



EUROOPAN
KOMISSIO

Bryssel 24.10.2016
COM(2016) 691 final

2013/0015 (COD)

**KOMISSION TIEDONANTO
EUROOPAN PARLAMENTILLE**

Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 294 artiklan 6 kohdan mukaisesti

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

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

**KOMISSIION TIEDONANTO
EUROOPAN PARLAMENTILLE**

Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 294 artiklan 6 kohdan mukaisesti

yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2012/34/EU muuttamisesta rautateiden kotimaan henkilöliikennemarkkinoiden avaamisen ja rautatieinfrastruktuurin hallinnoinnin osalta annettavan direktiivin hyväksymiseen

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

1. TAUSTA

Komissio hyväksyi 30. tammikuuta 2013 kattavan kuuden säädösehdotuksen paketin, jolla tarjotaan parempaa laatua ja enemmän valinnanvaraa rautatiepalvelujen alalla Euroopassa.

Rautatieliikenteestä voidaan saada houkuttelevampi vaihtoehto matkustajille, ja sen osuutta kaikista liikennemuodoista voidaan kasvattaa vain, jos palvelujen laatua ja tehoa parannetaan. Kustannustehokkuutta ja kestävyyttä niukkojen julkisten varojen käytössä voidaan parantaa.

Rautatiepaketin tavoitteena on myös kannustaa innovointiin EU:n rautateillä käyttäjien odotuksiin vastaamiseksi. Tähän pyritään kolmella erilaisella toisiinsa liittyvällä tavalla:

- (1) avataan kotimaan henkilöliikennemarkkinat kilpailulle ja tehdään julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten kilpailuttamisesta pakollista;
- (2) parannetaan rataverkon haltijoiden riippumattomuutta siten, että niillä on määräämisvalta kaikissa rataverkon ydintoiminnoissa, ja varmistetaan rautatieinfrastruktuurin tasavertaiset käyttömahdollisuudet;
- (3) vahvistetaan EU:n rautatieviraston asemaa niin, että siitä tehdään keskitetty asiointipiste, jolle kuuluu koko EU:n kattavien kalustoyksikköjen markkinoillesaattamislupien ja EU:n kattavien toiminnanharjoittajien turvallisuustodistusten antaminen.

Päivä, jona ehdotus on lähetetty Euroopan parlamentille ja neuvostolle

(asiakirja COM(2013) 30 final — 2013/0015 COD):

31. tammikuuta 2013

Päivä, jona Euroopan talous- ja sosiaalikomitea on antanut lausuntonsa:

11. heinäkuuta 2013

Päivä, jona alueiden komitea on antanut lausuntonsa:

8. lokakuuta 2013

Päivä, jona Euroopan parlamentti on vahvistanut ensimmäisen käsittelyn kantansa:

26. helmikuuta 2014

2. KOMISSIION EHDOTUKSEN TAVOITE

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2012/34/EU muuttamista koskevan komission direktiiviehdotuksen (”hallinnointidirektiivi”) yleinen tavoite on jatkokehittää yhtenäistä eurooppalaista rautatiealuetta avaamalla rautateiden kotimaan henkilöliikenne kilpailulle ja luoda tasavertaiset toimintaedellytykset kaikille rautatieyrityksille. Kilpailun lisääntymisen odotetaan parantavan rautatieliikenteen palvelujen laatua ja tehostavan niiden toimivuutta ja siten parantavan rautatieliikenteen kilpailukykyä ja houkuttelevuutta suhteessa muihin liikennemuotoihin.

Tämän tavoitteen saavuttamiseksi komissio on esittänyt uusia sääntöjä, joiden tarkoituksena on lisätä rataverkon haltijoiden riippumattomuutta, ehkäistä ristikkäistukea rataverkon hallinnoinnista liikenteen harjoittamiseen sekä parantaa koordinoitua rautatiemarkkinoiden eri toimijoiden välillä.

Tämä ehdotus liittyy läheisesti ehdotukseen asetuksen (EY) N:o 1370/2007 muuttamisesta rautateiden kotimaan henkilöliikenteen markkinoiden avaamisen osalta. Ehdotetun asetuksen tavoitteena on ottaa käyttöön julkisen palvelun sopimusten pakollinen kilpailuttaminen ja parantaa tehokkaan kilpailuttamisen edellytyksiä esimerkiksi kehittämällä liikkuvan kaluston saatavuutta.

3. NEUVOSTON KANTAA KOSKEVAT HUOMIOT

Neuvoston ensimmäisessä käsittelyssä 17. lokakuuta 2016 vahvistama kanta myötäilee komission ehdotuksen päätavoitteita erityisesti rautateiden kotimaan henkilöliikenteen kilpailulle avaamisen ja infrastruktuurin hallinnoinnin sääntöjen parantamisen osalta.

Vaikka neuvoston kanta monissa kysymyksissä ei ole ihan sellainen kuin komissio olisi toivonut, se edustaa kuitenkin merkittävää parannusta direktiiviin 2012/34/EY verrattuna monistakin syistä:

- Komissio ehdotti tiukempia eriyttämisvaatimuksia rataverkon haltijoiden ja vertikaalisesti integroituneiden yritysten muiden yksikköjen välille. Neuvosto kannattaa joustavampia rakenteita ja erityisesti mahdollisuutta säilyttää (tai palauttaa) vertikaalisesti integroitunut malli. Vaikka komission mielestä vertikaalinen eriyttäminen on mutkattomin tapa varmistaa, että uusia tulijoita ei kohdella syrjivästi, se panee kuitenkin tyytyväisenä merkkeille neuvoston kantaan sisältyvät uudet suojatoimet, joiden tarkoituksena on varmistaa rataverkon haltijoiden puolueettomuus erityisesti rajoittamalla kaksoismandaatteja ja ehkäisemällä eturistiriitoja.
- Komissio ehdotti sääntöjä kaikkien infrastruktuurin hallinnon toimintojen suojaamiseksi epäasianmukaisilta vaikutuksilta. Neuvoston kannassa tiukimpien sääntöjen soveltaminen rajoitetaan koskemaan vain olennaisia toimintoja. Tällaisia ovat esimerkiksi kapasiteetin käyttöoikeuden myöntäminen sekä ratamaksujen määrittäminen ja kerääminen, joilla on ratkaisevaa merkitystä uusien tulokkaiden syrjimättömälle infrastruktuurin käyttöoikeudelle. Komissio pitää valitettavana, että jäi käyttämättä tilaisuus ottaa käyttöön kaikkiin infrastruktuurin hallinnoinnin toimintoihin sovellettavia laajakantoisempia ja tiukempia suojatoimia erityisesti vertikaalisesti integroituneiden yritysten osalta. Se panee kuitenkin merkkeille uudet yleiset säännöt avoimuuden ja puolueettomuuden turvaamiseksi myös liikenteen

hallinnassa ja kunnossapidon suunnittelussa. Neuvosto ei kannattanut alkuperäistä ehdotusta kaikenkattavasta rataverkon haltijasta, jolle olisivat kuuluneet kaikki rataverkon ydintoiminnot, vaan se valitsi joustavamman lähestymistavan, jonka mukaan jäsenvaltiot voivat vapaasti hyödyntää infrastruktuurin hallinnan ulkoistamisesta tai julkisen ja yksityisen sektorin yhteistyökumppanuuksista mahdollisesti saatavilla olevia etuja. Nykyisten budjettirajoitusten puitteissa ja rakenteellisesta mallistaan riippumatta jäsenvaltiot katsoivat, että on tärkeää voida hyödyntää yksityistä pääomaa ja vahvistaa oikeudelliset puitteet, jotka mahdollistavat infrastruktuurin hallinnan innovatiiviset muodot. Komissio voi hyväksyä tämän joustavamman lähestymistavan, koska samalla otetaan käyttöön säännöksiä, joilla turvataan eturistiriitojen välttäminen sekä se, että rataverkon haltijoilla on täysi vastuu ja valtuudet valvoa mahdollisesti ulkoistettavia toimintoja. Neuvoston esittämät muutokset ovat vaikuttaneet eräisiin komission ehdottamien puitteiden keskeisiin osiin. Komissio katsoo kuitenkin, että neuvoston kanta mahdollistaa edelleen puolueettoman ja tehokkaan infrastruktuurin hallinnoinnin tavoitteen saavuttamisen erityisesti eräiden sellaisten uusien säännösten ansiosta, jotka edustavat huomattavaa kehitystä nykytilanteeseen nähden.

- Neuvoston kannassa vahvistetaan varainhoidon avoimuuden tiukat säännöt. Kirjanpidon eriyttämistä koskevilla säännöksillä yhdessä niiden uusien sääntöjen kanssa, jotka koskevat konserninsisäisiä lainoja ja palveluja, rataverkon haltijoiden osinkojen käyttöä sekä vertikaalisesti integroituneiden yritysten sisäisten rahavirtojen täysimittaista viranomaisvalvontaa, varmistetaan, ettei infrastruktuurimaksuja tai julkisia varoja käytetä niiden tarkoituksen vastaisesti ristikkäistukemaan toimintoja, joilla kilpaillaan muiden yritysten kanssa. Tämä auttaa luomaan tasavertaiset toimintaedellytykset.
- Ratkaisevaa merkitystä on sillä, että neuvoston kannassa myös vaaditaan rataverkon haltijoilta keskinäistä yhteistyötä Euroopan tasolla sekä myös rataverkon käyttäjien kanssa. Tällaisen yhteistyön odotetaan parantavan rataverkon haltijoiden suoritus tasoa ja asiakassuuntautuneisuutta.
- Toinen ratkaisevan tärkeä osatekijä on sääntelyelinten valtuuksien lisääminen. Uudet säännöt antavat kansallisille sääntelyelimille ja komissiolle mahdollisuudet tehokkaaseen täytäntöönpanon valvontaan.

4. PÄÄTELMÄT

Vaikka neuvoston kanta ei edusta yhtä laajaa lainsäädäntökehityksen muuttamista kuin komissio esitti vuonna 2013, muutettu ehdotus on kuitenkin ensisijaisen tärkeä, jotta yhtenäisen eurooppalaisen rautatiealueen jatkokehittäminen ei enää viivästyisi ja jotta voidaan varmistaa rautateiden kotimaisen henkilöliikenteen vielä jäljellä olevien kansallisten monopolien purkaminen. Ehdotetut säännöt selkiyttävät ja parantavat lainsäädäntökehystä ja auttavat luomaan suotuisampia edellytyksiä kilpailulle sekä ehkäisemään tai käsittelemään syrjiviä toimintatapoja.

Komissio hyväksyy kompromissin hengessä neuvoston kannan, jotta Euroopan parlamentti voi hyväksyä lopullisen tekstin toisessa käsittelyssä. Komissio katsookin, että sekä markkinoita koskevan että teknisen pilarin hyväksyminen edistäisi parhaalla mahdollisella tavalla palvelun laatua, tehokkuutta ja rautatiealan kilpailukykyä.