tuleks selline liikmesriik vabastada seni, kuni tal raudteesüsteem puudub, nimetatud direktiivide ülevõtmise ja rakendamise kohustusest.
- (19) Kuna käesoleva direktiivi eesmärke, nimelt ühenduse raudteede arendamist, ei suuda liikmesriigid piisavalt saavutada selle tõttu, et on vaja tagada infrastruktuuri õiglased ja mittediskrimineerivad juurdepääsuvõimalused ning võtta arvesse raudteevõrkude oluliste osade töökorralduse selgelt rahvusvahelist mõõdet ja samuti vajadust riikidevahelise kooskõlastatud tegevuse järele, ning seetõttu on seda parem saavutada ühenduse tasandil, võib ühendus võtta meetmeid kooskõlas asutamislepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev direktiiv nimetatud eesmärkide saavutamiseks vajalikust kaugemale.
- (20) Kooskõlas paremat õigusloomet käsitleva institutsiooni-devahelise kokkuleppe⁽¹⁾ punktiga 34 julgustatakse liikmesriike koostama nende endi jaoks ja ühenduse huvides vastavustabeleid, kus on võimalikult suures ulatuses välja toodud vastavus käesoleva direktiivi ja ülevõtmismeetmete vahel, ning tegema need üldsusele kättesaadavaks.
- (21) Seepärast tuleks direktiive 91/440/EMÜ ja 2001/14/EÜ vastavalt muuta,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

Artikkel 1

Direktiivi 91/440/EMÜ muudetakse järgmiselt.

⁽¹⁾ ELT C 321, 31.12.2003, lk 1.

- 1) Artiklile 2 lisatakse järgmine lõige:

“4. Liikmesriigid võivad käesoleva direktiivi reguleerimisalast välja jätta raudteeteenuse, mida osutatakse ühendust läbiva transiidina ning mille lähte- ja sihtkoht asub väljaspool ühenduse territooriumi.”

- 2) Artikli 3 neljas taane jäetakse välja.

- 3) Artikli 3 viienda taande järele lisatakse järgmine taane:

“— *rahvusvaheline reisijateveo teenus* — reisijateveo teenus, kus rong ületab vähemalt ühe liikmesriigi piiri ning kus teenuse peamine eesmärk on reisijate vedu erinevates liikmesriikides asuvate jaamade vahel; rong võib olla teisega haagitud ja/või osadeks jagatud ning selle eri osadel võib olla erinev lähte- ja sihtkoht, tingimusel et kõik vagunid ületavad vähemalt ühe piiri”.

- 4) Artikli 3 kuuenda taande järele lisatakse järgmine taane:

“— *transiit* — ühenduse territooriumi läbimine ilma kauba peale- või mahalaadimiseta ja/või ilma reisijate rongile tuleku ja mahaminekuta ühenduse territooriumil.”

- 5) Artikli 5 lõike 3 esimene taane jäetakse välja.

- 6) Artikli 8 lõikes 1 jäetakse välja sõnad “rahvusvahelised rühmitused.”

- 7) Artikli 10 lõige 1 jäetakse välja.

- 8) Artiklile 10 lisatakse järgmised lõiked:

“3a. Artikli 2 reguleerimisalasse kuuluvatele raudtee-ettevõtjatele peab 1. jaanuariks 2010 andma kõikide liikmesriikide infrastruktuuri kasutusõiguse rahvusvahelise reisijateveo teenuste osutamise eesmärgil. Raudtee-ettevõtjatel on rahvusvahelise reisijateveo teenuse vältel õigus reisijaid peale võtta igast rahvusvahelisel marsruudil paiknevast jaamast ja lasta neil maha minna teises jaamas, sealhulgas samas liikmesriigis paiknevates jaamades.

1. jaanuariks 2012 peab andma nende liikmesriikide infrastruktuuri kasutusõiguse, kelle jaoks rahvusvahelise reisijate raudteeveo turuosa on rohkem kui pool selle liikmesriigi raudtee-ettevõtjate reisijateveo käibest.

Selle, kas teenuse peamiseks eesmärgiks on reisijatevedu kahe erinevas liikmesriigis asuva jaama vahel, peab kindlaks määrama direktiivi 2001/14/EÜ artiklis 30 osutatud asjakohane reguleeriv organ või reguleerivad organid pädevate asutuste ja/või asjaomaste raudtee-ettevõtjate taotlusel.

3b. Liikmesriigid võivad piirata lõikes 3a sätestatud kasutusõigust lähte- ja sihtkoha vaheliste teenustega, mis on hõlmatud ühe või mitme avaliku teenindamise lepinguga kooskõlas ühenduse kehtivate õigusaktidega. Sellisel piiramisel ei tohi olla kitsendavat mõju õigusele võtta reisijaid peale igast rahvusvahelise veoteenuse marsruudil paiknevast jaamast ning lasta neil maha minna teises, sealhulgas samas liikmesriigis paiknevas jaamas, välja arvatud seal, kus selle õiguse kasutamine ohustaks avaliku teenindamise lepingu majanduslikku tasakaalu.

Selle, kas majanduslik tasakaal on ohustatud, peab kindlaks määrama direktiivi 2001/14/EÜ artiklis 30 osutatud asjakohane reguleeriv organ või organid objektiivse majandusanalüüsi alusel ja eelnevalt kindlaksmääratud kriteeriumite põhjal järgmiste osapoolte taotlusel:

- avaliku teenindamise lepingu töövõtja kindlaks määranud pädev asutus või pädevad asutused;
- muu asjaomane pädev asutus, kellel on õigus käesoleva artikli alusel kasutusõigust piirata;
- infrastruktuuri-ettevõtja või
- avaliku teenindamise lepingu alusel tegutsev raudtee-ettevõtja.

Pädevad asutused ja avalikku teenust osutavad raudtee-ettevõtjad peavad andma asjakohasele reguleerivale organile või organitele põhjendatult nõutud teavet otsuse vastuvõtmiseks. Reguleeriv organ vaatab või reguleerivad organid vaatavad esitatud teabe läbi, arutades seda vajadusel kõigi asjaomaste pooltega ning teavitades viimaseid oma põhjendatud otsusest eelnevalt kindlaksmääratud mõistlikuks tähtjaks ning igal juhul kahe kuu jooksul pärast asjaomase teabe saamist. Asjakohane reguleeriv organ põhjendab oma otsust ja täpsustab tähtaega ja tingimusi, mille alusel

- asjaomane pädev asutus või pädevad asutused;
 - infrastruktuuri-ettevõtja;
 - avaliku teenindamise lepingu alusel tegutsev raudtee-ettevõtja või
 - kasutusõigust taotleb raudtee-ettevõtja
- võivad taotleda otsuse ümbervaatamist.

3c. Liikmesriigid võivad piirata ka õigust võtta reisijaid peale ja lasta neil maha minna samas liikmesriigis rahvusvahelise reisijateveo teenuse marsruudil paiknevates jaamades, juhul kui reisijateveo ainuõigus nende jaamade vahel on antud lepingu alusel, mille töövõtja määrati kind-

laks enne ... õiglase pakkumismenetluse alusel ja kooskõlas ühenduse õiguse asjakohaste põhimõtetega. Nime-
tatud piirang võib kesta kuni algse lepinguperioodi lõpuni või 15 aastat, sõltuvalt sellest, kumb tähtaeg on lühem.

3d. Käesoleva direktiivi sätteid ei nõua, et liikmesriigid peaksid enne 1. jaanuari 2010 andma lõikes 3a osutatud kasutusõiguse raudtee-ettevõtjatele ja nende poolt otseselt või kaudselt kontrollitud tütarettevõtetele, kes on litsentitud liikmesriigis, kus selliseid kasutusõigusi ei anta.

3e. Liikmesriigid võtavad vajalikud meetmed lõigetes 3b, 3c ja 3d osutatud otsuste kohtuliku läbivaatamise tagamiseks.

3f. Ilma et see piiraks lõiget 3b, võivad liikmesriigid käesoleva artikliga sätestatud tingimustel lubada asjaomaseid asutusi maksustada kõiki reisijate raudteeveo teenuseid oma territooriumil, eesmärgiga toetada avaliku teenindamise kohustuste hüvitamist kooskõlas ühenduse õigusega sõlmitud avaliku teenindamise lepingute raamides.

Kooskõlas ühenduse õigusega ei või esimeses lõigus nime-
tatud hüvitamine ületada avaliku teenindamise kohustuste täitmisel tehtud kulude täielikuks või osaliseks katmiseks vajalikku määra, võttes arvesse asjakohast tulu ning mõistlikku kasumit nende kohustuste täitmise eest.

Maks kehtestatakse kooskõlas ühenduse õigusega, austades eelkõige õigluse, läbipaistvuse, mittediskrimineerimise ja proportsionaalsuse põhimõtteid, eriti teenuse hinna ja maksu suuruse vahel. Kohustus toetada avaliku teenindamise kohustuste hüvitamist ei ohusta rahvusvahelise reisi-
jateveo teenuse majanduslikku elujõudu.

Asjaomased asutused hoiavad alles informatsiooni, mis on vajalik, et tagada maksude päritolu ja nende kasutusviisi tuvastamise võimalikkus. Liikmesriigid edastavad selle teabe komisjonile."

9) Artikli 10 lõige 8 asendatakse järgmisega:

"8. Komisjon esitab 1. jaanuariks 2009 Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ja Regioonide Komiteele aruande käesoleva direktiivi rakendamise kohta.

Aruandes käsitletakse:

- käesoleva direktiivi rakendamist liikmesriikides ja erinevate asjaomaste organite tõhusat tööd;

— turuarengut, eelkõige rahvusvahelise liikluse arengusuundi, kõigi turuosaliste, sealhulgas uute sisenejate tegevust ja nende turuosa.”

10) Artiklile 10 lisatakse järgmine lõige:

“9. Komisjon esitab 31. detsembriks 2012 Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ja Regioonide Komiteele aruande lõike 3 sätete kohaldamise kohta.”

11) Artiklile 15 lisatakse järgmine lõik:

“Käesoleva direktiivi ülevõtmise ja rakendamise kohustust ei kohaldata Küprosele ja Maltale, kuni nende territooriumil puudub raudteesüsteem.”

Artikkel 2

Direktiivi 2001/14/EÜ muudetakse järgmiselt.

1) Artikli 1 lõikele 3 lisatakse järgmine punkt:

“e) raudteeveoteenustena tehtavad veod, mis teostatakse ühendust läbiva transiidina.”

2) Artiklile 2 lisatakse järgmine punkt:

“n) *transiit* — ühenduse territooriumi läbimine ilma kauba peale- või mahalaadimiseta ja/või ilma reisijate rongile tuleku ja mahaminekuta ühenduse territooriumil.”

3) Artiklile 13 lisatakse järgmine lõige:

“4. Kui taotluse esitaja kavatseb paluda raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõimsust eesmärgiga osutada direktiivi 91/440/EMÜ artiklis 3 määratletud rahvusvahelist reisijateveo teenust, teavitab ta sellest asjaomaseid infrastruktuuri-ettevõtjaid ja reguleerivaid organeid. Selleks, et saaks anda hinnangu rahvusvahelise veoteenuse eesmärgi kohta vedada reisijaid kahe erinevas liikmesriigis asuva jaama vahel ning võimaliku majandusliku mõju kohta olemasolevatele avaliku teenindamise lepingutele, peavad reguleerivad organid tagama, et oleks teavitatud kõiki avaliku teenindamise lepingus määratletud reisijate raudteeveo teenuse töövõtja kindlaks määranud pädevaid asutusi, kõiki teisi asjaomaseid pädevaid asutusi, kellel on direktiivi 91/440/EMÜ artikli 10 lõike 3b alusel õigus piirata kasutusõigust ja avaliku teenindamise lepingu alusel kõnealusel rahvusvahelisel reisijateveo teenuse marsruudil tegutsevaid raudtee-ettevõtjaid.”

4) Artikli 17 lõige 5 asendatakse järgmisega:

“5. Raamkokkulepped sõlmitakse põhimõtteliselt viieaastaseks perioodiks, mida saab uuendada algse kestvusega võrdse pikkusega perioodide kaupa. Raudteeinfrastruktuuri-

ettevõtja võib erijuhtudel nõustuda lühemate või pikemate perioodidega. Pikem kui viieaastane tähtaeg peab olema põhjendatud ärilepingute, eriotstarbeliste investeeringute või riskidega.

5a. Veoteenusteks, mis kasutavad artiklis 24 osutatud spetsiaalset infrastruktuuri ja nõuavad taotluse esitaja poolt nõuetekohaselt põhjendatud olulisi ja pikaajalisi investeeringuid, võib raamkokkuleppeid sõlmida 15 aastaks. Pikem kui 15-aastane periood on lubatud üksnes erandjuhtudel, eelkõige suurte pikaajaliste investeeringute korral ning eelkõige juhul, kui kõnealusele investeeringule laienevad mitmeaastast amortisatsiooniplaani sisaldavad lepingulised kohutused.

Sellisel juhul võib taotluse esitaja nõuda läbilaskevõimsuse omaduste, sealhulgas rongiliinide kasutussageduse, mahu ja kvaliteedi üksikasjalikku määramist, mis kokkuleppe raames taotluse esitaja kasutusse antakse. Infrastruktuuri-ettevõtja võib reserveeritud läbilaskevõimsust vähendada, kui selle kasutus vähemalt ühekuulisel ajavahemikul on olnud väiksem artiklis 27 sätestatud tasuvuslävest.

Alates 1. jaanuarist 2010 võib sõlmida viieks aastaks ühe korra uuendatava esialgse raamkokkuleppe teenust enne 1. jaanuari 2010 osutatavate taotluse esitajate poolt kasutatud läbilaskevõimsuse omaduste alusel, et võtta arvesse spetsiaalset investeeringuid või olemasolevaid ärilepinguid. Artiklis 30 osutatud reguleeriv organ vastutab sellise kokkuleppe jõustumiseks loa andmise eest.”

5) Artikli 30 lõikes 1 lisatakse viimase lause ette järgmine lause:

“Lisaks on organ funktsionaalselt sõltumatu igast pädevast asutusest, kes on seotud avaliku teenindamise lepingu töövõtja kindlaksmääramisega.”

6) Artiklile 38 lisatakse järgmine lõik:

“Käesoleva direktiivi ülevõtmise ja rakendamise kohustust ei kohaldata Küprosele ja Maltale, kuni nende territooriumil puudub raudteesüsteem.”

Artikkel 3

1. Liikmesriigid jõustavad käesoleva direktiivi järgimiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid enne ...(*). Nad edastavad nende sätete teksti viivitamata komisjonile.

Kui liikmesriigid need meetmed vastu võtavad, lisavad nad nendesse või nende ametliku avaldamise korral nende juurde viite käesolevale direktiivile. Sellise viitamise viisi näevad ette liikmesriigid.

(*) 18 kuud pärast käesoleva direktiivi jõustumist.

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

Artikkel 5

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

3. Artikli 1 punktide 2, 5, 6 ja 7 sätteid kohaldatakse alates 1. jaanuarist 2010.

Brüssel,

Artikkel 4

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

Euroopa Parlamendi nimel

president

...

Nõukogu nimel

eesistuja

...

NÕUKOGU PÕHJENDUSED

I. SISSEJUHATUS

Komisjon esitas ettepaneku ühenduse raudteede arendamist käsitleva direktiivi 91/440/EMÜ muutmise kohta (nn raudteeturule juurdepääsu ettepanek) 3. märtsil 2004 ühena kolmanda raudteepaketi neljast ettepanekust. ⁽¹⁾

Euroopa Parlament võttis oma arvamuse vastu 28. septembril 2005 toimunud esimesel lugemisel.

Nõukogu võttis 24. juulil 2006 vastu ühise seisukoha vastavalt asutamislepingu artiklile 251.

Töö käigus võttis nõukogu arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee ⁽²⁾ ning Regioonide Komitee ⁽³⁾ arvamust.

II. ÜHISE SEISUKOHA ANALÜÜS

1. Üldist

Kõnelused raudteel osutatavate rahvusvaheliste reisijateveoteenuste turu avamise üle toimusid poliitika raames, mida kujundas komisjoni valge raamat Euroopa transpordipoliitika kohta aastani 2010 ⁽⁴⁾ ning samuti esimene ja teine raudteepakett. Valges raamatus teatas komisjon oma kavatsusest jätkata raudteeveoteenuste siseturu arendamist, tehes muu hulgas ettepaneku avada rahvusvaheliste reisijateveoteenuste turg. Esimene ja teine raudteepakett sisaldavad üksikasjalikke sätteid, mis käsitlevad juurdepääsu infrastruktuurile, koostalitlusvõimet ja raudteeohutust liikmesriikide ja Euroopa tasandil, ning moodustavad seega raamistiku, mis võimaldaks kaubaveoteenuste turu ja rahvusvaheliste reisijateveoteenuste turu avamist.

Kolmandasse raudteepaketti kuuluvast neljast seadusandlikust ettepanekust jõudis nõukogu oma 5. detsembri 2005. aasta istungil poliitilisele kokkuleppele järgmise kolme suhtes: raudteeturule juurdepääsu ettepanek, mis on käesoleva dokumendi teemaks, ja ettepanekud reisijate õiguste ja kohustuste kohta ning rongipersonali kohta, luues seega tingimused kolme ühise seisukoha vastuvõtmiseks.

Raudteeturule juurdepääsu käsitleva ettepaneku üle nõukogus toimunud arutelude keskseks teemaks oli seos nimetatud ettepaneku ja avalikku reisijateveoteenuse osutamist raudteel ja maanteel käsitleva ettepaneku vahel (nn avaliku teenindamise kohustuste ettepanek) ⁽⁵⁾. Seetõttu saavutati poliitiline kokkulepe raudteeturule juurdepääsu käsitleva ettepaneku suhtes ainult nimetatud kahe ettepaneku vaheliste seoste käsitlemise järel ning istungi protokollis lisati nõukogu ja komisjoni avaldus, milles antakse juhiseid avaliku teenindamise kohustuste ettepaneku mitme aspekti kohta (vt I lisa).

⁽¹⁾ Ülejäänud kolm seadusandlikku ettepanekut on järgmised:

- määrus rahvusvaheliste rongireisijate õiguste ja kohustuste kohta (dok 7149/04 TRANS109 CODEC 337);
- määrus raudtee-kaubaveoteenustele kohaldatavate kvaliteedinõuete kohta (dok 7150/04 TRANS 110 CODEC 338);
- direktiiv ühenduse raudteesüsteemis vedureid ja ronge juhtivate vedurijuhtide sertifitseerimise kohta (dok 7148/04 TRANS 108 CODEC 336).

⁽²⁾ ELT C 221, 9.9.2005, lk 56.

⁽³⁾ ELT C 71, 22.3.2005, lk 26.

⁽⁴⁾ Dok 11932/01 TRANS 131 AVIATION 70 MAR 76.

⁽⁵⁾ Dok 11508/05 TRANS 155 CODEC 657.

2. Peamised poliitilised küsimused

2.1 Raudteel osutatavate rahvusvaheliste reisijateveoteenuste turu avamine

Turu avamine võib konkurentsi tekitamise abil aidata kaasa Euroopa raudteeteenuste tõhusamaks ja atraktiivsemaks muutmisele. Leppides kokku selles, et alates 1. jaanuarist 2010 antakse raudtee-ettevõtjatele rahvusvaheliste reisijateveoteenuste osutamiseks õigus kasutada kõigi liikmesriikide infrastruktuuri, lähtub nõukogu kompromissist, mis saavutati parlamendiga teise raudteepaketi lepitusmenetluse ajal (¹). Raudteel osutatavate rahvusvaheliste reisijateveoteenuste turu avamine aastaks 2010 võimaldaks ettevõtjatel selleks asjakohasel viisil valmistuda. Samuti langeks see kokku üleeuroopaliste kiirraudteeliinide arvu kahekordistumise ja edasise omavahealise ühendamise ning esimese ja teise raudteepaketiga loodud raamistiku tugevdamisega.

Rahvusvaheliste teenuste, sealhulgas kabotaažvedude turu avamine avaldab tugevat mõju liikmesriikidele, kus rahvusvaheline transport moodustab olulise osa kõigist raudteel osutatavatest reisijateveoteenustest. Seda silmas pidades soovib nõukogu anda nimetatud liikmesriikidele rohkem aega, et valmistuda turu avamiseks ning lubab neil anda infrastruktuuri kasutusõigus hiljemalt 1. jaanuariks 2012.

Seetõttu ei nõustu nõukogu parlamendi seisukohaga avada raudteel osutatavate rahvusvaheliste reisijateveoteenuste turg 2008. aastaks ning kõigi teiste raudteel osutatavate reisijateveoteenuste turg 2012. aastaks (muudatusettepanekud 2, 8 ja 9 raudteel osutatavate reisijateveoteenuste turu avamise ajakava osas; muudatusettepanekud 6 ja 12, mis käsitlevad komisjoni hindamisaruannete koostamist raudteel osutatavate riigisiseste ja rahvusvaheliste reisijateveoteenuste turgude avamise kohta).

2.2 Õigus reisijaid peale võtta ja lubada neil maha minna samas liikmesriigis

Sarnaselt Euroopa Parlamendiga nõustub nõukogu komisjoni ettepanekuga lubada raudteel rahvusvaheliste reisijateveoteenuste osutajatel reisijaid peale võtta ja lubada neil maha minna jaamades, mis paiknevad ühes ja samas liikmesriigis. Nõukogu on seisukohal, et selline nn kabotaažvedu on vajalik elujõuliste rahvusvaheliste teenuste võimaldamiseks.

Kuid nõukogu soovib vältida olukorda, et raudteel osutatavatele rahvusvahelistele reisijateveoteenustele, sealhulgas kabotaažvedudele antud kasutusõigus tooks kaasa raudteel osutatavate riigisiseste reisijateveoteenuste turu avamise. Seetõttu on ühises seisukohas lubatud anda infrastruktuuri kasutusõigus vaid neile rahvusvahelistele teenustele, mille peamine eesmärk on vedada reisijaid erinevates liikmesriikides paiknevate jaamade vahel. Ühises seisukohas on ette nähtud rahvusvahelise teenuse, millele juurdepääsu taotletakse, eesmärgi kindlakstegemise kord.

2.3 Avalike transporditeenuste kaitsmine

Sisuliselt kajastab raudteeturule juurdepääsu ettepanekut käsitlev ühine seisukoht tasakaalu, mille nõukogu saavutas ühelt poolt turu avamise ja teiselt poolt avalike transporditeenuste kaitsmise vahel. Nimetatud tasakaalu saavutamiseks lisas nõukogu komisjoni ettepanekule järgmised kolm elementi: menetlus selle väljaselgitamiseks, kas raudteel osutatavate rahvusvaheliste reisijateveoteenuste turu avamine kahjustab avalikku transporditeenust; kasutusõiguse andmise korra selgitus; ning säte, mis lubab liikmesriikidel raudteel osutatavaid rahvusvahelisi reisijateveoteenuseid maksustada. Turu avamise ja avalike teenuste kaitsmise vaheline tasakaal on kajastatud ka nõukogu 5. detsembri 2005. aasta istungi protokollis lisatud nõukogu ja komisjoni avalduses (vt I lisa).

(¹) Nimetatud kompromiss on esitatud direktiivi 2004/51 põhjenduses neli: "Seoses turu avamisega rahvusvahelistele reisijateveoteenustele tuleb komisjoni kavandatud 2010. aastat käsitada eesmärgina, mis võimaldab kõigil ettevõtjatel asjakohasel viisil valmistuda".

2.3.1 Menetluskord

Kasutusõiguse piiramise täpsustamiseks on ühises seisukohas ette nähtud menetluskord selle väljaselgitamiseks, kas raudteel osutatav rahvusvaheline reisijateveoteenus kahjustaks avaliku transporditeenuse majanduslikku tasakaalu. Nimetatud korra oluliseks osaks on kontrolliorgani poolt läbi viidud erapooletu majandusanalüüs raudteel osutatava rahvusvahelise reisijateveoteenuse mõju kohta avalikele transporditeenustele. Nõukogu võttis selle idee üle parlamendi muudatusettepanekust nr 10.

2.3.2 Kasutusõiguse piiramise võimalused

Kasutusõiguse andmise otsuste paindlikumaks muutmiseks on ühises seisukohas selgitatud, et pärast avaliku transporditeenuse majandusliku tasakaalu kahjustamise kindlaks-tegemist on raudteel osutatavatele rahvusvahelistele reisijateveoteenustele antava kasutusõiguse piiramiseks mitmeid võimalusi. Nõukogu osutab, et võrdse kohtlemise ja mitte-diskrimineerimise põhimõtetest lähtuvalt võivad liikmesriigid infrastruktuuri kasutusloa anda, seda muuta või selle andmisest keelduda, sealhulgas kehtestada maksu uue rahvusvahelise reisijateveoteenuse osutajale. Võimalus toetada avalikke transporditeenuseid raudteel osutatavale rahvusvahelisele reisijateveoteenusele kehtestatud maksude abil annab liikmesriikidele rohkem tegevusruumi turu avamiseks, kaitstes samas avalikke teenuseid.

2.3.3 Võrdsustamine

Mõnes liikmesriigis toetatakse raudteel osutatavatelt kasumlikelt reisijateveoteenustelt kogutava maksu abil kahjumiga töötavaid avalikke transporditeenuseid. Nõukogu soovib selgitada, et sellise maksu võib kehtestada ka infrastruktuuri kasutusõiguse saanud raudtee-ettevõtjatele. Selline kohustus toetada avaliku teenuse osutamise kohustuse kompenseerimist piirdub maksu kehtestanud liikmesriigi territooriumiga. Ka ei tohiks nimetatud maks seada ohtu rahvusvahelise reisijateveoteenuse majanduslikku elujõulisust. Viimasena on ühises seisukohas ette nähtud, et kui liikmesriik otsustab sellise maksu kehtestada, siis on ta kohustatud edastama vajaliku teabe komisjonile. Võrdsustamise kohta tegi Portugal transpordi, telekommunikatsiooni ja energeetika nõukogu 2005. aasta detsembri istungil avalduse (II lisa).

2.4 Raamkokkulepped

Sarnaselt parlamendiga peab nõukogu vajalikuks kaasa aidata raudteel osutatavate rahvusvaheliste reisijateveoteenuste turu avamisele meetmetega, mis soodustaksid stabiilsema ja prognoositavama keskkonna loomist investeringute tegemiseks nimetatud teenuste poolt kasutatavasse infrastruktuuri, eelkõige teenuste puhul, mis kasutavad spetsiaalset infrastruktuuri. Parlamendi muudatusettepanekutest 5, 7 ja 13 inspireerituna teeb nõukogu seetõttu ettepaneku muuta direktiivi 2001/14/EÜ⁽¹⁾ raamkokkuleppeid käsitlevaid sätteid. Kui parlament soovib arvesse võtta spetsiaalset infrastruktuuri kasutavaid teenuseid, milleks on vaja sõlmida kümneaastase kestusega olulisi ja pikaajalisi investeringute raamkokkuleppeid, siis nõukogu arvates oleks 15 aastat selliste kokkulepete puhul kohasem kestus.

2.5 Vastastikkuse klausel

Nagu parlament oma muudatusettepanekutes 3 ja 11, soovib ka nõukogu lisada raudteeturule juurdepääsu ettepanekusse sätte, mis võimaldaks oma turu raudteel osutatavatele rahvusvahelistele reisijateveoteenustele avanud liikmesriikidel jätta kasutusõigus andmata ettevõtjatele, kes on saanud tegevusloa liikmesriigis, kus samalaadset kasutusõigust ei anta.

⁽¹⁾ Direktiiv 2001/14/EÜ raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõimsuse jaotamise, raudteeinfrastruktuuri kasutustasude kehtestamise ja ohutustunnistuste andmise kohta (EÜT L 75, 15.3.2001, lk 29).

2.6 Muud olulised küsimused

2.6.1 Transiit

Ühises seisukohas selgitab nõukogu, et raudteeturule juurdepääsu ettepaneku eesmärk on raudteel osutatavate rahvusvaheliste reisijateveoteenuste turu avamine ühenduse sees ning et ettepaneku reguleerimisala ei hõlma kauba- ja reisijateveoteenused, mis algavad ja lõpevad kolmandates riikides ja mis läbivad ühenduse territooriumit. Leedu esitas nõukogu istungi protokollis lisatava avalduse transiidi kohta (vt III lisa).

2.6.2 Kontsessioonilepingul põhinev süsteem

Komisjoni ettepaneku aluseks on raudteel toimuva konkurentsi põhimõte. Nõukogu järgib seda põhimõtet, kuid tunnistab, et konkurentsi tekitamiseks on võimalikud ka muud põhimõtted, mida pealegi juba praktikas rakendatakse. Seda silmas pidades pooldab nõukogu liikmesriikidele üleminekuperioodi võimaldamist, mille jooksul ei anta raudteel osutatavatele rahvusvahelistele reisijateveoteenustele infrastruktuuri täielikku kasutusõigust juhul, kui teatavate raudteeliinide kasutusõiguse andmise puhul on nende turuväärtus juba piisavalt tõestatud konkurentsi kaudu nimetatud raudteeliinide kasutamiseks.

2.6.3 Malta ja Küprose vabastamine rakendamiskohustusest

Arvestades asjaolu, et Maltal ja Küprosel puudub raudteevõrk ning selle ehitamise võimalus on väga väike, vabastab nõukogu nimetatud kaks liikmesriiki raudteeturule juurdepääsu direktiivi rakendamise kohustusest.

3. Euroopa Parlamendi muudatusettepanekud

Nõukogu seisukoht muudatusettepanekute 2, 3, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12 ja 13 suhtes on esitatud eespool põhiküsimuste punktis.

Lisaks nõustus nõukogu muudatusettepanekuga 2 viite osas direktiivile 2004/49, muudatusettepanekuga 4 komisjoni 2000. aasta juulis esitatud avaliku teenindamise kohustuste esimese ettepaneku mainimise osas ning muudatusettepanekuga 7 tervikuna.

Nõukogu ei nõustu muudatusettepanekuga 4 avaliku teenindamise kohustuste ettepaneku suhtes ühise seisukoha vastuvõtmise osas ja muudatusettepanekuga 6 komisjoni kohustuse osas esitada 2005. aastaks mõjuhinnang riigisiseste reisijateveoteenuste raudteevõrkude avamise kohta.

III. JÄRELDUSED

Parlamendi arvamuse hoolika kaalumise järel jõudis nõukogu ühisele seisukohale, mis kajastab tasakaalu ühelt poolt raudteel osutatavate rahvusvaheliste reisijateveoteenuste turu avamise ja teiselt poolt avalike transporditeenuste kaitsmise vahel. Sellise tasakaalu leidmisel toetus nõukogu parlamendi mitmete olulistele muudatusettepanekutele. Kuigi nõukogu ei saanud täielikult nõustuda parlamendi lähenemisviisiga kasutusõiguste andmise ajakavale, esitatakse ühises seisukohas ajakava, mis võimaldab nii ettevõtjatel kui ametiasutustel raudteel osutatavate reisijateveoteenuste turu avamiseks sobival viisil valmistuda.

I LISA

NÕUKOGU ISTUNGI PROTOKOLLI LISATAV NÕUKOGU JA KOMISJONI AVALDUS

Saavutades poliitilise kokkuleppe ühise seisukoha suhtes, milles käsitletakse direktiivi, millega muudetakse nõukogu direktiivi 91/440/EMÜ ühenduse raudteede arendamise kohta, leppis nõukogu kokku ka järgmistes punktides.

1. Raudteeturu avamist ühenduses on võimalik saavutada vaid järk-järgult ja kooskõlas avalike teenuste nõudlusega.
2. See tähendab, et reisijateveo osas puudutab turu avamine kehtivate seadusandlike ettepanekute alusel ainult raudteel osutatavaid rahvusvahelisi reisijateveoteenuseid, sealhulgas kabotaaži, ega hõlma riigisiseseid reisijateveoteenuseid.
3. Edaspidi väljaantav raudteel ja maanteel osutatavaid avalikke reisijateveoteenuseid käsitlev määrus, mille peaeesmärk on luua õiguslik raamistik avalike teenuste lepingute hüvitamiseks, mitte raudteeteenuste turu avamiseks, peaks võimaldama avaliku teenindamise lepingute pakkumismenetluseta sõlmimist raudteeteenuste osutamiseks; selline pakkumismenetluseta lepingute sõlmimine ei peaks nõudma raudteel osutatavate rahvusvaheliste reisijateveoteenuste turu avamist suuremas ulatuses, kui on kokku lepitud direktiivi 91/440 muutvas direktiivis.
4. Samuti on nõukogu jaoks tähtis jätta ametiasutustele võimalus integreeritud raudteevõrkude käigushoidmiseks, mis võib tähendada, et avaliku teenindamise kohustuste määruks tuleb selliste võrkude jaoks ette näha pakkumismenetluseta lepingute sõlmimine.
5. Edasiste määrust käsitlevate arutelude raames on õigusselguse parandamiseks vaja tagada direktiivi 91/440 muutva direktiivi ja avaliku teenindamise kohustuste määruks vaheline sidusus.
6. Avaliku teenindamise kohustuste määruks suhtes kokkuleppele jõudmiseks on vaja täpsustada eelkõige järgmisi küsimusi:
 - kaug-, linna- ja piirkondliku raudteetranspordi määratlemine kooskõlas subsidiaarsuse põhimõttega, kuna erinevad pädevad asutused tegutsevad erinevates tingimustes;
 - rahvusvaheliste avaliku teenindamise lepingute rahastamise kohustuse kindlaksmääramine;
 - investeeringute suurus avaliku teenindamise lepingute kestuse arvutamisel.
7. Nõukogu võtab endale kohustuse püüda leida poliitiline kokkulepe avaliku teenindamise kohustuste määruks suhtes võimalikult kiiresti 2006. aastal. Järgmise kuue kuu jooksul tuleb saavutada märkimisväärne edasimineku, pöörates erilist tähelepanu läbipaistvuse, subsidiaarsuse ja õigusselguse üldpõhimõtetele.

*II LISA***PORTUGALI VABARIIGI AVALDUS**

Portugal kinnitab veel kord oma toetust raudteetranspordi liberaliseerimise eesmärgile ning hääletab seetõttu Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi poolt, millega muudetakse nõukogu direktiivi 91/440/EMÜ ühenduse raudteede arendamise kohta.

Siiski peab Portugal kahetsusväärseks uue artikli 1 lõike 8 punkti 3f heakskiitmist, mis lubab liikmesriikidel kehtestada raudteel osutatavatele rahvusvahelistele reisijateveoteenustele uue maksu, et toetada avaliku teenindamise lepinguid.

Nimetatud seadusandlik lahendus kahjustab Euroopa turu normaalset arengut ja mõjutab äärepoolsete liikmesriikide reisijate juurdepääsu Euroopa muudele piirkondadele. Lisaks on see vastuolus ümbersuunamise soodustamisega, mis on ühenduse poliitika üks peamisi eesmärke raudteesektoris.

Portugal loodab, et kaasotsustamise seadusandliku menetluse järgmises etapis on võimalik see säte üle vaadata, et leevendada selle võimalikke negatiivseid mõjusid rahvusvahelise reisijateveo liberaliseerimisele.

*III LISA***NÕUKOGU ISTUNGI PROTOKOLLI LISATAV LEEDU AVALDUS**

Leedu käsitusel kohaselt on dokumendi 14737/05 ADD 1 artikli 1 lõike 0 ja lõike 2a ning artikli 1a lõike 0a ja lõike 0aa sätted täielikult kooskõlas nõukogu 14. aprilli 2003. aasta määrusega nr 693/2003, millega kehtestatakse spetsiaalne raudteetransiiti hõlbustav dokument.
