



Bryssel 30.1.2013  
COM(2013) 29 final

2013/0029 (COD)

Ehdotus

## **EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI**

**yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta 21 päivänä marraskuuta 2012 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2012/34/EU muuttamisesta rautateiden kotimaan henkilöliikennemarkkinoiden avaamisen ja rautatieinfrastruktuurin hallinnoinnin osalta**

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

{ SWD(2013) 10 final }

{ SWD(2013) 11 final }

{ SWD(2013) 12 final }

{ SWD(2013) 13 final }

## PERUSTELUT

### 1. EHDOTUKSEN TAUSTA

Komissio esitteli vuonna 2011 julkaisemassaan liikennepolitiikan valkoisessa kirjassa<sup>1</sup> näkemyksensä yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta eli rautateiden sisämarkkinoista, joilla eurooppalaiset rautatieyritykset voisivat tarjota palveluja ilman tarpeettomia teknisiä ja hallinnollisia esteitä.

Useissa toimintapoliittisissa aloitteissa on tunnustettu rautatieinfrastruktuurin potentiaali toimia sisämarkkinoiden runkona ja edistää kestäväää kasvua. Eurooppa-neuvoston tammikuun 2012 päätelmissä korostettiin kokonaisuudessaan yhdenmukaisen sisämarkkinoiden kasvupotentiaalin täysimääräisen hyödyntämisen – ja siten myös verkkotoimialoihin liittyvien toimenpiteiden – tärkeyttä. Vakauden, kasvun ja työllisyyden edistämisestä 30. toukokuuta 2012 annetussa komission tiedonannossa korostetaan, että on tärkeää vähentää edelleen sääntelytaakkaa ja markkinoille tulon esteitä rautatiealalla. Komissio myös hyväksyi sisämarkkinoiden hallinnoinnin parantamisesta 8. kesäkuuta 2012 tiedonannon<sup>2</sup>, jossa niin ikään korostetaan liikennealan merkitystä.

Komissio on samaan aikaan ehdottanut, että seuraavan monivuotisen rahoituskehityksen ajaksi (2014–2020) perustetaan 'Verkkojen Eurooppa' -väline ja osoitetaan välineen 50 miljardin euron kokonaisrahoituksesta 31,7 miljardia euroa liikenneinfrastruktuuriin.

Viimeksi kuluneen vuosikymmenen aikana rautateiden kansallisia markkinoita on vaiheittain avattu kolmella lainsäädäntökokonaisuudella eli ns. rautatiepaketilla ja siten parannettu rautateiden kilpailukykyä ja yhteentoimivuutta EU:n tasolla. EU:n lainsäädännön huomattavasta kehityksestä huolimatta rautateiden osuus EU:n sisäisestä liikenteestä on edelleen vähäinen. Tällä ehdotuksella pyritään poistamaan jäljellä olevia esteitä, jotka rajoittavat rautatiemarkkinoiden toimivuutta.

#### 1.2. Käsiteltävät ongelmat

Jäljellä olevat esteet liittyvät ensinnäkin pääsyyn kotimaan henkilöliikenteen markkinoille. Monissa jäsenvaltioissa nämä markkinat on suljettu kilpailulta, mikä ei ainoastaan rajoita niiden kehittymistä vaan luo myös eroja markkinansa avanneiden ja ne avaamatta jättäneiden jäsenvaltioiden välille.

Suurinta osaa kotimaan henkilöliikennepalveluista ei voida tarjota yksinomaan kaupallisin perustein ja ne edellyttävät valtion tukea. Ne suoritetaan julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten perusteella. Näin ollen tässä lainsäädäntöpaketissa käsitellään myös julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten kilpailutukseen liittyviä kysymyksiä ja muita seikkoja, kuten liikkuvan kaluston saatavuutta tällaisista sopimuksista kilpaileville, sekä matkustajia hyödyttäviä integroitua aikataulu- ja matkalippujärjestelmiä.

Toinen ongelmakohta rautatiemarkkinoiden täyden potentiaalin hyödyntämisen tiellä liittyy rataverkon haltijoiden hallinnointikysymyksiin. Rataverkon haltijat ovat luonnollisia monopoleja, joten ne eivät aina reagoi markkinoiden tai rataverkon käyttäjien tarpeisiin, mikä haittaa koko alan suorituskykyä. Useissa jäsenvaltioissa rataverkon haltijat eivät pysty

---

<sup>1</sup> Valkoinen kirja: Yhtenäistä Euroopan liikennealuetta koskeva etenemissuunnitelma – Kohti kilpailukykyistä ja resurssitehokasta liikennejärjestelmää  
x KOM(2011) 144.

<sup>2</sup> Sisämarkkinoiden hallinnoinnin parantaminen, KOM(2012) 259.

suorittamaan kaikkia tehtäviään, koska niiden toiminnot on hajautettu eri elimiin. Nykyinen lainsäädäntökehys ei myöskään ole parantanut rajat ylittävää yhteistyötä rataverkon haltijoiden välillä.

Lisäksi syntyy useita markkinoille pääsyn esteitä siitä, että infrastruktuurin hallinta ja liikenteen harjoittaminen kuuluvat samaan integroituun rakenteeseen. Tällaisissa tapauksissa rataverkon haltijat ovat eturistiriitatilanteessa: niiden on otettava huomioon integroidun rakenteen ja sen liikenteen harjoittamisesta vastaavien tytäryhtiöiden liiketoimintaintressit, mikä luo kannustimen syrjintään infrastruktuurin käyttöoikeuksia myönnettäessä.

Integroidut rakenteet tekevät myös paljon vaikeammaksi valvoa sitä, että infrastruktuurin hallinnan ja liikenteen harjoittamisen kirjanpidon eriyttämisvaatimusta noudatetaan. Sääntelijöiden on vaikeaa jäljittää rahoitusvirtoja eri tytäryhtiöiden ja holding-yhtiön välillä integroidussa rakenteessa. Kirjanpitolähteet mahdollistavat eri tytäryhtiöiden tulosten keinotekoisesti lisäämisen ja vähentämisen. Ristiintukemiskäytännöt ja infrastruktuurivarojen siirtäminen kilpailuun perustuville toiminnolle ovat vakava markkinoille pääsyn este sellaisille uusille liikenteenharjoittajille, joilla ei ole mahdollisuutta saada tällaisia varoja. Ristiintukemisen käytännöt voivat myös merkitä valtiontukea kilpailuun perustuviin toimintoihin.

## 1.2 Yleiset tavoitteet

Euroopan unionin liikennepolitiikan yleisenä tavoitteena on perustaa sisämarkkinat, jotka perustuvat korkeatasoiseen kilpailukykyyn ja taloudellisen toiminnan harmoniseen, tasapainoiseen ja kestäväan kehittämiseen. Liikenteen valkoisessa kirjassa 2011 todettiin, että keskipitkän matkan henkilöliikenteestä valtaosan pitäisi kulkea rautateillä vuoteen 2050 mennessä. Tämä liikennemuotosiirtymä edistäisi osaltaan kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä 20 prosentilla, kuten älykkään, kestäväan ja osallistavan kasvun Eurooppa 2020-strategiassa<sup>3</sup> esitetään. Valkoisessa kirjassa tultiin siihen tulokseen, että mitään merkittäviä liikennealan muutoksia ei saada aikaan ilman riittävän infrastruktuurin tukea ja infrastruktuurin käytön järjeistämistä.

Neljännän rautatiepaketin yleisenä tavoitteena on parantaa rautatieliikenteen laatua ja tehokkuutta poistamalla kaikki jäljellä olevat oikeudelliset, institutionaaliset ja tekniset esteet ja parantamalla rautatiealan suoritus- ja kilpailukykyä yhtenäisen eurooppalaisen rautatiealueen kehittämiseksi edelleen.

## 1.3. Erityistavoitteet

Tähän ehdotukseen sisältyvillä säännöksillä pyritään seuraaviin tavoitteisiin:

a) Rautateiden kotimaan henkilöliikennepalvelujen avaaminen kotimaan rautatiemarkkinoiden kilpailupaineiden voimistamiseksi, jotta lisättäisiin henkilöliikenteen määrää ja parannettaisiin sen laatua. Nämä tavoitteet on nähtävä asetukseen (EY) N:o 1370/2007 (julkisen palvelun velvoitteet) ehdotettujen muutosten rinnalla, ja tässä yhteydessä niillä pyritään tehostamaan henkilöliikennepalvelujen julkista rahoitusta.

b) Rataverkon haltijan hallinnoinnin parantaminen infrastruktuurin tasavertaisten käyttömahdollisuuksien varmistamiseksi. Tähän pyritään poistamalla markkinoille pääsyä koskeviin rataverkon haltijan päätöksiin vaikuttavia eturistiriitoja ja integroituihin rakenteisiin

---

<sup>3</sup> Komission tiedonanto: Eurooppa 2020 – Älykkään, kestäväan ja osallistavan kasvun strategia, KOM(2010) 2020.

sisältyvät ristiintukemismahdollisuudet. Ehdotuksella pyritään myös varmistamaan, että kaikki rataverkon haltijan toiminnot suoritetaan johdonmukaisesti. Ehdotuksella pyritään myös vahvistamaan koordinoitua rataverkon haltijoiden ja rautatieliikenteen harjoittajien välillä, jotta markkinoiden tarpeisiin vastattaisiin paremmin ja rataverkon haltijoiden rajat ylittävää yhteistyötä parannettaisiin.

## **2. SIDOSRYHMIEN KUULEMISTEN JA VAIKUTUSTEN ARVIOINNIN TULOKSET**

Komissio pyysi vaikutustenarviointiprosessinsa tueksi ulkoista konsulttia valmistelevaan selvityksen ja suorittamaan kohdennetun kuulemisen. Selvitys käynnistyi joulukuussa 2011, ja loppuraportti toimitettiin joulukuussa 2012.

Sidosryhmien näkemysten keräämiseksi käytettiin useita kohdennetun kuulemisen menetelmiä avoimen kuulemisen sijaan. Maaliskuun 1. päivän ja huhtikuun 16. päivän 2012 välisenä aikana lähetettiin yksilölliset kyselylomakkeet rautatiealaa liittyville 427 sidosryhmälle (rautatieyrityksille, rataverkon haltijoille, liikenneministeriöille, turvallisuusviranomaisille, ministeriöille, edustuselimille, työntekijäjärjestöille jne.). Vastausprosentti oli 40. Matkustajien näkemyksiä kerättiin Eurobarometri-tutkimuksella, joka saavutti 25 000 ihmistä tasaisesti niissä 25 jäsenvaltiossa, joissa on rautateitä. Alueiden komitean verkoston avulla oltiin yhteydessä paikallis- ja alueviranomaisiin, ja myös rautatiealan alakohtaista neuvottelukomiteaa kuultiin.

Näitä kuulemisia täydennettiin 29. toukokuuta 2012 järjestetyllä sidosryhmätapaamisella (jossa oli noin 85 osallistujaa), 24. syyskuuta järjestetyllä konferenssilla (noin 420 osallistujaa) ja tiettyjen sidosryhmien haastatteluilla vuoden 2012 aikana. Komission henkilöstö tapasi Euroopan rautatieyritysten yhteisön (Community of European Railway and Infrastructure Companies), Euroopan henkilöliikenteen harjoittajien järjestön (European Passenger Transport Operators), Euroopan liikennealan työntekijäliiton (European Transport Workers' Federation), Euroopan matkustajaliiton (European Passengers' Federation), eurooppalaisten rataverkon haltijoiden (European Rail Infrastructure Managers) ja julkisen liikenteen kansainvälisen liiton (International Association for Public Transport) edustajia. Järjestettiin myös vierailuja ja henkilökohtaisia haastatteluja Italiassa, Ranskassa, Saksassa, Alankomaissa, Puolassa, Unkarissa, Ruotsissa ja Yhdistyneessä kuningaskunnassa.

Suurin osa sidosryhmistä oli kohdennetussa kuulemisessa yhtä mieltä siitä, että rautatieyritysten tiellä olevat erilaiset esteet vaikuttivat rautatieliikenteen laatuun ja alan kilpailukykyyn EU:ssa. Vastaajista 69 prosenttia katsoi, että lainsäädäntöä tulkittiin eri tavoin ongelmaksi asti. Rautatieyritysten markkinoille pääsyn suurimpana esteenä pidettiin ratakapasiteettiin liittyviä rajoituksia (83 prosenttia vastaajista mainitsi tämän).

Kuulemisen tulokset osoittivat näkemysten jakautuvan selvästi sen osalta, mitkä ratkaisut katsottiin tarkoituksenmukaisiksi varmistamaan rautatieinfrastruktuurin hallinnoinnin riippumattomuuden ja tehokkuuden. Liikenneministeriöistä, kilpailuviranomaisista, sääntelyelimistä, riippumattomista rataverkon haltijoista ja rautatieyrityksistä sekä matkustajien ja huolitsijoiden liitoista valtaosa kannatti täysimääräistä eriyttämistä, jolla varmistettaisiin täysi avoimuus ja tasavertaiset toimintamahdollisuudet kaikille liikenteenharjoittajille. Sitä vastoin holding-yhtiöt, tällaisista holding-yhtiöistä riippuvaiset rataverkon haltijat ja työntekijöiden edustajat viittasivat tiedekirjallisuuteen, jossa korostetaan eriyttämisen haittapuolia, kuten transaktiokustannusten nousua ja jatkuvuusongelmista aiheutuvaa tehottomuusriskiä. Näiden sidosryhmien mielestä kysymykset voitaisiin ratkaista lujittamalla viranomaisvalvonnan asemaa. Vastaajista 64 prosenttia kannatti ajatusta sellaisen

erityiselimen perustamisesta, jossa olisivat edustettuina kaikki rataverkon käyttäjät ja joka varmistaisi, että kaikkien intressit otetaan huomioon syrjimättömällä tavalla.

Komissio pyrki koko kuulemisprosessin ajan kannustamaan sidosryhmiä osallistumaan. Koska kaikille asiaankuuluville osapuolille annettiin mahdollisuus esittää kantansa, kuulemisia koskevat komission vähimmäisnormit täyttyivät.

Komissio suoritti edellä mainitun ulkoisen selvityksen ja sidosryhmien kuulemisprosessin tulosten pohjalta ehdotettujen toimenpiteiden vaikutusten määrällisen ja laadullisen arvioinnin. Tässä arvioinnissa tarkasteltiin vaihtoehtoja toimenpiteiksi, joilla pyritään nykyaikaistamaan nykyinen sääntelykehys.

### **3. EHDOTUKSEN OIKEUDELLINEN SISÄLTÖ**

#### **3.1. Rataverkon haltijan määritelmä (3 artiklan 2 kohta)**

Selvennyksessä esitetään kaikki asiaankuuluvat infrastruktuurin hallintatoiminnot, jotka rataverkon haltijan on suoritettava, jotta varmistetaan, että kaikista kyseisistä toiminnoista huolehditaan johdonmukaisella tavalla. Siinä poistetaan nykyisessä tekstissä oleva mahdollisuus, jonka mukaan verkkoa tai verkon osaa koskevat rataverkon haltijan tehtävät voidaan jakaa eri elimille tai yrityksille. Siinä myös selvennetään infrastruktuurin hallinnan eri toimintojen tarkoitusta.

#### **3.2. Kansainvälisen henkilöliikenteen määritelmä (3 artiklan 5 kohta)**

Kansainvälinen henkilöliikenne määritellään nykyisen 3 artiklan 5 kohdassa. Rautateiden kotimaan henkilöliikenteen markkinoiden avaamisen myötä erottelu kansainväliseen ja kotimaan henkilöliikenteeseen käy tämän direktiivin tarkoitukseen nähden tarpeettomaksi. Näin ollen määritelmä poistetaan.

#### **3.3. Tilien eriyttäminen integroidussa yritysryhmässä (6 artiklan 2 kohta)**

Nykyisen 6 artiklan 2 kohta sallii, että sekä infrastruktuuria että liikennettä hoidetaan samassa yrityksessä, kunhan tilien eriyttämistä koskevat vaatimukset täyttyvät. Koska ehdotukseen sisältyy erityiset säännöt näiden kahden toiminnan eriyttämisestä, kyseinen säännös on poistettava.

#### **3.4. Rataverkon haltijan institutionaalinen eriyttäminen (7 artikla)**

Tässä säännöksessä säädetään, että rataverkon haltijoiden on pystyttävä huolehtimaan kaikista infrastruktuurin kestäväan kehittämiseen tarvittavista toiminnoista. Siinä myös otetaan käyttöön rataverkon haltijan institutionaalinen eriyttäminen liikenteen harjoittamisesta kieltämällä se, että samalla oikeus- tai luonnollisella henkilöllä olisi oikeus käyttää määräys- tai vaikutusvaltaa samanaikaisesti sekä rataverkon haltijassa että rautatieyrityksessä. Siinä sallitaan jäsenvaltion omistavan molemmat oikeussubjektit, kunhan niissä määräysvaltaa käyttävät viranomaiset ovat toisistaan oikeudellisesti erillisiä.

#### **3.5. Rataverkon haltijan riippumattomuus vertikaalisesti integroituneessa yrityksessä (7a ja 7b artikla)**

Ehdotuksessa sallitaan vertikaalisesti integroituneiden, myös holding-rakenteeseen kuuluvien, yritysten pitävän omistuksensa rataverkon haltijassa. Siinä kuitenkin selvennetään, että tämä on sallittua ainoastaan, jos sellaiset edellytykset täyttyvät, joilla varmistetaan, että rataverkon haltijalla on tosiasiallinen päätösvalta kaikkien toimintojensa osalta. Siinä säädetään myös, että tämä on taattava lujilla ja tehokkailta varotoimilla, joilla suojataan rataverkon haltijan riippumattomuus. Ehdotuksessa täsmennetään, että tällaiset varotoimet on toteutettava yrityksen rakenteen suhteen, mukaan luettuna rataverkon haltijan ja integroidun rakenteen

muiden yritysten talousprosessien eriyttäminen. Siinä vahvistetaan myös rataverkon haltijan hallintorakennetta koskevat säännöt.

### 3.6. Noudattamisen valvonta (7c artikla)

Tässä säännöksessä vahvistetaan jäsenvaltioille mahdollisuus rajoittaa vertikaalisesti integroituneeseen yritykseen kuuluville rautatieyrityksille myönnettäviä käyttöoikeuksia, jos komissio ei pysty todentamaan, että rataverkon haltijan riippumattomuutta suojaavat varotoimet on toteutettu tuloksellisesti.

### 3.7. Koordinointikomitea (7d artikla)

Tällä säännöksellä pyritään varmistamaan rataverkon haltijan ja niiden verkon käyttäjien välinen koordinointi, joihin rataverkon haltijan päätökset vaikuttavat, mukaan luettuina hakijat, matkustajien ja tavaraliikennepalvelujen käyttäjien edustajat sekä alue- ja paikallisviranomaiset. Siinä luetellaan kysymykset, joissa rataverkon haltijoiden olisi kuultava käyttäjien neuvoja ja joita ovat muun muassa infrastruktuurin parantamiseen liittyvät käyttäjien tarpeet, suorituskykytavoitteet, kapasiteetin käyttöoikeuksien myöntäminen ja hinnoittelu.

### 3.8. Rataverkon haltijoiden eurooppalainen verkosto (7e artikla)

Ehdotetulla direktiivillä luodaan eri maiden rataverkon haltijoiden yhteistyöfoorumi, jonka tarkoituksena on kehittää Euroopan rautatieverkkoa. Tähän sisältyy yhteistyö ydinverkkokäytävien ja tavaraliikennekäytävien perustamiseksi sekä Euroopan rautatieliikenteen hallintajärjestelmän (ERTMS) käyttöönottosuunnitelman toteuttamiseksi. Ehdotus kattaa myös tämän verkoston aseman rataverkon haltijoiden suorituskyvyn seurannassa, millä pyritään parantamaan rataverkon haltijoiden tarjoamien palvelujen laatua.

### 3.9. Rautatieinfrastruktuurin käyttöoikeutta koskevat edellytykset (10 artikla)

Direktiivin 10 artiklan 2 kohtaa muutetaan siten, että myönnetään Euroopan rautatieyrityksille rautatieinfrastruktuurin käyttöoikeudet kotimaan henkilöliikenteen harjoittamiseksi. Koska nykyisessä lainsäädännössä kansainvälisen ja kotimaan liikenteen välillä tehty ero poistuu, on poistettava 10 artiklan 3 ja 4 kohta, joiden tarkoituksena on ollut määrittää kansainvälisen ja kotimaan liikenteen luonne.

### 3.10. Käyttöoikeuksien rajoittaminen (11 artikla)

Tällä säännöksellä annetaan jäsenvaltioille mahdollisuus rajoittaa kotimaan tai kansainvälisen liikenteen harjoittamiseen tarvittavia käyttöoikeuksia, jos kyseisen oikeuden käyttö vaarantaisi julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen taloudellisen tasapainon. Kuten nykyisessä lainsäädännössä säädetään kansainvälisen liikenteen osalta, säännöksessä vahvistetaan, että sääntelyelimillä on vastuu määrittää yhteisten menettelyjen ja perusteiden mukaisesti, vaarantaako kotimaan liikenne julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen taloudellisen tasapainon.

### 3.11. Yhteiset tieto- ja integroidut matkalippujärjestelmät (13a artikla)

Jotta voitaisiin varmistaa, että matkustajat jatkossakin hyötyvät verkkovaikutuksista, tällä säännöksellä annetaan jäsenvaltioille mahdollisuus perustaa kaikille kotimaan henkilöliikennettä harjoittaville rautatieyrityksille yhteisiä tieto- ja integroituja matkalippujärjestelmiä tavalla, joka ei vääristä kilpailua. Lisäksi siinä säädetään siitä, että rautatieyritykset hyväksyvät koordinoituja varautumissuunnitelmia, joiden mukaisesti avustetaan matkustajia tapauksissa, joissa liikenteessä ilmenee merkittäviä häiriöitä.

### 3.12. Kapasiteettioikeudet (38 artiklan 4 kohta)

Tätä säännöstä muutetaan, jotta kaikille markkinatoimijoille annettaisiin riittävä oikeusvarmuus, jonka turvin ne voivat kehittää toimintojaan. Siinä määritellään aikataulu, jossa sääntelyelinten olisi arvioitava, vaarantuuko julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen taloudellinen tasapaino. Tämä on linjassa ratakapasiteetin myöntämisen prosessin kanssa.

Ehdotus

## EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI

### **yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta 21 päivänä marraskuuta 2012 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2012/34/EU muuttamisesta rautateiden kotimaan henkilöliikennemarkkinoiden avaamisen ja rautatieinfrastruktuurin hallinnoinnin osalta**

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 91 artiklan,

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

sen jälkeen kun esitys lainsäätämisyjärjestyksessä hyväksyttäväksi säädökseksi on toimitettu kansallisille parlamenteille,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon<sup>4</sup>,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon<sup>5</sup>,

noudattavat tavallista lainsäätämisyjärjestystä,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Rautateiden henkilöliikenteen kasvu ei viimeksi kuluneen vuosikymmenen aikana ole riittänyt lisäämään sen liikennemuoto-osuutta verrattuna henkilöauto- ja ilmaliikenteeseen. Rautateiden henkilöliikenteen liikennemuoto-osuus, kuusi prosenttia, on pysynyt Euroopan unionissa suhteellisen vakaana. Rautateiden henkilöliikenne ei ole pysynyt tarpeiden kehityksessä mukana tarjonnan eikä laadun suhteen.
- (2) Unionin tavaraliikennemarkkinat avattiin kilpailulle vuonna 2007 direktiivillä 2004/51/EY<sup>6</sup> ja kansainvälisen henkilöliikenteen markkinat vuonna 2010 direktiivillä 2007/58/EY<sup>7</sup>. Lisäksi joissakin jäsenvaltioissa kotimaan henkilöliikenne on avattu kilpailulle joko antamalla avoimet käyttöoikeudet tai kilpailuttamalla julkisia palveluhankintoja koskevat sopimukset tai toteuttamalla molemmat.

---

<sup>4</sup> EUVL C , , s. .

<sup>5</sup> EUVL C , , s. .

<sup>6</sup> EUVL L 164, 30.4.2004, s. 164.

<sup>7</sup> EUVL L 315, 3.12.2007, s. 44.



- (3) Yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta 21 päivänä marraskuuta 2012 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2012/34/EU<sup>8</sup> perustetaan yhtenäinen eurooppalainen rautatiealue, jolla on rautatieyritysten ja rataverkon haltijoiden hallintoa, infrastruktuurin rahoitusta ja infrastruktuurimaksuja, rautatieinfrastruktuurin käyttöoikeuksien ja infrastruktuuripalvelujen ehtoja sekä rautatiemarkkinoiden viranomaisvalvontaa koskevat yhteiset säännöt. Kun kaikki nämä osatekijät nyt ovat valmiina, unionin rautatiemarkkinoiden avaaminen voidaan saattaa päätökseen ja uudistaa rataverkon haltijoiden hallinnointi, jotta varmistettaisiin yhtäläiset oikeudet käyttää infrastruktuuria.
- (4) Direktiivi 2012/34/EU velvoittaa komission ehdottamaan tarvittaessa lainsäädäntötoimenpiteitä, jotka koskevat kansallisten henkilöliikennemarkkinoiden avaamista ja sellaisten asianmukaisten edellytysten luomista, joilla varmistetaan infrastruktuurin syrjimättömät käyttöoikeudet ja jotka perustuvat voimassa oleviin vaatimuksiin infrastruktuurin hallinnan ja liikenteen harjoittamisen eriyttämisestä.
- (5) Rataverkon haltijoiden ja rautatieyritysten välistä koordinoitua olisi parannettava perustamalla koordinoitukomitea infrastruktuurin hallinnan ja käytön tehostamiseksi.
- (6) Jäsenvaltioiden olisi myös varmistettava, että kaikista rautatieinfrastruktuurin kestävästä käytöstä, kunnossapidosta ja kehittämisen edellyttämistä toiminnoista huolehtii johdonmukaisella tavalla rataverkon haltija itse.
- (7) Rajat ylittäviä kysymyksiä olisi käsiteltävä eri jäsenvaltioiden rataverkon haltijoiden välillä tuloksellisesti perustamalla rataverkon haltijoiden eurooppalainen verkosto.
- (8) Jotta voitaisiin turvata infrastruktuurin käyttöoikeuksien tasavertaisuus, olisi poistettava kaikki eturistiriidat, jotka johtuvat siitä, että integroituihin rakenteeseen sisältyy sekä infrastruktuurin hallinta että liikenteen harjoittaminen. Rautatieinfrastruktuurin käyttöoikeuksien tasavertaisuus voidaan taata ainoastaan poistamalla kannustimet syrjiä kilpailijoita. Se on edellytyksenä rautateiden kotimaan henkilöliikenteen markkinoiden avaamisen onnistumiselle. Näin voitaisiin poistaa myös tällaisiin integroituihin rakenteisiin sisältyvät ristiintukemismahdollisuudet, jotka vääristävät markkinoita.
- (9) Rataverkon haltijoiden riippumattomuutta rautatieyrityksistä koskevat nykyiset vaatimukset, sellaisina kuin niistä säädetään direktiivissä 2012/34/EU, kattavat ainoastaan rataverkon haltijoiden olennaiset toiminnot, jotka ovat reittien jakamista ja infrastruktuurimaksuja koskeva päätöksenteko. On kuitenkin tärkeää, että kaikki toiminnot suoritetaan riippumattomalla tavalla, koska muitakin toimintoja voidaan käyttää kilpailijoiden syrjintään. Tämä pätee erityisesti investointi- ja kunnossapitopäätöksiin, joita voidaan tehdä pääasiassa integroidun rakenteen liikenteenharjoittajien käyttämien tiettyjen verkon osien eduksi. Kunnossapitotoimenpiteiden suunnittelupäätöksillä on vaikutusta kilpailijoiden käytettävissä oleviin reitteihin.
- (10) Direktiivin 2012/34/EU nykyiset vaatimukset koskevat ainoastaan oikeudellista, organisatorista ja päätöksenteon riippumattomuutta. Tämä ei kokonaisuudessaan sulje pois mahdollisuutta ylläpitää integroituja rakenteita, vaan ne ovat sallittuja, kunhan riippumattomuus mainituilla kolmella alueella varmistetaan. Päätöksenteon riippumattomuuden osalta on varmistettava, että asianmukaisilla varotoimilla suljetaan

---

<sup>8</sup> EUVL L 343, 14.12.2012, s. 32.

pois integroidun rakenteen määräysvalta rataverkon haltijan päätöksenteossa. Kaikkia vertikaalisesti integroituneissa yrityksissä olevia mahdollisuuksia toimia kilpailijoita syrjivällä tavalla ei kuitenkaan pystytä poistamaan edes toteuttamalla tällaiset varotoimet täysimääräisinä. Erityisesti ristiintukemismahdollisuus säilyy integroiduissa rakenteissa edelleen, tai sääntelyelinten on ainakin erittäin vaikeaa valvoa ristiintukemisen estämiseksi laadittuja varotoimia. Infrastruktuurin hallinnan ja liikenteen harjoittamisen institutionaalinen eriyttäminen on tuloksellisin tapa ratkaista nämä ongelmat.

- (11) Jäsenvaltiot olisi näin ollen velvoitettava varmistamaan, ettei yhdellä oikeus- tai luonnollisella henkilöllä ole mahdollisuutta käyttää määräysvaltaa rataverkon haltijassa ja samanaikaisesti käyttää määräysvaltaa tai muita oikeuksia rautatieyrityksessä. Rautatieyrityksessä käytettävän määräysvallan pitäisi puolestaan sulkea kokonaan pois mahdollisuus käyttää määräysvaltaa tai mitään oikeuksia rataverkon haltijassa.
- (12) Jos jäsenvaltiossa vielä ylläpidetään tilannetta, jossa rataverkon haltija on osa vertikaalisesti integroitunutta yritystä, jäsenvaltion on vähintään otettava käyttöön tiukat varotoimet, joilla taataan koko rataverkon haltijan tosiasiallinen riippumattomuus suhteessa integroituneeseen yritykseen. Tällaisten varotoimien ei pitäisi koskea ainoastaan rataverkon haltijaa koskevia yritysjärjestelyjä integroituneeseen yritykseen nähden vaan myös rataverkon haltijan hallintorakennetta, ja niillä olisi integroituneessa rakenteessa mahdollisimman pitkälle estettävä varainsiirrot rataverkon haltijan ja integroituneen yrityksen muiden oikeussubjektien välillä. Varotoimilla ei huolehdi ainoastaan siitä, mikä on tarpeen direktiivissä 2012/34/EU säädettyjen, olennaisia toimintoja koskevan päätöksenteon riippumattomuuden nykyisten varmistamisvaatimusten noudattamiseksi rataverkon haltijan hallinnon riippumattomuuden osalta, vaan ne menevät mainittuja vaatimuksia pidemmälle: niillä lisätään lausekkeita, joilla kielletään rataverkon haltijan tulojen käyttäminen vertikaalisesti integroituneen yrityksen muiden yksiköiden rahoittamiseen. Tätä olisi sovellettava riippumatta jäsenvaltioiden verolainsäädännön soveltamisesta ja rajoittamatta EU:n valtioneuvoston päätösten noudattamista.
- (13) Vertikaalisesti integroitunut yritys voisi riippumattomuuden varmistavien varotoimien toteuttamisesta huolimatta käyttää rakennettaan hyväkseen siten, että se tarjoaa perusteetonta kilpailuetua kyseisiin yrityksiin kuuluville rautatieliikenteen harjoittajille. Tästä syystä ja sanotun rajoittamatta Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 258 artiklan soveltamista komission olisi jäsenvaltion pyynnöstä tai omasta aloitteestaan todennettava, että tällaiset varotoimet on tuloksellisesti toteutettu ja että kaikki jäljellä olevat kilpailun vääristymät on poistettu. Jos komissio ei pysty vahvistamaan, että tähän on päästy, kaikkien jäsenvaltioiden pitäisi voida rajoittaa käyttöoikeuksia tai peruuttaa ne kyseisiltä integroituneilta toiminnanharjoittajilta.
- (14) Sillä, että kaikille unionin rautatieyrityksille myönnetään rautatieinfrastruktuurin käyttöoikeudet kotimaan henkilöliikenteen harjoittamista varten kaikissa jäsenvaltioissa, voi olla vaikutusta julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten perusteella harjoitettavan henkilöliikenteen organisointiin ja rahoitukseen. Jäsenvaltioilla olisi myös oltava mahdollisuus rajoittaa tällaisia käyttöoikeuksia, jos ne vaarantavat kyseisten julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten taloudellisen tasapainon ja jos siihen on saatu asiaankuuluvan sääntelyelimen lupa.

- (15) Sääntelyelinten olisi asianomaisten osapuolten pyynnöstä ja puolueettoman taloudellisen analyysin pohjalta arvioitava käyttöoikeuksien avoimuuteen perustuvan kotimaan henkilöliikenteen mahdolliset taloudelliset vaikutukset nykyisiin julkisia palveluhankintoja koskeviin sopimuksiin.
- (16) Arviointiprosessissa olisi otettava huomioon tarve tarjota kaikille markkinatoimijoille riittävä oikeusvarmuus, jonka turvin ne voivat kehittää toimintojaan. Menettelyn olisi oltava mahdollisimman yksinkertainen, tehokas ja avoin ja linjassa ratakapasiteetin käyttöoikeuksien myöntämisen prosessin kanssa.
- (17) Arvioitaessa sitä, vaarantuuko julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen taloudellinen tasapaino, olisi otettava huomioon ennalta määritetyt perusteet. Tällaiset perusteet ja noudatettavan menettelyn yksityiskohdat voivat muuttua ajan myötä erityisesti sääntelyelinten, toimivaltaisten viranomaisten ja rautatieyritysten kokemusten valossa ja niissä voidaan ottaa huomioon kotimaan henkilöliikenteen erityispiirteet.
- (18) Arvioitaessa sitä, vaarantuuko julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen taloudellinen tasapaino, sääntelyelinten olisi tarkasteltava aiotun liikenteen taloudellisia vaikutuksia senhetkisiin julkisia palveluhankintoja koskeviin sopimuksiin ottaen huomioon kyseisen liikenteen vaikutukset julkisia palveluhankintoja koskeviin sopimuksiin sisältyvän liikenteen kannattavuuteen ja seuraukset julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen tehneen toimivaltaisen viranomaisen nettokustannuksiin. Tässä arvioinnissa olisi tarkasteltava ehdotetun uuden liikenteen matkustajien kysynnän, lippujen hinnoittelun, lipunmyyntijärjestelyjen, väliasemien sijainnin ja lukumäärän sekä ehdotetun uuden palvelun ajoituksen ja vuorotiheyden kaltaisia tekijöitä.
- (19) Jotta rautateiden henkilöliikenteen houkuttelevuutta voitaisiin parantaa, jäsenvaltioiden olisi voitava vaatia kotimaan liikennettä harjoittavien rautatieyritysten osallistuvan yhteiseen tietojärjestelmään ja integroituun matkalippujärjestelmään matkalippujen, suorien lippujen ja paikkavarausten tarjontaa varten. Jos tällainen järjestelmä perustetaan, olisi varmistettava, että se ei luo markkinavääristymiä eikä syrjintää rautatieyritysten välille.
- (20) Jäsenvaltiot ovat selittävistä asiakirjoista 28 päivänä syyskuuta 2011 annetun jäsenvaltioiden ja komission yhteisen poliittisen lausuman<sup>9</sup> mukaisesti sitoutuneet perustelluissa tapauksissa liittämään ilmoitukseen toimenpiteistä, jotka koskevat direktiivin saattamista osaksi kansallista lainsäädäntöä, yhden tai useamman asiakirjan, joista käy ilmi direktiivin osien ja kansallisen lainsäädännön osaksi saattamiseen tarkoitettujen välineiden vastaavien osien suhde. Tämän direktiivin osalta lainsäätäjällä pitää tällaisten asiakirjojen toimittamista perusteltuna,

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

*1 artikla*

Muutetaan direktiivi 2012/34/EU seuraavasti:

1. Muutetaan 3 artikla seuraavasti:
  - a) korvataan 2 kohta seuraavasti:

---

<sup>9</sup> EUVL C 369, 17.12.2011, s. 14.

”(2) ”rataverkon haltijalla” elintä tai yritystä, joka varmistaa rautatieinfrastruktuurin kehittämisen, toiminnan ja kunnossapidon tietyssä verkossa; kehittämiseen sisältyy verkkosuunnittelu, rahoitus- ja investointisuunnittelu sekä infrastruktuurin rakentaminen ja parantaminen; infrastruktuurin käyttöön sisältyvät kaikki reittien jakamisprosessin osatekijät, mukaan luettuina yksittäisten reittien määrittely, saatavuuden arviointi ja jakaminen, liikenteen hallinta ja infrastruktuurimaksut, niiden määrittäminen ja kerääminen mukaan lukien; kunnossapitoon sisältyvät infrastruktuurin uusiminen ja muu omaisuudenhoitotoiminta;”

b) poistetaan 5 kohta;

c) lisätään uusi 31 kohta seuraavasti:

”(31) ”vertikaalisesti integroituneella yrityksellä” yritystä, jossa

- yhden tai useampia rautatieyrityksiä omistaa kokonaan tai osittain sama yritys, joka omistaa rataverkon haltijan (holding-yhtiö); tai

- rataverkon haltijan omistaa kokonaan tai osittain yksi tai useampi rautatieyritys; tai

- yhden tai useamman rautatieyrityksen omistaa kokonaan tai osittain rataverkon haltija.”

2. Poistetaan 6 artiklan 2 kohta.

3. Korvataan 7 artikla seuraavasti:

”7 artikla

Rataverkon haltijan institutionaalinen eriyttäminen

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että rataverkon haltija suorittaa kaikki 3 artiklan 2 kohdassa tarkoitetut toiminnot ja on kaikista rautatieyrityksistä riippumaton.

Rataverkon haltijan riippumattomuuden takaamiseksi jäsenvaltioiden on varmistettava, että rataverkon haltijat on organisoitu yksiköiksi, jotka ovat oikeudellisesti erillisiä kaikista rautatieyrityksistä.

2. Jäsenvaltioiden on myös varmistettava, että saman oikeus- tai luonnollisen henkilön ei ole sallittua

a) käyttää neuvoston asetuksessa (EY) N:o 139/2004<sup>10</sup> tarkoitettua määräysvaltaa suoraan tai välillisesti, omistaa taloudellisia sidonnaisuuksia eikä käytä mitään oikeuksia rautatieyrityksissä ja rataverkon haltijoissa samanaikaisesti;

b) nimittää rataverkon haltijan hallintoneuvoston, hallituksen tai rataverkon haltijaa oikeudellisesti edustavien elinten jäseniä ja samanaikaisesti suoraan tai välillisesti käyttää määräysvaltaa, omistaa taloudellisia sidonnaisuuksia eikä käytä minkäänlaisia oikeuksia rautatieyrityksessä;

---

<sup>10</sup> EUVL L 24, 29.1.2004, s. 1.

- c) olla hallintoneuvoston, hallituksen tai yrityksen laillisten edustuselinten jäsenenä sekä rautatieyrityksessä että rataverkon haltijassa;
  - d) hallita rautatieinfrastruktuuria tai kuulua rataverkon haltijan johtoon ja samanaikaisesti suoraan tai välillisesti käyttää määräysvaltaa, omistaa taloudellisia sidonnaisuuksia tai käyttää mitään oikeuksia rautatieyrityksessä, eikä johtaa rautatieyritystä tai kuulua sen johtoon ja samanaikaisesti suoraan tai välillisesti käyttää määräysvaltaa, omistaa sidonnaisuuksia tai käyttää mitään oikeuksia rataverkon haltijassa.
3. Kun 2 kohdassa tarkoitettu henkilö on jäsenvaltio tai muu julkishallinnon elin taikka kaksi erillistä ja toisistaan oikeudellisesti erotettua viranomaiselintä, jotka käyttävät määräysvaltaa tai muita 2 kohdassa mainittuja oikeuksia yhtäältä rataverkon haltijassa ja toisaalta rautatieyrityksessä, niitä ei tämän artiklan soveltamiseksi katsota samaksi henkilöksi tai samoiksi henkilöiksi.
  4. Edellyttäen, että minkäänlaista eturistiriitaa ei synny ja että kaupallisesti arkaluontoisten tietojen luottamuksellisuus taataan, rataverkon haltija voi päätösvallan itsellään säilyttäen teettää alihankintana tiettyjä kehitys-, uusimis- ja kunnossapitotöitä rautatieyrityksillä tai millä tahansa muilla elimillä, jotka toimivat rataverkon haltijan valvonnassa.
  5. Jos rataverkon haltija tämän direktiivin voimaantulopäivänä kuuluu vertikaalisesti integroituneeseen yritykseen, jäsenvaltiot voivat päättää jättää soveltamatta tämän artiklan 2–4 kohtaa. Tällaisessa tapauksessa kyseisen jäsenvaltion on varmistettava, että rataverkon haltija suorittaa kaikki 3 artiklan 2 kohdassa tarkoitettut toiminnot ja on tosiasiallisesti organisaation ja päätöksenteon osalta 7a–7c artiklassa säädettyjen vaatimusten mukaisesti riippumaton kaikista rautatieyrityksistä."
4. Lisätään 7a–7e artiklat seuraavasti:

”7a artikla

Rataverkon haltijan tosiasiallinen riippumattomuus vertikaalisesti integroituneessa yrityksessä

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että rataverkon haltija organisoidaan elimeksi, joka on oikeudellisesti erillinen kaikista rautatieyrityksistä, tällaisissa yrityksissä määräysvaltaa käyttävistä holding-yhtiöistä ja vertikaalisesti integroituneen yrityksen muista oikeussubjekteista.
2. Rautatieliikenteen markkinoilla aktiivisesti toimivilla vertikaalisesti integroituneen yrityksen oikeussubjekteilla ei saa olla suoraa eikä välillistä omistusosuutta rataverkon haltijassa. Rataverkon haltijalla ei saa olla suoraa eikä välillistä omistusosuutta rautatieliikenteen markkinoilla aktiivisesti toimivissa vertikaalisesti integroituneen yrityksen oikeussubjekteissa.
3. Rataverkon haltijan tuloja ei saa käyttää vertikaalisesti integroituneen yrityksen muiden oikeussubjektien rahoittamiseen vaan ainoastaan rataverkon haltijan liiketoiminnan rahoittamiseen ja osinkojen maksamiseen vertikaalisesti integroituneen yrityksen todelliselle omistajalle. Rataverkon haltija ei saa myöntää lainoja vertikaalisesti integroituneen yrityksen muille oikeussubjekteille, eivätkä vertikaalisesti integroituneen yrityksen muut oikeussubjektit saa myöntää lainoja rataverkon haltijalle. Kaikkien vertikaalisesti integroituneen yrityksen muiden oikeussubjektien rataverkon

haltijalle tarjoamien palvelujen on perustuttava sopimuksiin, ja ne on maksettava markkinahinnoin. Rataverkon haltijalle kohdennetut lainat on selkeästi erotettava vertikaalisesti integroituneen yrityksen muille oikeussubjekteille kohdennetuista lainoista, ja näiden lainojen takaisinmaksut on hoidettava erillisinä. Rataverkon haltijan ja vertikaalisesti integroituneen yrityksen muiden oikeussubjektien tilit on pidettävä tavalla, joka varmistaa näiden säännösten noudattamisen ja mahdollistaa rataverkon haltijalle ja vertikaalisesti integroituneen yrityksen muille oikeussubjekteille erilliset talousprosessit.

4. Rataverkon haltija saa kerätä varoja pääomamarkkinoilta itsenäisesti mutta ei vertikaalisesti integroituneen yrityksen muiden oikeussubjektien kautta, sanotun kuitenkaan rajoittamatta 8 artiklan 4 kohdan soveltamista. Vertikaalisesti integroituneen yrityksen muut oikeussubjektit eivät saa kerätä varoja rataverkon haltijan kautta.
5. Rataverkon haltijan on pidettävä yksityiskohtaisesti kirjaa kaikista kaupallisista ja talouteen liittyvistä suhteistaan vertikaalisesti integroituneen yrityksen muiden oikeussubjektien kanssa ja pyynnöstä toimitettava kyseiset tiedot sääntelyelimelle 56 artiklan 12 kohdan mukaisesti.

#### 7b artikla

Rataverkon haltijan henkilöstön ja johdon tosiasiallinen riippumattomuus vertikaalisesti integroituneessa yrityksessä

1. Sanotun rajoittamatta 56 artiklan mukaisia sääntelyelimen päätöksiä rataverkon haltijalla on oltava tosiasiallinen, vertikaalisesti integroituneen yrityksen muista oikeussubjekteista riippumaton päätösvalta kaikkien 3 artiklan 2 kohdassa tarkoitettujen toimintojen osalta. Rataverkon haltijan yleisessä hallintorakenteessa ja yhtiöjärjestyksessä on varmistettava, ettei yksikään vertikaalisesti integroituneen yrityksen muista oikeussubjekteista saa päättää suoraan eikä välillisesti rataverkon haltijan toimista kyseisten toimintojen osalta.
2. Rataverkon haltijan hallitukseen ja ylempään johtoon kuuluvat henkilöt eivät saa kuulua vertikaalisesti integroituneen yrityksen muiden oikeussubjektien hallintoneuvostoihin, hallituksiin eivätkä ylempään johtoon.  
Vertikaalisesti integroituneen yrityksen muiden oikeussubjektien hallintoneuvostojen ja hallitusten jäsenet ja ylempään johtoon kuuluvat henkilöt eivät saa kuulua rataverkon haltijan hallitukseen eivätkä ylempään johtoon.
3. Rataverkon haltijalla on oltava hallintoneuvosto, joka koostuu vertikaalisesti integroituneen yrityksen todellisten omistajien edustajista.

Hallintoneuvosto voi kuulla 7d artiklassa tarkoitettua koordinoitukomiteaa sen toimivaltaan kuuluvissa asioissa.

Päätökset rataverkon haltijan hallituksen jäsenten nimittämisestä, toimikauden uusimisesta, työehdoista palkkaus mukaan lukien sekä toimikauden päättämisestä tekee hallintoneuvosto. Niiden henkilöiden henkilöllisyys, joiden nimittämistä rataverkon haltijan hallitukseen tai joiden toimikauden uusimista hallintoneuvosto on esittänyt, heidän toimikautensa kestoja ja sen päättämistä koskevat ehdot sekä kauden päättämistä ehdottaessa tällaisen ehdotuksen

perustelut on ilmoitettava 55 artiklassa tarkoitetulle sääntelyelimelle. Nämä ehdot ja tässä kohdassa tarkoitetut päätökset ovat sitovia ainoastaan, jos sääntelyelin on nimenomaisesti ilmaissut hyväksyvänsä ne. Sääntelyelin voi vastustaa tällaisia päätöksiä, jos herää epäily hallitukseen nimitettävän henkilön ammatillisesta riippumattomuudesta tai jos rataverkon haltijan hallituksen jäsenen toimikautta ollaan päättämässä enneaikaisesti.

Hallituksen jäsenelle on myönnettävä tosiasiallinen oikeus hakea sääntelyelimeltä muutosta, jos hän haluaa tehdä valituksen toimikautensa enneaikaisesta päättämisestä.

4. Rataverkon haltijan hallintoneuvoston tai hallituksen jäsenet tai ylempään johtoon kuuluvat henkilöt eivät saa rataverkon haltijan palveluksesta lähdettyään kolmeen vuoteen toimia missään ylemmän johdon tehtävissä yhdessäkään vertikaalisesti integroituneen yrityksen muista oikeussubjekteista. Vertikaalisesti integroituneen yrityksen muiden oikeussubjektien hallintoneuvostojen ja hallitusten jäsenet ja ylempään johtoon kuuluvat henkilöt eivät saa kyseisen oikeussubjektin palveluksesta lähdettyään kolmeen vuoteen toimia missään ylemmän johdon tehtävissä rataverkon haltijassa.
5. Rataverkon haltijalla on oltava oma henkilöstö, ja sen toimitilojen on oltava erillään vertikaalisesti integroituneen yrityksen muiden oikeussubjektien toimitiloista. Pääsy tietojärjestelmiin on suojattava rataverkon haltijan riippumattomuuden varmistamiseksi. Sisäisillä säännöillä tai henkilöstön työsopimuksissa on selkeästi rajoitettava yhteydenpito vertikaalisesti integroituneen yrityksen muiden oikeussubjektien kanssa rataverkon haltijan tehtävien hoitamiseksi suoritettavaan viralliseen viestintään, jota suoritetaan myös vertikaalisesti integroituneen yrityksen ulkopuolisten muiden rautatieyritysten kanssa. Muun kuin c kohdassa tarkoitetun henkilöstön siirtyminen rataverkon haltijan ja vertikaalisesti integroituneen yrityksen muiden oikeussubjektien välillä sallitaan ainoastaan, jos voidaan varmistaa, ettei arkaluontoista tietoa välity niiden välillä.
6. Rataverkon haltijalla on oltava tarvittavat organisatoriset valmiudet suorittaa kaikki toimintonsa vertikaalisesti integroituneen yrityksen muista oikeussubjekteista riippumatta, eikä se saa antaa näitä toimintoja eikä mitään niihin liittyviä toimia tehtäväksi kyseisille oikeussubjekteille.
7. Rataverkon haltijan hallintoneuvoston tai hallituksen jäsenillä ja ylempään johtoon kuuluvilla henkilöillä ei saa suoraan eikä välillisesti olla sidonnaisuuksia yhteenkään vertikaalisesti integroituneen yrityksen muuhun oikeussubjektiin eivätkä he saa vastaanottaa näiltä mitään taloudellisia etuisuuksia. Heidän palkkioidensa tulosperusteiset osat eivät saa riippua vertikaalisesti integroituneen yrityksen tai sen määräysvallassa olevien muiden oikeussubjektien liiketoiminnan tuloksesta vaan ainoastaan rataverkon haltijan omasta tuloksesta.

#### 7c artikla

##### Vaatimustenmukaisuuden todentamismenettely

1. Komissio päättää jäsenvaltion pyynnöstä tai omasta aloitteestaan, täyttääkö vertikaalisesti integroituneeseen yritykseen kuuluva rataverkon haltija 7a ja 7b artiklassa säädetyt vaatimukset ja onko kyseiset vaatimukset pantu täytäntöön asianmukaisella tavalla sen varmistamiseksi, että kaikille rautatieyrityksille

tarjotaan yhtäläiset toimintaedellytykset ja asiaankuuluvilla markkinoilla ei ole vääristymiä.

2. Komissiolla on oikeus pyytää ja saada kohtuullisen ajan kuluessa kaikki tarvittavat tiedot jäsenvaltiolta, johon kyseinen vertikaalisesti integroitunut yritys on sijoittautunut. Komission on kuultava asiaankuuluvaa sääntelyelintä tai asiaankuuluvia sääntelyelimiä ja tarvittaessa 57 artiklassa tarkoitettua sääntelyelinten verkostoa.
3. Jäsenvaltiot voivat rajoittaa 10 artiklassa tarkoitettuja käyttöoikeuksia niiden rautatieyritysten osalta, jotka kuuluvat samaan vertikaalisesti integroituneeseen yritykseen kuin rataverkon haltija, jos komissio ilmoittaa jäsenvaltiolle, että 1 kohdan mukaista pyyntöä ole tehty, tai jos komission esittämän pyynnön tarkastelu on kesken tai jos komissio päättää 62 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyn mukaisesti, että
  - a) komission 2 kohdan mukaisiin tietopyyntöihin ei ole saatu riittäviä vastauksia, tai
  - b) kyseinen rataverkon haltija ei täytä 7a ja 7b artiklassa säädettyjä vaatimuksia, tai
  - c) edellä 7a ja 7b artiklassa säädettyjä vaatimuksia ei ole pantu riittävällä tavalla täytäntöön sen varmistamiseksi, että kaikille rautatieyrityksille taattaisiin yhtäläiset toimintaedellytykset ja ettei markkinoilla ole vääristymiä siinä jäsenvaltiossa, johon kyseinen rataverkon haltija on sijoittautunut.

Komissio tekee päätöksensä kohtuullisen ajan kuluessa.

4. Kyseinen jäsenvaltio voi pyytää komissiota kumoamaan 62 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen 3 kohdassa tarkoitettua päätöksensä, kun jäsenvaltio osoittaa komissiota tyydyttävällä tavalla, ettei kyseisen päätöksen taustalla olleita syitä enää ole. Komissio tekee päätöksensä kohtuullisen ajan kuluessa.
5. Sanotun rajoittamatta 1–4 kohdan soveltamista 7a ja 7b artiklassa säädettyjen vaatimusten jatkuvaa noudattamista valvoo 55 artiklassa tarkoitettu sääntelyelin. Kaikilla hakijoilla on oikeus tehdä valitus sääntelyelimelle, jos ne katsovat, ettei kyseisiä vaatimuksia noudateta. Tällaisen valituksen osalta sääntelyelin päättää 56 artiklan 9 kohdassa vahvistettujen määräaikojen puitteissa kaikista tilanteen korjaamiseksi tarvittavista toimenpiteistä.

#### 7d artikla

##### Koordinointikomitea

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että rataverkon haltijat perustavat ja organisoivat kutakin verkkoa varten koordinointikomitean. Tällaisen komitean jäsenyyden on oltava avoin ainakin rataverkon haltijalle, 8 artiklan 3 kohdassa tarkoitettulla tavalla tunnetuille hakijoille sekä pyynnöstä mahdollisille hakijoille, niitä edustaville organisaatioille, rautateiden tavaraliikenteen ja henkilöliikennepalvelujen käyttäjien edustajille ja tarvittaessa alue- ja paikallisviranomaisille. Jäsenvaltioiden edustajat ja kyseinen sääntelyelin on kutsuttava koordinointikomitean kokouksiin tarkkailijoina.



2. Koordinointikomitea tekee rataverkon haltijaa koskevia tai rataverkon haltijalle tai tarvittaessa jäsenvaltiolle neuvoa antavia ehdotuksia seuraavista:
  - a) ratakapasiteetin kunnossapitoon ja kehittämiseen liittyvät hakijoiden tarpeet;
  - b) jäljempänä 30 artiklassa tarkoitettuihin sopimuksiin sisältyvien käyttäjäsuuntautuneiden suorituskykytavoitteiden ja 30 artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen kannustimien sisältö;
  - c) jäljempänä 27 artiklassa tarkoitetun verkkoselostuksen sisältö ja toteuttaminen;
  - d) valtion määräämät hinnoittelupuitteet ja -säännöt ja rataverkon haltijan perustama hinnoittelujärjestelmä 29 artiklan mukaisesti sekä infrastruktuurimaksujen taso ja rakenne;
  - e) ratakapasiteetin jakoprosessi, mukaan luettuina ensisijaisuussäännöt jaettaessa kapasiteettia infrastruktuurin eri käyttäjäluokkien välillä;
  - f) intermodaalisuuteen liittyvät kysymykset;
  - g) muut kysymykset, jotka liittyvät infrastruktuurin käyttöoikeuksien ehtoihin ja käyttöön sekä rataverkon haltijan palvelujen laatuun.

Koordinointikomitealla on oltava oikeus pyytää rataverkon haltijalta a–g kohtaan liittyvät asiaankuuluvat tiedot, jotta se voi hoitaa nämä tehtävät.

3. Koordinointikomitean on laadittava työjärjestyksensä, johon sisältyvät erityisesti säännöt kokouksiin osallistumisesta ja kokousvälistä, jonka on oltava enintään neljännesvuosi. Rataverkon haltijalle, jäsenvaltiolle, asiaankuuluvalla sääntelyelimelle ja komissiolle on vuosittain toimitettava koordinointikomiteassa käydyistä keskusteluista kertomus, josta käy ilmi komitean jäsenten kustakin aiheesta ilmaisemat kannat.

#### 7e artikla

##### Rataverkon haltijoiden eurooppalainen verkosto

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että rataverkon haltijat osallistuvat verkostoon ja tekevät siinä yhteistyötä unionin rautatieinfrastruktuurin kehittämiseksi, jotta varmistettaisiin erityisesti Euroopan laajuisen liikenneverkon oikea-aikainen ja tehokas toteuttaminen; tähän sisältyvät ydinverkkokäytävät, asetuksen (EU) N:o 913/2010<sup>11</sup> mukaiset rautateiden tavaraliikennekäytävät ja päätöksen 2012/88/EU<sup>12</sup> mukainen Euroopan rautatieliikenteen hallintajärjestelmän (ERTMS) käyttöönottosuunnitelma.

Komissio on verkoston jäsen. Se sovittaa yhteen ja tukee verkoston toimintaa ja antaa verkostolle tarvittaessa suosituksia. Se varmistaa aktiivisen yhteistyön asiaankuuluvien rataverkon haltijoiden välillä.

2. Verkosto osallistuu 15 artiklassa tarkoitettuun markkinoiden seurantaan ja vertailee rataverkon haltijoiden tuloksellisuutta yhteisten indikaattoreiden ja

---

<sup>11</sup> EUVL L 276, 20.10.2010, s. 22.

<sup>12</sup> EUVL L 51, 23.2.2012, s. 51.

laatukriteerien perusteella; tällaisia kriteerejä ovat rataverkon haltijoiden verkkojen luotettavuus, kapasiteetti saatavuus, täsmällisyys ja turvallisuus sekä omaisuuden laatu ja käyttö, kunnossapito, uusiminen, parannukset, investoinnit ja talouden tehokkuus.

3. Komissio voi hyväksyä toimenpiteitä, joilla vahvistetaan verkoston yhteiset periaatteet ja käytännöt erityisesti vertailun johdonmukaisuuden varmistamiseksi, ja verkoston toiminnassa noudatettavat menettelyt. Nämä toimenpiteet hyväksytään täytäntöönpanosäädöksillä 62 artiklan 3 kohdassa tarkoitetun menettelyn mukaisesti.”

5. Muutetaan 10 artikla seuraavasti:

- a) korvataan 2 kohta seuraavasti:

”2. Rautatieyrityksille on myönnettävä yhtäläisin, syrjimättömin ja läpinäkyvin edellytyksin rautatieinfrastruktuurin käyttöoikeus kaikissa jäsenvaltioissa kaikenlaisen rautateiden henkilöliikenteen harjoittamiseen. Rautatieyrityksillä on oikeus ottaa ja jättää matkustajia millä tahansa asemalla. Tähän oikeuteen kuuluu myös oikeus käyttää infrastruktuuria, joka yhdistää liitteessä II olevassa 2 kohdassa tarkoitettuja palvelupaikkoja.”;

- b) poistetaan 3 ja 4 kohta.

6. Muutetaan 11 artikla seuraavasti:

- a) korvataan 1 kohta seuraavasti:

”1. Jäsenvaltiot voivat rajoittaa 10 artiklan 2 kohdassa säädettyä käyttöoikeutta tietyn lähtöpaikan ja määränpään välisellä osuudella tarjottavan sellaisen henkilöliikenteen osalta, jos samasta tai vaihtoehtoisesta reitistä on tehty yksi tai useampi julkisia palveluhankintoja koskeva sopimus ja jos kyseisen oikeuden käyttö vaarantaisi asianomaisen julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen tai asianomaisten julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten taloudellisen tasapainon.”;

- b) korvataan 2 kohdan ensimmäinen alakohta seuraavasti:

”Määrittääkseen, vaarantuisiko julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen taloudellinen tasapaino, 55 artiklassa tarkoitetun yhden tai useamman asianomaisen sääntelyelimen on tehtävä puolueeton taloudellinen arviointi ja päätöksensä ennalta määritettyjen perusteiden mukaisesti. Niiden on määritettävä tämä, jos jokin seuraavista toimittaa asiaa koskevan pyynnön kuukauden kuluessa aiottua henkilöliikennettä koskevan tiedon saamisesta 38 artiklan 4 kohdan mukaisesti:

- a) julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen tehnyt yksi tai useampi toimivaltainen viranomainen;
- b) muu asiaan liittyvä toimivaltainen viranomainen, jolla on tämän artiklan nojalla oikeus rajoittaa käyttöoikeutta;
- c) rataverkon haltija;
- d) julkisia palveluhankintoja koskevaa sopimusta täytäntöön paneva rautatieyritys.”;

- c) korvataan 3 kohta seuraavasti:

”3. Säätelyelimen on annettava päätöksensä perustelut ja edellytykset, joiden mukaisesti kyseisen päätöksen tarkastelemista uudelleen kuukauden kuluessa sitä koskevan ilmoituksen saamisesta voivat pyytää seuraavat:

- a) asianomainen yksi tai useampi toimivaltainen viranomainen;
- b) rataverkon haltija;
- c) julkisia palveluhankintoja koskevaa sopimusta täytäntöön paneva rautatieyrittäjä;
- d) käyttöoikeutta hakeva rautatieyrittäjä.

Jos säätelyelin päättää, että julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen taloudellinen tasapaino vaarantuisi kyseisestä 38 artiklan 4 kohdassa tarkoitettusta aiotusta henkilöliikenteestä, sen on esitettävä tällaiseen liikenteeseen mahdollisia muutoksia, joilla varmistettaisiin, että 10 artiklan 2 kohdan mukaiset edellytykset käyttöoikeuden myöntämiselle täyttyvät.”;

d) poistetaan 5 kohta.

7. Lisätään 13a artikla seuraavasti:

”13a artikla

Yhteiset tieto- ja integroidut matkalippujärjestelmät

1. Sanotun rajoittamatta asetuksen (EY) N:o 1371/2007<sup>13</sup> ja direktiivin 2010/40/EU<sup>14</sup> soveltamista jäsenvaltiot voivat vaatia kotimaan henkilöliikennettä harjoittavia rautatieyrittäjiä osallistumaan yhteiseen tietojärjestelmään ja integroituun matkalippujärjestelmään matkalippujen, suorien lippujen ja paikkavarausten tarjontaa varten tai päättää valtuuttaa toimivaltaiset viranomaiset perustamaan tällaisen järjestelmän. Jos tällainen järjestelmä perustetaan, jäsenvaltioiden on varmistettava, ettei se luo markkinavääristymiä eikä syrjintää rautatieyrittäjien välillä ja että sitä hallinnoi julkinen tai yksityinen oikeussubjekti tai kaikkien henkilöliikennettä harjoittavien rautatieyrittäjien liitto.
2. Jäsenvaltioiden on vaadittava henkilöliikennettä harjoittavia rautatieyrittäjiä laatimaan ja koordinoimaan varautumissuunnitelmat tarjotakseen matkustajille asetuksen (EY) N:o 1371/2007 18 artiklassa tarkoitetun kaltaista apua tapauksissa, joissa liikennepalveluissa ilmenee vakava häiriö.”

8. Korvataan 38 artiklan 4 kohta seuraavasti:

”4. Kun hakija aikoo pyytää ratakapasiteettia henkilöliikenteen harjoittamista varten, sen on ilmoitettava asianomaisille rataverkon haltijoille ja säätelyelimille pyyntöön liittyvän aiotun liikenteen aikataulut viimeistään 18 kuukautta ennen niiden voimaantuloa. Jotta asianomaiset säätelyelimet voisivat arvioida mahdolliset vaikutukset olemassa oleviin julkisiin palveluhankintoihin koskeviin sopimuksiin, niiden on varmistettava, että kaikki toimivaltaiset viranomaiset, jotka ovat myöntäneet luvan henkilöliikenteen harjoittamiseen kyseisellä julkisella

<sup>13</sup> EUVL L 315, 3.12.2007, s. 14.

<sup>14</sup> EUVL L 315, 6.8.2010, s. 1.

palveluhankintoja koskevassa sopimuksessa määritellyllä reitillä, kaikki muut asiaankuuluvat toimivaltaiset viranomaiset, joilla on oikeus rajoittaa käyttöoikeuksia 11 artiklan mukaisesti, ja kaikki rautatieyritykset, joilla on julkisia palveluhankintoja koskeva sopimus kyseisen henkilöliikenteen reitillä, saavat tästä tiedon viipymättä ja viimeistään viiden päivän kuluttua.”

9. Korvataan 63 artiklan 1 kohta seuraavasti:

”1. Komissio arvioi tämän direktiivin vaikutuksia rautatiealaa ja toimittaa Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle sekä alueiden komitealle kertomuksen sen täytäntöönpanosta viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2024.

Komissio arvioi samaan päivään mennessä, ilmeneekö vertikaalisesti integroituneeseen yritykseen kuuluvan rataverkon haltijan suhteen edelleen syrjiviä käytäntöjä tai muuntyyppisiä kilpailuvääristymiä. Komissio ehdottaa tarvittaessa uusia lainsäädäntötoimenpiteitä.”

#### *2 artikla*

1. Jäsenvaltioiden on hyväksyttävä ja julkaistava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset viimeistään [18 kuukautta voimaantulon jälkeen]. Niiden on viipymättä toimitettava komissiolle kirjallisina nämä säännökset.

Näissä jäsenvaltioiden antamissa säädöksissä on viitattava tähän direktiiviin tai niihin on liitettävä tällainen viittaus, kun ne virallisesti julkaistaan. Jäsenvaltioiden on säädettävä siitä, miten viittaukset tehdään.

2. Jäsenvaltioiden on toimitettava tässä direktiivissä tarkoitetuista kysymyksistä antamansa keskeiset kansalliset säännökset kirjallisina komissiolle.

#### *3 artikla*

1. Tämä direktiivi tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona se julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.
2. Edellä 1 artiklan 5–8 kohtaa sovelletaan 1 päivästä tammikuuta 2018 [ajoissa 14 päivänä joulukuuta 2019 käynnistyvää aikataulukautta varten].

#### *4 artikla*

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Brysselissä

*Euroopan parlamentin puolesta*  
*Puheenjohtaja*

*Neuvoston puolesta*  
*Puheenjohtaja*