

## EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI 2001/14/EY,

annettu 26 päivänä helmikuuta 2001,

**rautateiden infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisestä ja rautateiden infrastruktuurin käyttömaksujen perimisestä sekä turvallisuustodistusten antamisesta**

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 71 artiklan,

ottavat huomioon komission ehdotuksen <sup>(1)</sup>,

ottavat huomioon talous- ja sosiaalikomitean lausunnon <sup>(2)</sup>,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon <sup>(3)</sup>,

noudattavat perustamissopimuksen 251 artiklassa määrättyä menettelyä <sup>(4)</sup>, ja ottavat huomioon sovittelukomitean 22 päivänä marraskuuta 2000 hyväksymän yhteisen tekstin,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Yhteisön rautatiealan tiiviimpi yhdentäminen on olennainen osa sisämarkkinoiden toteuttamista ja edistää kestävästä kehityksestä periaatteiden mukaisen liikkuvuuden saavuttamista.
- (2) Yhteisön rautateiden kehittämisestä 29 päivänä heinäkuuta 1991 annetussa neuvoston direktiivissä 91/440/ETY <sup>(5)</sup> säädetään rautatieyrityksille ja rautatieyritysten kansainvälisiä ryhmittymiä koskevista tietyistä oikeuksista päästä kansainvälisille rautatiekuljetusmarkkinoille. Nämä oikeudet merkitsevät, että useat eri käyttäjät voivat käyttää rautateiden infrastruktuuria.
- (3) Rautatieinfrastruktuurin kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisestä ja infrastruktuurimaksujen perimisestä 19 päivänä kesäkuuta 1995 annetussa neuvoston direktiivissä 95/19/EY <sup>(6)</sup> säädetään rautateiden infrastruktuurin kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisen yleisistä suuntaviivoista.

<sup>(1)</sup> EYVL C 321, 20.10.1998, s. 10, ja EYVL C 116 E, 26.4.2000, s. 40.

<sup>(2)</sup> EYVL C 209, 22.7.1999, s. 22.

<sup>(3)</sup> EYVL C 57, 29.2.2000, s. 40.

<sup>(4)</sup> Euroopan parlamentin lausunto, annettu 10. maaliskuuta 1999 (EYVL C 175, 21.6.1999, s. 120), vahvistettu 27. lokakuuta 1999 (EYVL C 154, 5.6.2000, s. 22), neuvoston yhteinen kanta, vahvistettu 28. maaliskuuta 2000 (EYVL C 178, 27.6.2000, s. 28), ja Euroopan parlamentin päätös, tehty 5. heinäkuuta 2000 (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä), Euroopan parlamentin päätös, tehty 1. helmikuuta 2001, sekä neuvoston päätös, tehty 20. joulukuuta 2000.

<sup>(5)</sup> EYVL 237, 24.8.1991, s. 25, direktiivi sellaisena kuin se on muutettuna Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2001/12/EY (ks. tämän virallisen lehden sivu 1).

<sup>(6)</sup> EYVL L 143, 27.6.1995, s. 75.

(4) Kyseiset direktiivit eivät ole estäneet huomattavaa vaihtelua rautateiden infrastruktuurimaksujen määrätymisperusteissa ja suuruudessa sekä kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämismenettelyjen muodossa ja kestossa.

(5) Jotta kaikille rautatieyrityksille voitaisiin varmistaa avoimuus ja ketään syrjimätön pääsy rautateiden infrastruktuurikapasiteetin käyttöön, kaikki markkinoille pääsyyn tarvittavat tiedot on määrä julkaista verkkoselostuksessa.

(6) Rautateiden infrastruktuurin kapasiteetin käyttöoikeuden asianmukaiset myöntämismenettelyt ja kilpailukykyiset liikenteenharjoittajat tuottavat yhdessä hyvän liikenne- ja turvallisuuden tasapainon.

(7) Rautateiden infrastruktuurin optimaalisen käytön edistämiseksi osaltaan vähennetään yhteiskunnalle liikenteestä aiheutuvia kustannuksia.

(8) Tehokas tavaraliikenne ja erityisesti tehokas rajat ylittävä tavaraliikenne edellyttävät markkinoiden avaamistoimenpiteitä.

(9) Jäsenvaltioiden olisi voitava sallia se, että rautatiepalvelujen ostajat osallistuvat suoraan kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämismenettelyyn.

(10) Euroopan rautateiden elvyttäminen laajentamalla kansainvälisen tavaraliikenteen pääsyä Euroopan laajuiseen tavaraliikenneverkkoon edellyttää liikennemuotojen rehellistä kilpailua rautatie- ja maantieliikenteen välillä erityisesti siten, että erilaiset ulkoiset vaikutukset otetaan asianmukaisesti huomioon. Rautateiden infrastruktuurin asianmukaiset hinnoittelujärjestelmät sekä muiden liikennemuotojen hinnoittelujärjestelmät ja kilpailukykyiset liikenteenharjoittajat tuottavat yhdessä parhaan mahdollisen tasapainon eri liikennemuotojen välillä.

(11) Hinnoittelujärjestelmissä ja kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämismenettelyissä kaikille yrityksille olisi mahdollistettava yhtäläinen ja ketään syrjimätön markkinoille pääsy, ja niissä on mahdollisuuksien mukaan pyrittävä täyttämään kaikkien käyttäjien ja liikennetyyppien tarpeet oikeudenmukaisella ja ketään syrjimättömällä tavalla.

- (12) Jäsenvaltioiden asettamissa puitteissa hinnoittelujärjestelmien ja kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisyjärjestelmien olisi kannustettava rautateiden infrastruktuurin hallintoja optimoimaan infrastruktuurinsa käyttö.
- (13) Rautatieyritysten olisi saatava kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisyjärjestelmistä jatkuvasti selkeitä ja johdonmukaisia tietoja, joiden perusteella ne voivat tehdä järkeviä päätöksiä.
- (14) Jotta voitaisiin ottaa huomioon rautateiden infrastruktuurikapasiteetin käyttäjien ja mahdollisten käyttäjien tarpeet suunnitella liiketoimintaansa sekä asiakkaiden ja rahoittajien tarpeet, on tärkeää, että infrastruktuurin hallinto varmistaa, että infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeus myönnetään tavalla, jossa kuvastuu tarve pitää yllä ja parantaa palvelun luotettavuustasoa.
- (15) On suotavaa tarjota rautatieyrityksille ja infrastruktuurin hallinnolle kannustimia minimoida verkossa esiintyvät häiriöt ja parantaa sen suorituskykyä.
- (16) Infrastruktuurin hinnoittelujärjestelmien ja kapasiteetin käyttöoikeuksien myöntämisyjärjestelmien olisi mahdollistettava rehellinen kilpailu rautatiepalvelujen tarjonnassa.
- (17) On tärkeää ottaa huomioon liiketoiminnan vaatimukset sekä vaatimukset täyttävien hakijoiden että infrastruktuurin hallinnon osalta.
- (18) On tärkeää, että infrastruktuurin hallintojen käytettävissä olevat joustot tulevat täysin hyödynnetyiksi infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuksia myönnettäessä, kuitenkin niin, ettei synny ristiriitaa vaatimukset täyttävän hakijan kohtuullisten vaatimusten kanssa.
- (19) Kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämismenettelyn on oltava sellainen, ettei se aseta tarpeettomia rajoituksia muiden niiden yritysten aikomuksille, joilla on oikeus käyttää infrastruktuuria oman liiketoimintansa kehittämiseksi, tai joiden on tarkoitus hankkia tämä oikeus.
- (20) On syytä sallia infrastruktuurin hallintojen jonkinasteinen joustavuus, jotta mahdollistetaan infrastruktuuriverkon tehokkaampi hyödyntäminen.
- (21) Kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisyjärjestelmissä ja hinnoittelujärjestelmissä joudutaan mahdollisesti ottamaan huomioon se, että rautateiden infrastruktuuriverkon eri osat on saatettu suunnitella erilaisia pääasiallisia käyttäjiä silmällä pitäen.
- (22) Henkilöliikennepalveluja koskevat vaatimukset saattavat usein olla ristiriidassa tavaraliikenteen vaatimusten kanssa. Henkilöliikennepalvelujen vaatimukset saattavat johtaa verkkoon, joka on kalliimpi rakentaa ja ylläpitää kuin pelkästään tavaraliikennekäyttöön tarkoitettu verkko. Tavaraliikenteen ja henkilöliikenteen liikkuvan kaluston väliset kasvavat nopeuserot voivat johtaa näiden kahden liikennetyypin välisen ristiriidan kärjistymiseen.
- (23) Erilaisilla käyttäjillä ja käyttäjätyypeillä on usein erilainen vaikutus infrastruktuurikapasiteettiin ja eri palvelujen tarpeet on tasapainotettava oikein.
- (24) Julkisten viranomaisten kanssa tehdyn sopimuksen nojalla tarjottavat palvelut voivat edellyttää erityissääntöjä, jotta palvelut säilyisivät käyttäjien silmissä houkuttelevina.
- (25) Hinnoittelujärjestelmissä ja kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisyjärjestelmissä on otettava huomioon kapasiteetin jatkuvasti lisääntyvän kyllästymisen vaikutukset ja viime kädessä infrastruktuurikapasiteetin niukkuus.
- (26) Eri liikennetyypien suunnittelu vaatii eripituisen ajan, joten olisi suotavaa varmistaa, että aikataulujen laatimismenettelyn jälkeen tehdyt infrastruktuurikapasiteettia koskevat hakemukset voidaan täyttää.
- (27) Tietotekniikan käyttö voi nopeuttaa aikataulujen laatimismenettelyä ja parantaa niiden reagoitukykyä sekä hakijoiden mahdollisuuksia hakea kapasiteettia sekä lisätä mahdollisuuksia laatia reittejä, jotka kulkevat useamman kuin yhden infrastruktuurin hallinnon verkossa.
- (28) Parhaan mahdollisen tuloksen varmistamiseksi rautatieyrityksille olisi edellytettävä arvioinnin tekemistä infrastruktuurikapasiteetin käytöstä, jos käyttäjien tarpeiden tyydyttämiseksi tarvitaan kapasiteettia koskevien hakemusten yhteensovittamista.
- (29) Infrastruktuurin hallintojen määrävän aseman vuoksi on syytä edellyttää tutkimusta käytettävissä olevasta infrastruktuurikapasiteetista ja menetelmistä sen vahvistamiseksi, jos kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämismenettelyllä ei pystytä tyydyttämään käyttäjien tarpeita.
- (30) Tiedonpuute muiden rautatieyritysten pyynnöistä sekä järjestelmän sisäisistä rajoituksista saattaa vaikeuttaa infrastruktuurikapasiteettia koskevien hakemusten optimointia rautatieyrityksissä.
- (31) On tärkeää varmistaa käyttöoikeuden myöntämisyjärjestelmien parempi yhteensovittaminen, jotta turvattaisiin rautatieliikenteen parantunut houkuttelevuus sellaisessa liikenteessä, jossa käytetään useamman kuin yhden infrastruktuurin hallinnon verkkoa, erityisesti kansainvälisessä liikenteessä.

- (32) On tärkeää minimoida kilpailun vääristymät, joita hinnoitteluperiaatteissa esiintyvät merkittävät erot voivat aiheuttaa joko rautateiden infrastruktuurien tai eri liikennemuotojen välillä.
- (33) Olisi määriteltävä ne infrastruktuuripalvelujen osat, jotka ovat välttämättömiä, jotta liikenteenharjoittaja voi tarjota palveluja, ja jotka olisi tarjottava vähimmäiskäyttömaksuja vastaan.
- (34) Investoinnit rautateiden infrastruktuuriin ovat toivottavia, ja infrastruktuurin hinnoittelujärjestelmien olisi tarjottava infrastruktuurin hallinnoille kannustimia tehdä tarkoituksenmukaisia investointeja taloudellisesti järjeviin kohteisiin.
- (35) Hinnoittelujärjestelmillä annetaan taloudellisia viestejä käyttäjille. On tärkeää, että nämä viestit rautatieyrityksille ovat johdonmukaisia ja auttavat yrityksiä tekemään järjeviä päätöksiä.
- (36) Infrastruktuurimaksujen sopivan ja oikeudenmukaisen tason vahvistamiseksi infrastruktuurin hallintojen olisi kirjattava ja vahvistettava käyttöomaisuutensa arvo sekä muodostettava selkeä kuva infrastruktuurin toimintaan liittyvistä kustannustekijöistä.
- (37) Olisi varmistettava, että liikennettä koskevia päätöksiä tehtäessä otetaan huomioon ulkoiset kustannukset.
- (38) On tärkeää varmistaa, että kansainvälisen liikenteen maksut mahdollistavat rautateille markkinoiden tarpeita vastaavan toiminnan. Infrastruktuurimaksut olisi tämän vuoksi määriteltävä niiden kustannusten perusteella, jotka aiheutuvat suoraan junapalvelujen käytöstä.
- (39) Valtion rahoitettavaksi jäävä osuus riippuu siitä, miltä osin infrastruktuurien käyttömaksut kattavat kokonaiskustannukset. Jäsenvaltiot voivat vaatia maksujen erilaisia kokonaiskustannusten kattavuustasoja ottamalla mukaan sellaiset lisähinnat tai tuotto prosentit, jotka markkinat kestävät, kun kustannusten kattavuus tasapainotetaan rautateiden tavaraliikenteen intermodaalisen kilpailukyvyn kanssa. On kuitenkin toivottavaa, että jokaisessa infrastruktuurin hinnoittelujärjestelmässä mahdollistetaan rautatieverkon käyttömahdollisuus liikenteelle, joka voi korvata ainakin aiheuttamansa lisäkustannukset.
- (40) Rautateiden infrastruktuuri on luonnollinen monopoli. Tämän vuoksi on tarpeen tarjota infrastruktuurin hallinnoille kannustimia kustannusten vähentämiseksi ja infrastruktuurin hallinnonin tehostamiseksi.
- (41) Olisi otettava huomioon, että useiden vuosien ajan infrastruktuuriin ja teknologiaan tehtyjen investointien tason vuoksi ei ole ollut mahdollista luoda edellytyksiä todelliselle rautatieliikenteen kehittämiseksi. Näin ollen investointien määrä on aiheellista saattaa asianmukaiselle tasolle erityisesti Euroopan laajuisen rautateiden tavaraliikenneverkon perustamista silmällä pitäen muun muassa käytettävissä olevien yhteisön välineiden avulla, sanotun kuitenkin rajoittamatta jo vahvistettuja painopistealueita.
- (42) Rautatieyrityksille annettavien alennusten on oltava suhteessa tosiasiallisiin hallinnossa saavutettuihin kustannussäästöihin. Alennuksia voidaan käyttää myös infrastruktuurin tehokkaan käytön edistämiseen.
- (43) Rautatieyrityksille ja infrastruktuurin hallinnolle olisi tarjottava kannustimia minimoida verkossa esiintyvät häiriöt.
- (44) Kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämiseen liittyy infrastruktuurin hallinnolle aiheutuvia kustannuksia, joiden maksamista olisi edellytettävä.
- (45) Tarvitaan toimenpiteitä sen varmistamiseksi, että kaikilla yhteisön lainsäädännön nojalla toimiluvan saaneilla rautatieyrityksillä on asianmukainen turvallisuustodistus, ennen kuin ne voivat harjoittaa liikennettä jäsenvaltion alueella. Turvallisuustodistusten myöntämisen on tapahduttava yhteisön lainsäädännön mukaisesti.
- (46) Rautateiden infrastruktuurin tehokas hallinto ja oikeudenmukainen ja ketään syrjimätön käyttö edellyttävät sellaisen sääntelyelimen perustamista, joka valvoo näiden yhteisön sääntöjen soveltamista ja toimii muutoksenhakuelimenä riippumatta mahdollisuudesta hakea muutosta tuomioistuimelta.
- (47) Tarvitaan erityistoimenpiteitä, jotta otettaisiin huomioon tiettyjen jäsenvaltioiden erityinen geopoliittinen ja maantieteellinen sijainti, ja myös rautatiealan erityisjärjestelyjä monissa jäsenvaltioissa samalla, kun turvataan sisämarkkinoiden yhtenäisyys.
- (48) Tämän säädöksen täytäntöönpanemiseksi tarvittavista toimenpiteistä olisi päätettävä menettelystä komissiolle siirrettyä täytäntöönpanovaltaa käytettäessä 28 päivänä kesäkuuta 1999 tehdyn neuvoston päätöksen 1999/468/EY<sup>(1)</sup> mukaisesti.
- (49) Tämän direktiivin tavoitteita, joita ovat niiden järjestelyjen yhteensovittaminen jäsenvaltioissa, jotka koskevat rautateiden infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämistä ja käyttämisestä perittäviä maksuja sekä turvallisuustodistusten antamista, ei voida riittävästi saavuttaa jäsenvaltioiden toimin sen vuoksi, että on tarpeen taata oikeudenmukaiset ja ketään syrjimättömät infrastruktuurin käytön myöntämistä koskevat ehdot ja ottaa huomioon rautatieverkon olennaisten osien toiminnan selkeästi kansainvälinen luonne, vaan ne voidaan yhteen-

(<sup>1</sup>) EYVL L 184, 17.7.1999, s. 23.

sovitun ylikansallisen toiminnan tarpeen vuoksi paremmin saavuttaa yhteisön tasolla perustamissopimuksen 5 artiklassa vahvistettujen toissijaisuus- ja suhteellisuusperiaatteiden mukaisesti. Tässä direktiivissä ei ylitetä sitä, mikä on näiden tavoitteiden saavuttamiseksi tarpeen.

- (50) Tarvittavista toimenpiteistä rautatieyritysten kirjanpitojärjestelmien ja tilinpäätösten saamiseksi keskenään vertailukelpoisiksi 12 päivänä joulukuuta 1977 annettu neuvoston asetus (ETY) N:o 2830/77<sup>(1)</sup>, yhdenmukaisten kustannuslaskentaperiaatteiden vahvistamisesta rautatieyrityksille 19 päivänä syyskuuta 1978 annettu neuvoston asetus (ETY) N:o 2183/78<sup>(2)</sup>, rautateiden kansainvälisen tavaraliikenteen maksujen määrittämisestä 19 päivänä heinäkuuta 1982 tehty neuvoston päätös 82/529/ETY<sup>(3)</sup>, rautateiden kaupallisesta itsenäisyydestä niiden kansainvälisen henkilö- ja matkatavaraliikenteen hoitamisessa 25 päivänä heinäkuuta 1983 tehty neuvoston päätös 83/418/ETY<sup>(4)</sup> sekä direktiivi 95/19/EY korvataan nyt tällä direktiivillä ja ne olisi siten kumottava,

OVAT ANTANEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

## I LUKU

### JOHDANTOSÄÄNNÖKSET

#### 1 artikla

#### Soveltamisala

1. Tässä direktiivissä määritellään periaatteet ja menettelytavat, joita sovelletaan rautateiden infrastruktuurin käyttömaksujen määrittämiseen ja perimiseen sekä rautateiden infrastruktuurin kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämiseen.

Jäsenvaltioiden on varmistettava, että rautateiden infrastruktuurin hinnoittelujärjestelmissä ja kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisyjärjestelmissä noudatetaan tässä direktiivissä vahvistettuja periaatteita ja siten infrastruktuurin hallinnolle annetaan mahdollisuus markkinoida ja hyödyntää mahdollisimman tehokkaasti käytettävissä olevaa infrastruktuurikapasiteettia.

<sup>(1)</sup> EYVL L 334, 24.12.1977, s. 13, asetus sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna vuoden 1994 liittymissopimuksella.

<sup>(2)</sup> EYVL L 258, 21.9.1978, s. 1, asetus sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna vuoden 1994 liittymissopimuksella.

<sup>(3)</sup> EYVL L 234, 9.8.1982, s. 5, päätös sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna vuoden 1994 liittymissopimuksella.

<sup>(4)</sup> EYVL L 237, 26.8.1983, s. 32, päätös sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna vuoden 1994 liittymissopimuksella.

2. Tätä direktiiviä sovelletaan rautateiden infrastruktuurin käyttöön sisäisessä ja kansainvälisessä rautatieliikenteessä.

3. Jäsenvaltiot saavat olla soveltamatta tätä direktiiviä:

- erillisiin rautateiden infrastruktuurin henkilöliikenteen lähiverkkoihin ja alueellisiin verkkoihin;
- verkkoihin, jotka on tarkoitettu ainoastaan kaupunkien ja esikaupunkien henkilöliikenteeseen;
- alueellisiin verkkoihin, joita direktiivin 91/440/ETY soveltamisalaan kuulumaton rautatieyritys käyttää yksinomaan alueellisiin tavaraliikennepalveluihin, kunnes toinen hakija hakee kyseisen verkon kapasiteetin käyttöoikeutta;
- yksityisomistuksessa oleviin rautateiden infrastruktuureihin, joita infrastruktuurin omistaja käyttää yksinomaan omiin tavarakuljetuksiinsa.

4. Sukkulaliikennepalvelut, joita tarjotaan maantieliikenteen ajoneuvoille Kanaalitunnelin läpi, eivät kuulu tämän direktiivin soveltamisalaan.

## 2 artikla

### Määritelmät

Tässä direktiivissä tarkoitetaan:

- 'käyttöoikeuden myöntämisellä' infrastruktuurin hallinnon suorittamaa rautateiden infrastruktuurin kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämistä;
- 'hakijalla' toimiluvan saanutta rautatieyritystä ja/tai rautatieyritysten kansainvälistä ryhmittymää, ja jäsenvaltioissa, joissa tällaisesta mahdollisuudesta säädetään, myös muita luonnollisia henkilöitä ja/tai oikeushenkilöitä, kuten asetuksessa (ETY) N:o 1191/69<sup>(5)</sup> tarkoitettuja viranomaisia sekä laivaa, huolitsijoita ja yhdistettyjen kuljetusten harjoittajia, jotka joko julkisen palvelun tarjoamiseen liittyvistä tai kaupallisista syistä haluavat hankkia infrastruktuurikapasiteettia rautatieliikenteen harjoittamista varten kyseisen jäsenvaltion alueella;
- 'ylikuormitetulla infrastruktuurilla' infrastruktuurin osaa, johon kohdistuvaa infrastruktuurikapasiteetin kysyntää ei voida tiettyinä aikoina täysin tyydyttää edes kapasiteetin varaushakemusten yhteensovittamisen jälkeen;

<sup>(5)</sup> Neuvoston asetus (ETY) N:o 1191/69, annettu 26 päivänä kesäkuuta 1969, julkisten palvelujen käsitteeseen rautatie-, maantie- ja sisävesiliikenteessä olennaisesti kuuluvia velvoitteita koskevista jäsenvaltioiden toimenpiteistä (EYVL L 156, 28.6.1969, s. 1), asetus sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna asetuksella (EY) N:o 1893/91 (EYVL L 169, 29.6.1991, s. 1).

- d) 'kapasiteetin vahvistamissuunnitelmalla' toimenpidettä tai toimenpiteiden sarjaa, jonka toteuttamiselle on vahvistettu aikataulu ja jonka tarkoituksena on vähentää niitä kapasiteetin rajoituksia, jotka ovat johtaneet infrastruktuurin osan nimeämiseen 'ylikuormitetuksi infrastruktuuriksi';
- e) 'yhteensovittamisella' menettelyä, jonka avulla käyttöoikeuden myöntämisestä vastaava elin ja hakijat yrittävät ratkaista tilanteet, joissa on kilpailevia infrastruktuurikapasiteettia koskevia varaushakemuksia;
- f) 'puitesopimuksella' julkis- tai yksityisoikeuteen perustuvaa oikeudellisesti sitovaa yleistä sopimusta, jossa määritetään hakijan ja infrastruktuurin hallinnon tai käyttöoikeuden myöntämisestä vastaavan elimen oikeudet ja velvoitteet yhtä liikenteen aikataulun kautta pidemmäksi ajaksi myönnettävän infrastruktuurikapasiteetin ja samalta ajalta perittävien maksujen osalta;
- g) 'infrastruktuurikapasiteetilla' mahdollisuutta laatia aikatauluja reiteille, joiden käyttöoikeutta on haettu tietyksi ajaksi infrastruktuurin jollekin osuudelle;
- h) 'infrastruktuurin hallinnolla' elintä tai yritystä, joka on vastuussa erityisesti rautateiden infrastruktuurin rakentamisesta ja ylläpidosta. Tämä voi käsittää myös infrastruktuurin valvonta- ja turvajärjestelmien hallinnon. Verkkoa tai verkon osaa koskevat infrastruktuurin hallinnon tehtävät voidaan antaa eri elimille tai yrityksille;
- i) 'verkolla' koko infrastruktuurin hallinnon omistamaa ja/tai hallinnoimaa rautateiden infrastruktuuria;
- j) 'verkkoselostuksella' asiakirjaa, jossa esitellään yksityiskohdaisesti hinnoittelujärjestelmiin ja kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisyjärjestelmiin sovellettavat yleiset säännöt, määräajat, menettelyt ja perusteet. Siinä on oltava myös muut tiedot, joita tarvitaan infrastruktuurikapasiteettia koskevissa hakemuksissa;
- k) 'rautatieyrityksellä' yksityistä tai julkista yritystä, jolla on yhteisön voimassa olevan lainsäädännön mukainen lupa ja joka päätoimenaan harjoittaa rautateiden tavara- ja/tai matkustajaliikennettä ja joka on velvollinen huolehtimaan vetopalveluista; tähän kuuluvat myös yksinomaan vetopalveluja tarjoavat yritykset;
- l) 'reitillä' infrastruktuurikapasiteettia, joka tarvitaan tietyn junan kuljettamiseen paikasta toiseen tietyinä ajankohtana;
- m) 'liikenteen aikataululla' tietoja, joissa kuvataan kaikki junien ja liikkuvan kaluston suunniteltu liikkuminen kyseisessä infrastruktuurissa aikataulun voimassaoloaikana.

## 3 artikla

**Verkkoselostus**

1. Infrastruktuurin hallinnon on asianomaisia osapuolia kuultuaan laadittava ja julkaistava verkkoselostus, joka on saatavissa sellaista maksua vastaan, joka ei saa ylittää tämän selostuksen julkaisemisesta aiheutuvia kustannuksia.
2. Verkkoselostuksessa on esiteltävä rautatieyritysten käytävissä oleva infrastruktuuri. Siihen on sisällyttävä tietoja kyseisen rautateiden infrastruktuurin käyttöä koskevien edellytysten määrittelystä. Verkkoselostuksen sisältö on liitteessä I.
3. Verkkoselostus on pidettävä ajan tasalla ja sitä on tarvittaessa muutettava.
4. Verkkoselostus on julkaistava vähintään neljä kuukautta ennen infrastruktuurin kapasiteettia koskevien hakemusten jättämiseksi asetetun määräajan päättymistä.

## II LUKU

**INFRASTRUKTUURIMAKSUT**

## 4 artikla

**Maksujen vahvistaminen, määrääminen ja periminen**

1. Jäsenvaltioiden on vahvistettava hinnoitteluperiaatteet ottaen kuitenkin huomioon hallinnon riippumattomuus, josta säädetään direktiivin 91/440/ETY 4 artiklassa.

Ottaen huomioon mainittu hallinnon riippumattomuus, jäsenvaltioiden on myös vahvistettava hinnoittelun erityissäännöt tai annettava asiaa koskeva valtuutus infrastruktuurin hallinnolle. Infrastruktuurin käyttömaksujen määrittelystä ja perimisestä vastaa infrastruktuurin hallinto.

2. Jos infrastruktuurin hallinto ei ole oikeudelliselta muodoltaan, organisaatioltaan tai päätöksenteoltaan rautatieyrityksestä riippumaton, tässä luvussa esitetyt muut toiminnot kuin maksujen perimisen suorittaa hinnoitteluelin, joka on oikeudelliselta muodoltaan, organisaatioltaan ja päätöksenteoltaan rautatieyrityksestä riippumaton.

3. Infrastruktuurin hallintojen on toimittava yhteistyössä sellaisten rautatiepalvelujen tehokkaan toiminnan varmistamiseksi, jotka ulottuvat useamman kuin yhden verkon alueelle. Infrastruktuurin hallinnot pyrkivät erityisesti takaamaan sen, että kansainvälinen rautateiden tavaraliikenne on mahdollisimman kilpailukykyinen, ja varmistamaan Euroopan laajuisen rautateiden tavaraliikenneverkon tehokkaan käytön. Tämän mahdollistamiseksi hallinnot voivat perustaa tarpeelliseksi katsomiaan yhteisiä organisaatioita. Tämän direktiivin säännökset koskevat kaikkea yhteistyötä ja kaikkia yhteisiä organisaatioita.

4. Infrastruktuurin hallinnon on varmistettava, että voimassa oleva hinnoittelujärjestelmä perustuu samoihin periaatteisiin koko verkon alueella 8 artiklan 2 kohdan mukaisia erityisjärjestelyjä lukuun ottamatta.

5. Infrastruktuurin hallinnon on varmistettava, että hinnoittelujärjestelmien soveltaminen johtaa tasapuolisten ja ketään syrjimättömien maksujen perimiseen eri rautatieyrittäjiltä, jotka tarjoavat vastaavia palveluja samanlaisella markkinoiden osalla, ja että tosiasiallisesti sovellettavat maksut ovat verkkoselostuksessa määrättyjen sääntöjen mukaisia.

6. Infrastruktuurin hallinnon tai hinnoitteluelimen on kunnioitettava hakijoiden sille toimittamiin tietoihin liittyviä liikesalaisuuksia.

#### 5 artikla

#### Palvelut

1. Rautatieyrittäjille on tarjottava ketään syrjimättömin perustein liitteessä II esitetyt vähimmäiskäyttömahdollisuudet ja radan käyttömahdollisuudet palveluihin pääsyä varten. Liitteessä II olevassa 2 kohdassa mainittuja palveluja on tarjottava ketään syrjimättömällä tavalla, ja rautatieyrittäjien hakemus voidaan evätä ainoastaan, jos on olemassa markkinaolosuhteiden mukaisia toteuttamiskelpoisia vaihtoehtoja. Jos palveluja tarjoo useampi kuin yksi infrastruktuurin hallinto, "pääinfrastruktuurin" tarjoajan on pyrittävä kaikkia kohtuullisia keinoja käyttäen helpottamaan näiden palvelujen saantia.

2. Jos infrastruktuurin hallinto tarjoaa jotakin liitteessä II olevassa 3 kohdassa tarkoitetuista palveluista lisäpalveluina, sen on toimitettava ne pyynnöstä jokaiselle rautatieyrittäjälle.

3. Rautatieyrittäjät voivat hakea muita liitteessä II olevassa 4 kohdassa lueteltuja oheispalveluja infrastruktuurin hallinnolta tai muilta palvelujen tarjoajilta. Infrastruktuurin hallinto ei ole velvollinen toimittamaan näitä oheispalveluja.

#### 6 artikla

#### Infrastruktuurikustannukset ja tilit

1. Jäsenvaltioiden on vahvistettava vaatimukset ja tarvittaessa myös ennakkomaksut sen varmistamiseksi, että tavanomaisissa liikeolosuhteissa ja kohtuullisen ajanjakson aikana infrastruktuurin hallinnon tileissä ovat keskenään tasapainossa toisaalta infrastruktuurin käyttömaksuista saatavat tulot, muista kaupallisista toimista aiheutuvat ylijäämät ja valtion rahoitus sekä toisaalta infrastruktuurista aiheutuvat menot.

Jäsenvaltio voi 7 ja 8 artiklassa säädettyjen hinnoitteluperiaatteiden puitteissa edellyttää, että infrastruktuurin hallinto saattaa tilinsä tasapainoon ilman valtion rahoitusta, sanotun kuiten-

kaan rajoittamatta sitä, että pitkän aikavälin tavoitteena saattaa olla se, että infrastruktuurin käyttäjä kattaa kaikkien liikennemuotojen infrastruktuurikustannukset tasapuolisen ja syrjimättömän liikennemuotojen välisen kilpailun pohjalta, jos rautatie liikenne pystyy kilpailemaan muiden liikennemuotojen kanssa

2. Infrastruktuurin hallinnolle on tarjottava kannustimia infrastruktuurin tarjoamisesta aiheutuvien kustannusten vähentämiseksi ja sen käytöstä perittävien maksujen alentamiseksi kiinnittäen aiheellista huomiota turvallisuuteen sekä infrastruktuuripalvelun laadun ylläpitämiseen ja parantamiseen.

3. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että 2 kohdassa säädetyt kannustimet toteutetaan joko toimivaltaisen viranomaisen ja infrastruktuurin hallinnon välisellä sopimuksella, jonka kesto on vähintään kolme vuotta ja jossa määrätään valtion rahoituksesta, tai perustamalla aiheelliset valvontatoimenpiteet, joihin liittyy riittävä toimivalta.

4. Kun tehdään sopimus, sopimuksen ehdoista ja niiden maksujen määräytymisperusteista, joista on sovittu rahoituksen antamiseksi infrastruktuurin hallinnolle, on sovittava etukäteen koko sopimuskauden ajaksi.

5. On luotava menetelmä kustannusten jakamiseksi. Jäsenvaltiot voivat edellyttää etukäteishyväksyntää. Tämä menetelmä olisi saatettava ajoittain ajan tasalle siten, että se vastaisi parhainta kansainvälistä käytäntöä.

#### 7 artikla

#### Hinnoitteluperiaatteet

1. Rautateiden infrastruktuurin käyttömaksut on maksettava infrastruktuurin hallinnolle, ja ne on käytettävä sen liiketoimien rahoittamiseen.

2. Jäsenvaltiot voivat vaatia, että infrastruktuurin hallinto toimittaa kaikki tarvittavat tiedot asetetuista maksuista. Infrastruktuurin hallinnon on tässä suhteessa pystyttävä perusteellisesti, että kultakin liikenteenharjoittajalta 4–12 artiklan mukaisesti tosiasiallisesti laskutettavat infrastruktuurimaksut noudattavat verkkoselostuksessa määrättyä menettelyä, sääntöjä ja tapauskohtaisesti taulukoita.

3. Vähimmäiskäyttömahdollisuuksista ja radan käyttömahdollisuuksista palveluihin pääsyä varten perittävät infrastruktuurimaksut on vahvistettava niiden kustannusten perusteella, jotka aiheutuvat suoraan rautatieliikenteen harjoittamisesta, sanotun kuitenkaan rajoittamatta 4 tai 5 kohdan tai 8 artiklan soveltamista.

4. Infrastruktuurin käyttömaksuun voi sisältyä maksu, jossa otetaan huomioon kapasiteetin niukkuus määriteltävällä infrastruktuurin osalla aikoina, jolloin se on ylikuormitettu.

5. Infrastruktuurin käyttömaksua voidaan tarkistaa junan toiminnasta aiheutuvien ympäristövaikutusten kustannusten huomioon ottamiseksi. Tällainen tarkistus on suhteutettava aiheutetun vaikutuksen suuruuteen.

Infrastruktuurin hallinnon kokonaistuloja kartuttavien ympäristömaksujen sisällyttäminen hintoihin on kuitenkin sallittua ainoastaan siinä tapauksessa, että kilpailevissakin liikennemuodoissa peritään samantasoisia maksuja.

Jos muissa kilpailevissa liikennemuodoissa ei peritä vertailukelpoisella tasolla olevia ympäristökustannuksiin perustuvia maksuja, tällainen tarkistus ei saa vaikuttaa infrastruktuurin hallinnon saamien kokonaistulojen määrään. Jos rautatiet ja muut kilpailevat liikennemuodot ovat ottaneet käyttöön ympäristökustannuksiin perustuvat vertailukelpoiset maksut ja tästä aiheutuu ylimääräisiä tuloja, jäsenvaltiot saavat päättää, kuinka kyseiset tulot käytetään.

6. Epäsuotuisien ja suhteettomien vaihtelujen välttämiseksi 3, 4 ja 5 kohdassa tarkoitettujen maksut voidaan laskea keskimääräisinä kohtuulliselta junaliikenteen määrältä ja aikaväliltä. Infrastruktuurin käyttömaksujen suuruus on kuitenkin suhteutettava liikenteen osuuteen kustannuksista.

7. Tätä artiklaa ei sovelleta liitteessä II olevassa 2 kohdassa tarkoitettuun palvelujen tarjontaan. Liitteessä II olevassa 2 kohdassa tarkoitettujen palvelujen hinnoittelussa on kuitenkin otettava huomioon rautatiealan kilpailutilanne, sanotun kuitenkin rajoittamatta edellä säädetyn soveltamista.

8. Jos liitteessä II olevassa 3 ja 4 kohdassa luetellut lisäpalvelut ja oheispalvelut tarjoaa ainoastaan yksi palveluntarjoaja, palvelusta perittävä maksu on sidottava sen tarjoamisesta aiheutuviin kustannuksiin todellisen käyttöasteen perusteella.

9. Kapasiteetista, jota käytetään infrastruktuurin ylläpitoon, voidaan periä maksu. Tällaiset maksut eivät saa ylittää ylläpidosta infrastruktuurin hallinnolle aiheutuvaa tulojen nettomenetystä.

#### 8 artikla

### Hinnoitteluperiaatteisiin liittyvät poikkeukset

1. Saadakseen infrastruktuurin hallinnolle aiheutuneet kustannukset katetuksi täysimääräisesti, jäsenvaltio voi markkinoiden niin salliessa periä lisähintoja toimivien, avointen ja ketään syrjimättömien periaatteiden perusteella taaten kuitenkin samalla erityisesti kansainvälisen rautateiden tavaraliikenteen mahdollisimman hyvän kilpailukyvyyn. Hinnoittelujärjestelmässä on otettava huomioon rautatieyritysten aikaansaama tuottavuuden kasvu.

Maksut eivät kuitenkaan saa olla niin korkeita, että infrastruktuuria ei voida käyttää sellaiset markkinalohkot, jotka pystyvät maksamaan vähintään rautatiepalvelujen käytöstä suoraan aiheutuvat kustannukset sekä sen katetuoton, jonka markkinat kestävät.

2. Infrastruktuurin hallinto voi tulevia erityisiä investointihankkeita tai sellaisia erityisiä investointihankkeita varten, jotka on saatettu päätökseen aikaisintaan viisitoista vuotta ennen tämän direktiivin voimaantuloa, määrätä tai pitää voimassa korkeampia maksuja, jotka perustuvat kyseisten hankkeiden pitkän aikavälin kustannuksiin, jos hankkeet lisäävät tehokkuutta ja/tai kustannusvaikuttavuutta ja jos niihin ei muuten voida tai olisi voitu ryhtyä. Tällaisiin maksujärjestelyihin voi myös sisältyä uusiin investointeihin liittyvien riskien jakamista koskevia sopimuksia.

3. Syrjinnän estämiseksi on varmistettava, että infrastruktuurin hallinnon keskimääräiset maksut ja rajakustannuksiin perustuvat maksut infrastruktuurin samanlaisesta käytöstä ovat vertailukelpoisia ja että samanlaisilta palveluilta samalla markkinalohkolla peritään samanlaiset maksut. Infrastruktuurin hallinnon on osoitettava verkkoselostuksessa, että hinnoittelujärjestelmä täyttää nämä vaatimukset, edellyttäen, että tämä voidaan tehdä ilmaisematta liikesalaisuuksia.

4. Jos infrastruktuurin hallinto aikoo muuttaa 1 kohdassa tarkoitettuja hinnoittelujärjestelmän olennaisia osia, sen on julistettava ne vähintään kolme kuukautta aikaisemmin.

#### 9 artikla

### Alennukset

1. Sen estämättä, mitä tämän direktiivin 7 artiklan 3 kohdassa säädetään, kaikissa alennuksissa, joita infrastruktuurin hallinto antaa rautatieyrityksiltä mistä tahansa palveluista perimistään maksuista, on noudatettava tässä artiklassa vahvistettuja perusteita, sanotun kuitenkin rajoittamatta perustamissopimuksen 81, 82, 86 ja 87 artiklan soveltamista.

2. Lukuun ottamatta 3 kohtaa alennukset eivät voi olla suuremmat kuin infrastruktuurin hallinnolle hallintokustannusten osalta koitua todellinen säästö. Alennuksen suuruutta määrittäessä ei voida ottaa huomioon kustannussäästöjä, jotka on jo otettu huomioon perittävässä maksussa.

3. Infrastruktuurin hallinto voi ottaa käyttöön kaikille infrastruktuurin käyttäjille tarkoitettuja järjestelmiä, jotka koskevat määrättyjä liikennevirtoja, ja joissa myönnetään määräaikaista alennuksia uusien rautatieliikennepalvelujen kehittämisen edistämiseksi, tai alennuksia, joilla kannustetaan käyttämään erityisen vähän käytettyjä ratoja.

4. Alennukset saavat koskea vain niitä maksuja, jotka peritään määrättyä infrastruktuurin osalta.

5. Samanlaisiin palvelutyyppeihin on sovellettava samanlaisia alennusjärjestelmiä.

#### 10 artikla

### Järjestelmä sellaisten ympäristö-, onnettomuus- ja infrastruktuurikustannusten korvaamiseksi, joilla muita kuljetusmuotoja ei rasiteta

1. Jäsenvaltiot voivat perustaa tietyksi määräajaksi järjestelmän, jolla korvataan rautateiden infrastruktuurin käytön osalta ne ympäristö-, onnettomuus- ja infrastruktuurikustannukset, joilla ei todistetusti rasiteta kilpailevia kuljetusmuotoja, jos nämä kustannukset ylittävät rautateiden vastaavanlaiset kustannukset.

2. Jos yksinoikeudella toimiva liikenteenharjoittaja saa korvausta, korvauksen saamisen on näytävä vastaavana etuna käyttäjälle.

3. Käytetyn menetelmän ja tehtyjen laskelmien on oltava julkisia. Erityisesti on oltava mahdollista osoittaa ne kilpailevan liikenneinfrastruktuurin erityiset perimättä jääneet kustannukset, joilta vältytään, sekä varmistaa, että järjestely myönnetään yrityksille ketään syrjimättömin perustein.

4. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että tällainen järjestelmä on perustamissopimuksen 73, 87, ja 88 artiklan mukainen.

#### 11 artikla

### Suorituskannustinjärjestelmä

1. Infrastruktuurin hinnoittelujärjestelmien on suorituskannustinjärjestelmän avulla kannustettava rautatieyrityksiä ja infrastruktuurin hallintoa minimoimaan häiriöt ja parantamaan rautatieverkon suorituskykyä. Tähän saattaa sisältyä seuraamuksia verkon toiminnalle häiriötä tuottavista toimista, korvauksia häiriöistä kärsiville yrityksille ja palkintomaksuja ennakoitua paremmasta suorituskyvystä.

2. Suorituskannustinjärjestelmän peruseriaatteita sovelletaan koko verkkoon.

#### 12 artikla

### Kapasiteetin varausmaksut

Infrastruktuurin hallinto voi periä asianmukaisen maksun kapasiteetista, jota on pyydetty mutta jätetty käyttämättä. Maksulla on kannustettava kapasiteetin tehokasta käyttöä.

Infrastruktuurin hallinnon on kyettävä aina ilmoittamaan rautatieyritysten käyttöön myönnetty infrastruktuurikapasiteetti kaikille, joiden etua asia koskee.

#### III LUKU

### INFRASTRUKTUURIKAPASITEETIN KÄYTTÖOIKEUDEN MYÖNTÄMINEN

#### 13 artikla

### Kapasiteettioikeudet

1. Infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntää infrastruktuurin hallinto, eikä oikeuden saanut hakija voi siirtää myönnettyä käyttöoikeutta toiselle yritykselle tai yksikölle.

Kaupan käyminen infrastruktuurikapasiteetilla on kielletty ja aiheuttaa sen, että kapasiteettia ei enää myönnetä.

Siirtona ei pidetä sitä, että jokin rautatieyritys käyttää kapasiteettia sellaisen hakijan liiketoimintaan, joka ei itse ole rautatieyritys.

2. Oikeus tietyn infrastruktuurikapasiteetin käyttöön reittien muodossa voidaan myöntää hakijoille enintään yhdeksi liikenteen aikataulun kaudeksi.

Infrastruktuurin hallinto ja hakija voivat tehdä 17 artiklan mukaisen puitesopimuksen kyseessä olevan rautateiden infrastruktuurikapasiteetin käytöstä yhtä liikenteen aikataulun kautta pidemmäksi ajaksi.

3. Infrastruktuurin hallintojen ja hakijoiden oikeudet ja velvollisuudet kapasiteetin käyttöoikeuksien myöntämisen osalta määritellään sopimuksissa tai lainsäädännössä.

#### 14 artikla

### Infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntäminen

1. Jäsenvaltiot voivat vahvistaa periaatteet infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämiselle rajoittamatta kuitenkaan hallinnon riippumattomuutta, josta säädetään direktiivin 91/440/ETY 4 artiklassa. Kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisestä on laadittava erityissäännöt. Infrastruktuurin hallinnon on huolehdittava kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämismenettelyistä. Infrastruktuurin hallinnon on erityisesti varmistettava, että infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeudet myönnetään oikeudenmukaisin ja ketään syrjimättömin perustein ja yhteisön lainsäädännön mukaisesti.



2. Jos infrastruktuurin hallinto ei ole oikeudelliselta muodoltaan, organisaatioltaan tai päätöksenteoltaan rautatieyrytyksestä riippumaton, 1 kohdassa tarkoitetut ja tässä luvussa esitetyt toiminnot suorittaa käyttöoikeuden myöntävä elin, joka on oikeudelliselta muodoltaan, organisaatioltaan ja päätöksenteoltaan rautatieyrytyksestä riippumaton.

3. Infrastruktuurin hallinnon ja käyttöoikeuden myöntävän elimen on kunnioitettava sille toimitettuihin tietoihin liittyviä liikesalaisuuksia.

#### 15 artikla

### Yhteistyö infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämiseksi useampaan kuin yhteen verkkoon

1. Infrastruktuurin hallintojen on toimittava yhteistyössä, jotta voidaan tehokkaasti myöntää useamman kuin yhden verkon alueella sijaitseva infrastruktuurikapasiteetti ja myöntää sitä koskevat käyttöoikeudet. Niiden on järjestettävä kansainväliset reitit osana Euroopan laajuista rautateiden tavaraliikenneverkkoa. Niiden on perustettava tällaisen toiminnan edellyttämät menettelyt. Tämän direktiivin säännökset koskevat kyseisiä menettelyjä.

Infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisen yhteensovittamiseksi kansainvälisellä tasolla perustettuun menettelyyn on kaikkien niiden rautateiden infrastruktuurien hallintojen edustajien osallistuttava, joiden tekemillä kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisestä koskevilla päätöksillä on vaikutusta yhteen tai useampaan muuhun infrastruktuurin hallintoon. Tähän menettelyyn voi osallistua myös yhteisön asianmukaisia yhteisön ulkopuolisten infrastruktuurien hallintojen edustajia. Komissiolle on ilmoitettava organisaation kokouksista, ja se on kutsuttava osallistumaan niihin tarkkailijana.

2. Kokouksissa tai muissa toimissa, joiden tarkoituksena on mahdollistaa infrastruktuurin kapasiteetin myöntäminen verkkojen väliseen rautatieliikenteeseen, päätöksiä tekevät ainoastaan infrastruktuurin hallintojen edustajat.

3. Edellä 1 kohdassa tarkoitettuun yhteistyöhön osallistuvien osapuolten on varmistettava, että organisaation jäsenyyttä ja toimintamenetelmiä koskevat tiedot sekä kaikki infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden arvioinnissa ja myöntämisessä käytettävät perusteet ovat julkisia.

4. Edellä 1 kohdassa tarkoitettujen yhteistyön yhteydessä infrastruktuurin hallintojen on arvioitava tarve perustaa kansainvälisiä reittejä tavarajunaliikenteen helpottamiseksi, sekä tarvittaessa ehdottaa ja järjestää kyseisiä reittejä, joiden osalta noudatetaan 23 artiklassa tarkoitettua *ad hoc* -hakemusmenettelyä.

Hakijoiden on voitava käyttää tällaisia etukäteen järjestettyjä kansainvälisiä reittejä minkä tahansa yhteistyöhön osallistuvan infrastruktuurin hallinnon kautta.

#### 16 artikla

### Hakijat

1. Infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeutta voivat hakea rautatieyrytykset ja niiden kansainväliset ryhmittymät sekä niiden jäsenvaltioiden alueella, jotka sen sallivat, muut 2 artiklan b kohdan määritelmän mukaiset hakijat. Jäsenvaltio voi myös sallia muiden hakijoiden hakea infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeutta alueellaan.

2. Infrastruktuurin hallinto voi asettaa vaatimuksia hakijoille varmistaakseen, että sen oikeutetut odotukset saatavista tuloista ja infrastruktuurin käytöstä turvataan. Tällaisten sääntöjen on oltava asianmukaisia, avoimia ja ketään syrjimättömiä. Kyseiset vaatimukset on julkaistava verkkoselostuksessa osana kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisestä koskevia periaatteita, ja niistä on ilmoitettava komissiolle.

3. Edellä 2 kohdassa tarkoitetut vaatimukset voivat koskea ainoastaan sellaisen taloudellisen takuun antamista, joka ei ylitä hakijan suunniteltuun toiminta-asteeseen suhteutettua tarkoituksenmukaista tasoa, sekä vakuutusta kyvystä tehdä tarjouksia, jotka ovat infrastruktuurikapasiteetin myöntämiseen liittyvien edellytysten kanssa yhdenmukaisia.

#### 17 artikla

### Puitesopimukset

1. Hakijan kanssa voidaan tehdä puitesopimus, sanotun kuitenkaan rajoittamatta perustamissopimuksen 81, 82 ja 86 artiklan soveltamista. Puitesopimuksessa eritellään sen infrastruktuurikapasiteetin ominaispiirteet, jota hakija hakee, ja jota sille tarjotaan yhtä liikenteen aikataulun kautta pidemmäksi ajaksi. Puitesopimuksessa ei määritetä reittiä yksityiskohtaisesti, vaan sen avulla on pyrittävä vastaamaan hakijan oikeutettuihin kaupallisiin tarpeisiin. Jäsenvaltio voi vaatia, että tämän direktiivin 30 artiklassa tarkoitettujen sääntelyelimen on ennakkolta hyväksyttävä tällainen puitesopimus.

2. Puitesopimukset eivät saa estää muita hakijoita tai liikennepalveluja käyttämästä kyseistä infrastruktuuria.

3. Puitesopimusta on voitava muuttaa tai rajoittaa, jotta mahdollistetaan rautateiden infrastruktuurin entistä tehokkaampi käyttö.

4. Puitesopimukseen voi sisältyä määräyksiä seuraamuksista siltä varalta, että sopimusta joudutaan muuttamaan, tai se joudutaan purkamaan.

5. Puitesopimus on periaatteessa voimassa viisi vuotta. Eri-tyistapauksissa infrastruktuurin hallinto voi sopia lyhyemmästä tai pidemmästä voimassaoloajasta. Viittä vuotta pidempien voimassaoloaikojen on perustuttava liikesopimusten, erityisinvestointien tai riskien olemassaoloon.

Kymmentä vuotta pidempi voimassaoloaika on mahdollinen vain erityistapauksissa, erityisesti jos kyse on laajoista ja pitkäaikaisista investoinneista ja erityisesti jos tällaisiin investointeihin liittyy sopimussitoumuksia.

6. Jokaisen puitesopimuksen yleisten tietojen on oltava kaikkien asianosaisten saatavilla, mutta liikesalaisuudet on säilytettävä.

#### 18 artikla

### Käyttöoikeuden myöntämismenettelyn aikataulu

1. Infrastruktuurin hallinnon on noudatettava käyttöoikeuden myöntämisessä liitteessä III vahvistettua aikataulua.

2. Infrastruktuurin hallinnon on sovittava muiden asianosaisten infrastruktuurin hallintojen kanssa liikenteen aikatauluun otettavista kansainvälisistä reiteistä, ennen kuin liikenteen aikataulua koskevia ehdotuksia koskevat kuulemiset aloitetaan. Muutoksia tehdään ainoastaan, jos ne ovat ehdottoman välttämättömiä.

#### 19 artikla

### Hakemukset

1. Hakijat voivat toimittaa julkis- tai yksityisoikeuden nojalla infrastruktuurin hallinnolle hakemuksen, jossa pyydetään sopimuksen tekemistä oikeudesta käyttää rautateiden infrastruktuuria II luvun säännösten mukaista korvausta vastaan.

2. Säännöllistä liikenteen aikataulua koskevissa hakemuksissa on noudatettava liitteessä III vahvistettuja määräaikoja.

3. Puitesopimuksen osapuolena olevan hakijan on tehtävä hakemus kyseisen sopimuksen määräysten mukaisesti.

4. Hakijat voivat hakea useamman kuin yhden verkon alueelle ulottuvaa infrastruktuurikapasiteettia jättämällä hakemuksen yhdelle infrastruktuurin hallinnolle. Viimeksi mainitulla on tällöin oikeus toimia hakijan puolesta hankkiakseen kapasiteettia muilta toimivaltaisilta infrastruktuurin hallinnoilta.

5. Useamman kuin yhden verkon alueelle ulottuvan infrastruktuurikapasiteetin osalta infrastruktuurin hallintojen on varmistettava, että hakijat voivat hakea kapasiteettia suoraan yhteiseltä elimeltä, jonka infrastruktuurien hallinnot voivat perustaa.

#### 20 artikla

### Aikataulusuunnittelu

1. Infrastruktuurin hallinnon on mahdollisuuksien mukaan pyrittävä täyttämään kaikki infrastruktuurikapasiteettia koskevat pyynnöt, erityisesti useamman kuin yhden verkon alueelle

ulottuvia reittejä koskevat pyynnöt, sekä ottamaan huomioon mahdollisuuksien mukaan kaikki hakijoihin kohdistuvat rajoitukset, myös niiden liiketoimintaan kohdistuvat taloudelliset vaikutukset.

2. Infrastruktuurin hallinto voi asettaa liikenteen aikataulun suunnittelu- ja yhteensovittamismenettelyssä jonkin palvelutyypin etusijalle, mutta ainoastaan 22 ja 24 artiklan mukaisesti.

3. Infrastruktuurin hallinnon on kuultava asianomaisia osapuolia liikenteen aikataulua koskevasta ehdotuksesta ja annettava niille vähintään kuukausi aikaa esittää näkemyksensä. Asianomaisiin osapuoliin kuuluvat kaikki kapasiteettia hakevat sekä muut osapuolet, jotka haluavat esittää huomautuksia siitä, miten liikenteen aikataulu saattaa vaikuttaa niiden mahdollisuuksiin hankkia rautatiepalveluja aikataulukaudella.

4. Infrastruktuurin hallinnon on toteutettava tarkoituksenmukaiset toimenpiteet kaikkien esille otettujen kysymysten käsittelemiseksi.

#### 21 artikla

### Yhteensovittamismenettely

1. Jos infrastruktuurin hallinto havaitsee 20 artiklassa tarkoitettua liikenteen aikataulusuunnitelman laatimismenettelyn aikana, että eri hakemukset ovat keskenään ristiriidassa, sen on pyrittävä sovittamaan hakemukset mahdollisimman hyvin yhteen.

2. Jos tilanne edellyttää yhteensovittamista, infrastruktuurin hallinnolla on kohtuullisissa rajoissa oikeus ehdottaa infrastruktuurikapasiteettia, joka eroaa pyydetystä kapasiteetista.

3. Infrastruktuurin hallinnon on pyrittävä ratkaisemaan mahdolliset ristiriidat asianomaisten hakijoiden kanssa käytävillä neuvotteluilla.

4. Yhteensovittamismenettelyä ohjaavat periaatteet on määriteltävä verkkoselostuksessa. Niissä on erityisesti otettava huomioon kansainvälisten reittien järjestämiseen liittyvät vaikeudet sekä vaikutukset, joita muutoksista saattaa muille infrastruktuurin hallinnoille aiheutua.

5. Jos infrastruktuurikapasiteettia koskevia hakemuksia ei voida täyttää ilman yhteensovittamista, infrastruktuurin hallinnon on pyrittävä yhteensovittamisen avulla käsittelemään kaikki pyynnöt.

6. Infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämistä koskevia riitoja varten on luotava riitojenratkaisujärjestelmä näiden riitojen ratkaisemiseksi nopeasti, sanotun kuitenkaan rajoittamatta olemassa olevien muutoksenhakukeinojen ja 30 artiklan säännösten soveltamista. Jos tätä järjestelyä käytetään, päätös on tehtävä kymmenen työpäivän kuluessa.

## 22 artikla

**Ylikuormitettu infrastruktuuri**

1. Jos pyydettyjen reittien koordinoinnin ja hakijoiden kuulemisen jälkeen ei ole mahdollista suostua kaikkiin infrastruktuurikapasiteettia koskeviin hakemuksiin, infrastruktuurin hallinnon on välittömästi ilmoitettava, että kyseinen infrastruktuurin osa on ylikuormitettu. Tämä on tehtävä myös sellaisen infrastruktuurin osalta, jonka voidaan ennakoida kärsivän kapasiteetin riittämättömyydestä lähitulevaisuudessa.

2. Jos infrastruktuurin on ilmoitettu olevan ylikuormitettu, infrastruktuurin hallinnon on laadittava 25 artiklan mukainen kapasiteettia koskeva arviointi, jollei 26 artiklassa tarkoitettujen kapasiteetin vahvistamissuunnitelman toteutusta ole jo aloitettu.

3. Jos 7 artiklan 4 kohdan mukaisia maksuja ei ole peritty, tai ne eivät ole tuottaneet tyydyttävää tulosta ja infrastruktuurin on ilmoitettu olevan ylikuormitettu, infrastruktuurin hallinto voi lisäksi soveltaa ensisijaisuusperusteita infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisessä.

4. Ensisijaisuusperusteissa on otettava huomioon palvelun merkitys yhteiskunnalle suhteessa kaikkiin muihin liikennepalveluihin, joille ei näin ollen kapasiteettia myönnetä.

Jäsenvaltiot voivat varmistaakseen näissä puitteissa riittävien liikennepalvelujen kehittämisen ja erityisesti vastatakseen julkisten palvelujen vaatimuksiin tai edistääkseen rautateiden tavaraliikennettä toteuttaa ketään syrjimättömin perustein tarvittavat toimet niin, että kyseiset liikennepalvelut ovat etusijalla infrastruktuurikapasiteettia myönnettäessä.

Jos siihen on aihetta, jäsenvaltiot voivat maksaa infrastruktuurin hallinnolle korvauksen, joka vastaa mahdollista taloudellista tappiota siitä, että tietty kapasiteetti on osoitettava edellisen alakohdan mukaisesti joillekin palveluille.

Erityisesti on otettava huomioon ne vaikutukset, joita muissa jäsenvaltioissa on sillä, ettei kapasiteettia myönnetä.

5. Tavaraliikennepalvelujen ja erityisesti kansainvälisen tavaraliikenteen merkitys on otettava riittävällä tavalla huomioon ensisijaisuusperusteita määritettäessä.

6. Ylikuormitettujen infrastruktuurien osalta noudatettavat menettelyt ja käytettävät perusteet vahvistetaan verkkoselostuksessa.

## 23 artikla

**Ad hoc -hakemukset**

1. Infrastruktuurin hallinnon on vastattava yksittäisiä reittejä koskeviin *ad hoc* -hakemuksiin mahdollisimman pian, kuitenkin

viiden työpäivän kuluessa. Tiedot käytettävissä olevasta varakapasiteetista on asetettava kaikkien sellaisten hakijoiden saataville, jotka saattavat haluta käyttää kyseistä kapasiteettia.

2. Infrastruktuurin hallinnon on tarvittaessa arvioitava, onko lopulliseen liikenteen aikatauluun tarpeen jättää tilaa varakapasiteetille, jotta hallinto voisi nopeasti vastata ennakoitavissa oleviin kapasiteettia koskeviin *ad hoc* -hakemuksiin. Tätä sovelletaan myös ylikuormitettuun infrastruktuuriin.

## 24 artikla

**Erikoistunut infrastruktuuri**

1. Infrastruktuurikapasiteetin on katsottava olevan kaikkien sellaisten palvelutyyppeiden käytettävissä, jotka täyttävät reitin toimintaan vaadittavat ominaisuudet, sanotun kuitenkin rajoittamatta 2 kohdan soveltamista.

2. Jos sopivia vaihtoehtoisia reittejä on, infrastruktuurin hallinto voi asianomaisia osapuolia kuultuaan osoittaa tietyn infrastruktuurin määrätyn tyyppisen liikenteen käyttöön. Kun tällainen osoittaminen on tapahtunut, infrastruktuurin hallinto voi asettaa kyseisen liikennetyypin etusijalle infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuksia myöntäessään, sanotun kuitenkin rajoittamatta perustamissopimuksen 81, 82 ja 86 artiklan soveltamista.

Kyseinen osoittaminen ei saa estää muita liikennetyyppejä käyttämästä kyseistä infrastruktuuria, kun kapasiteettia on käytettävissä, ja kun liikkuva kalusto täyttää linjan toimintaan vaadittavat tekniset ominaisuudet.

3. Jos infrastruktuuri on osoitettu tiettyyn käyttöön 2 kohdassa kuvatulla tavalla, siitä on kerrottava verkkoselostuksessa.

## 25 artikla

**Kapasiteettia koskeva arviointi**

1. Kapasiteettia koskevan arvioinnin tarkoituksena on määrittää infrastruktuurikapasiteetin rajoitukset, jotka estävät sen, että infrastruktuurikapasiteettia koskevat hakemukset voidaan täyttää täysimääräisesti, sekä ehdottaa menetelmiä, joilla lisähakemuksiin voidaan suostua. Arvioinnissa määritellään ylikuormituksen syyt sekä toimenpiteet, joita ylikuormituksen poistamiseksi voitaisiin toteuttaa lyhyellä ja keskipitkällä aikavälillä.

2. Arvioinnin kohteena on infrastruktuuri, käyttömenettelyt, harjoitettavien liikennepalvelujen luonne ja kaikkien näiden tekijöiden vaikutus infrastruktuurikapasiteettiin. Arvioinnissa huomioon otettaviin toimenpiteisiin sisältyvät erityisesti liikenteen ohjaaminen toisille reiteille, liikenteen aikataulusuunnitelman uusiminen, nopeudenmuutokset ja infrastruktuurin parantaminen.

3. Kapasiteettia koskeva arviointi on saatava päätökseen kuuden kuukauden kuluessa siitä, kun infrastruktuuri on määritelty ylikuormitetuksi.

#### 26 artikla

### Kapasiteetin vahvistamissuunnitelma

1. Infrastruktuurin hallinnon on laadittava kapasiteetin vahvistamissuunnitelma kuuden kuukauden kuluessa kapasiteettia koskevan arvioinnin valmistumisesta.

2. Kapasiteetin vahvistamissuunnitelma laaditaan sen jälkeen, kun kyseisen ylikuormitetun infrastruktuurin käyttäjiä on kuultu.

Siinä on yksilöitävä:

- a) ylikuormituksen syyt;
- b) liikenteen todennäköinen kehittyminen;
- c) infrastruktuurin kehittämistä koskevat rajoitukset;
- d) kapasiteetin vahvistamisen vaihtoehdot ja siitä aiheutuvat kustannukset, myös todennäköiset käyttömaksuja koskevat muutokset.

Siinä on myös määriteltävä kustannus-hyötyanalyysin perusteella mahdolliset infrastruktuurikapasiteetin vahvistamiseksi toteutettavat toimenpiteet mukaan lukien aikataulu niiden toteuttamiselle.

Suunnitelman edellytyksenä voi olla jäsenvaltion ennakkohyväksyntä.

3. Infrastruktuurin hallinnon on keskeytettävä kaikkien sellaisten maksujen periminen, joita peritään kyseisen infrastruktuurin käytöstä 7 artiklan 4 kohdan perusteella, jos infrastruktuurin hallinto

- a) ei tee kapasiteetin vahvistamissuunnitelmaa; tai
- b) ei edisty kapasiteetin vahvistamissuunnitelmassa määritellyn toimintasuunnitelman toteuttamisessa.

Infrastruktuurin hallinto voi kuitenkin jatkaa kyseisten maksujen perimistä edellyttäen, että 30 artiklassa tarkoitettu sääntelyelin hyväksyy tämän, jos

- a) kapasiteetin vahvistamissuunnitelmaa ei pystytä toteuttamaan syistä, joihin infrastruktuurin hallinto ei pysty vaikuttamaan; tai
- b) käytettävissä olevat vaihtoehdot eivät ole taloudellisesti tai rahoituksellisesti toteuttamiskelpoisia.

#### 27 artikla

### Reittien käyttö

1. Erityisesti ylikuormitetun infrastruktuurin osalta infrastruktuurin hallinnon on vaadittava reitin luovuttamista, jos reittiä on vähintään kuukauden mittaisen ajanjakson aikana käytetty vähemmän kuin mitä verkkoselostuksessa on vahvistettu kynnysmääräksi, paitsi jos tämä johtuu liikenteenharjoitajasta riippumattomista, muista kuin taloudellisista syistä.

2. Infrastruktuurin hallinto voi vahvistaa verkkoselostuksessa edellytykset, joiden avulla otetaan huomioon reittien aikaisemat käyttöasteet määriteltäessä käyttöoikeuden myöntämismenettelyjen ensisijaisuusjärjestys.

#### 28 artikla

### Infrastruktuurikapasiteetti suunniteltua ylläpitoa varten

1. Ylläpitoa varten tapahtuvaa infrastruktuurikapasiteetin käyttöä koskevat hakemukset on tehtävä liikenteen aikataulusuunnitelman laatimisen yhteydessä.

2. Infrastruktuurin hallinnon on otettava riittävällä tavalla huomioon suunniteltuun radan ylläpitoon varatun infrastruktuurikapasiteetin vaikutus hakijoihin.

#### 29 artikla

### Erityiset toimenpiteet häiriötilanteissa

1. Jos junaliikenteessä esiintyy teknisistä ongelmista tai onnettomuudesta johtuvia häiriöitä, infrastruktuurin hallinnon on toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet tilanteen palauttamiseksi ennalleen. Tätä varten sen on laadittava varotoimia koskeva suunnitelma, jossa luettelaa ne viranomaiset, joille on ilmoitettava vakavista onnettomuuksista tai vakavista häiriöistä junaliikenteessä.

2. Häätötilanteissa ja jos se on infrastruktuurin käytön tilapäisesti estävän häiriön vuoksi ehdottoman välttämätöntä reitit, joihin on myönnetty käyttöoikeus, voidaan ilman varoitusta poistaa käytöstä järjestelmän korjaamiseen tarvittavaksi ajaksi.

Jos infrastruktuurin hallinto pitää sitä tarpeellisena, se voi vaatia rautatieyrityksiä antamaan sen käyttöön resurssit, joita se pitää kaikkein asianmukaisimpina tilanteen palauttamiseksi ennalleen mahdollisimman nopeasti.

3. Jäsenvaltiot voivat vaatia rautatieyrityksiä osallistumaan sen varmistamiseen, että turvallisuusstandardit ja lainsäädäntö pannaan täytäntöön ja sen noudattamista valvotaan kyseisten yritysten itsensä osalta.

## IV LUKU

## YLEISET TOIMENPITEET

## 30 artikla

**Sääntelyelin**

1. Jäsenvaltioiden on perustettava sääntelyelin, sanotun kuitenkin rajoittamatta 21 artiklan 6 kohdan soveltamista. Elin, joka voi olla liikenneasioista vastaava ministeriö tai jokin muu elin, on oltava organisaatioltaan, rahoituspäätöksiltään, oikeudelliselta rakenteeltaan ja päätöksenteoltaan infrastruktuurin hallinnoista, hinnoitteluelimistä, käyttöoikeuksia myöntävistä elimistä sekä hakijoista riippumaton. Elinen on toimittava tässä artiklassa esitettyjen periaatteiden mukaisesti, joiden mukaan muutoksenhaku- ja lainsäädäntötehtävät voidaan antaa erillisten elinten tehtäväksi.

2. Hakijalla on oikeus vedota sääntelyelimeen, jos se katsoo tulleen kohdelluksi epäoikeudenmukaisesti, syrjityksi tai muulla tavalla loukatuksi erityisesti infrastruktuurin hallinnon tai tapauskohtaisesti rautatieyrityksen tekemisissä päätöksissä, jotka koskevat:

- a) verkkoselostusta;
- b) verkkoselostukseen sisältyviä perusteita;
- c) käyttöoikeuden myöntämismenettelyä ja sen tuloksia;
- d) hinnoittelujärjestelmää;
- e) hakijalta perittävien tai perittäväksi tarkoitettujen infrastruktuurimaksujen suuruutta tai määrääntymisperusteita;
- f) turvallisuustodistusta, turvallisuusvaatimusten ja -sääntöjen täytäntöönpanoa ja valvontaa.

3. Sääntelyelimen on varmistettava, että infrastruktuurin hallinnon määräämät maksut ovat II luvun mukaisia ja ketään syrjimättömiä. Infrastruktuurimaksujen tasoa koskevat neuvottelut hakijoiden ja infrastruktuurin hallinnon välillä sallitaan ainoastaan, jos ne käydään sääntelyelimen johdolla. Sääntelyelimen on puututtava asiaan, jos neuvottelut saattavat rikkoa tässä direktiivissä säädettyjä vaatimuksia.

4. Sääntelyelimellä on oikeus pyytää infrastruktuurin hallinnolta, hakijoilta ja muulta kyseisessä jäsenvaltiossa sijaitsevalta kolmannelta osapuolelta asiaa koskevia tietoja, jotka on toimittava viipymättä.

5. Sääntelyelimen on ratkaistava valitukset ja toteutettava toimet tilanteen korjaamiseksi kahden kuukauden kuluessa tietojen vastaanottamisesta.

Sen estämättä, mitä 6 kohdassa säädetään, sääntelyelimen tekemä päätös sitoo kaikkia niitä, jotka kuuluvat päätöksen soveltamisalaan.

Jos muutoksenhaku koskee kieltäytymistä infrastruktuurikapasiteetin myöntämisestä tai kapasiteetin tarjoamiseen liittyviä ehtoja, sääntelyelimen on joko vahvistettava, ettei infrastruktuurin hallinnon tekemää päätöstä tarvitse muuttaa, tai vaadittava päätöksen muuttamista sääntelyelimen antamien suuntaviivojen mukaisesti.

6. Jäsenvaltioiden on toteutettava tarpeelliset toimenpiteet sen varmistamiseksi, että sääntelyelimen päätökset voidaan saattaa tuomioistuimen tutkittavaksi.

## 31 artikla

**Sääntelyelinten yhteistyö**

Kansallisten sääntelyelinten on vaihdettava tietoja työstään, päätöksensä perusteista sekä päätöskäytännöistään päätöksentekoperiaatteiden soveltamiseksi yhteen koko yhteisössä. Komissio tukee niitä tässä tehtävässä.

## 32 artikla

**Turvallisuustodistus**

1. Järjestetyt turvallisuustodistusten antamiseksi rautatieyrityksille, jotka ovat sijoittuneet tai jotka sijoittuvat yhteisön alueelle, sekä niiden muodostamille kansainvälisille ryhmittymille, on toteutettava tämän artiklan mukaisesti.

2. Jäsenvaltioiden on säädettävä oman alueensa osalta turvallisuudesta antaa turvallisuustodistus, jossa vahvistetaan rautatieyritykselle asetettavat turvallisuusvaatimukset turvallisen toiminnan takaamiseksi kyseisillä reiteillä.

3. Turvallisuustodistuksen saadakseen rautatieyrityksen on noudatettava yhteisön lainsäädännön kanssa yhdenmukaisia kansallisen lainsäädännön säännöksiä, joita sovelletaan ketään syrjimättömällä tavalla rautatieliikennettä koskevien teknisten ja erityisten operatiivisten vaatimusten osalta sekä henkilökuntaan, liikkuvaan kalustoon ja yrityksen sisäiseen organisaatioon sovellettavien turvallisuusvaatimusten osalta.

Yrityksen on erityisesti osoitettava, että henkilökunnalla, jonka yritys on palkannut kuljettamaan ja ohjaamaan junia, on tarvittava koulutus, jotta se pystyy noudattamaan infrastruktuurin hallinnon soveltamia liikennesääntöjä ja junaliikenteen etuja silmällä pitäen asetettuja turvallisuusvaatimuksia.

Rautatieyrityksen on myös osoitettava, että julkinen viranomainen tai infrastruktuurin hallinto on hyväksynyt sen liikkuvan kaluston, josta nämä junat muodostuvat, ja että kalusto on tarkastettu käytettävään infrastruktuuriin sovellettavien käytösääntöjen mukaisesti. Turvallisuustodistuksen antaa sen jäsenvaltion tähän tarkoitukseen nimittämä elin, jonka alueella infrastruktuuri sijaitsee.

## 33 artikla

**Poikkeukset**

1. Viiden vuoden ajan 15 päivästä maaliskuuta 2003 seuraavien jäsenvaltioiden:

- Irlannin, jäsenvaltiona, joka sijaitsee saarella, ja jolla on rautatieyhteys ainoastaan yhteen muuhun jäsenvaltioon,
- Yhdistyneen kuningaskunnan Pohjois-Irlannin osalta samalla perusteella,
- Kreikan, jäsenvaltiona, jolla ei ole yhtään suoraa rautatieyhteyttä mihinkään muuhun jäsenvaltioon,

ei tarvitse soveltaa:

- a) 3 artiklassa, 4 artiklan 2 kohdassa, 13, 14, 17 artiklassa, 21 artiklan 4 ja 6 kohdassa, 22 artiklassa, 24 artiklan 3 kohdassa, 25–28 artiklassa sekä 30 artiklassa säädettyjä vaatimuksia edellyttäen, että infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämistä tai maksujen perimistä koskeviin päätöksiin voidaan rautatieyrityksen kirjallisesti esittämästä pyynnöstä hakea muutosta riippumattomalta elimeltä, joka tekee päätöksensä kahden kuukauden kuluessa siitä, kun sille on toimitettu kaikki tarvittavat tiedot ja jonka elimen päätökset voidaan saattaa tuomioistuimen tutkittavaksi; ja
- b) niihin sovelletaan 32 artiklaa niiden rautatieliikennepalvelujen osalta, joihin ei sovelleta direktiiviä 91/440/ETY.

2. Kuitenkin kun:

- a) useampi kuin yksi rautatieyritys, jolle on myönnetty toimilupa direktiivin 95/18/ETY 4 artiklan mukaisesti, Irlannin ja Pohjois-Irlannin osalta rautatieyritys, jolle on tällä tavoin myönnetty toimilupa muualla, esittää virallisen hakemuksen kilpailevan rautatieliikenteen harjoittamiseksi Irlannin, Pohjois-Irlannin tai Kreikan alueella taikka kyseiselle alueelle tai kyseiseltä alueelta, tämän poikkeuksen soveltamisen jatkamisesta päätetään 35 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua säädettyä neuvoa-antavaa menettelyä noudattaen; tai
- b) rautatieliikennettä Irlannissa, Pohjois-Irlannissa tai Kreikassa harjoittava rautatieyritys esittää virallisen hakemuksen rautatieliikenteen harjoittamisesta jonkin toisen jäsenvaltion alueella, alueelle tai alueelta (kun kyse on Irlannista tai Yhdistyneestä kuningaskunnasta Pohjois-Irlannin osalta tai molemmista, jokin toinen jäsenvaltio niiden alueiden ulkopuolella), ei sovelleta 1 kohdassa tarkoitettuja poikkeuksia.

Vuoden kuluessa joko a alakohdassa tarkoitettua 35 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua neuvoa-antavaa menettelyä noudattaen tehdyn päätöksen, tai b alakohdassa tarkoitettua virallista hake-

musta koskevan ilmoituksen vastaanottamisesta, kyseisen jäsenvaltion tai kyseisten jäsenvaltioiden (Irlannin, Yhdistyneen kuningaskunnan Pohjois-Irlannin osalta, tai Kreikan) on annettava 1 kohdassa tarkoitettujen artiklojen täytäntöön panemiseksi tarvittava lainsäädäntö.

3. Edellä 1 kohdassa tarkoitettu poikkeus voidaan uusia enintään viideksi vuodeksi kerrallaan. Jäsenvaltio, joka on käyttänyt hyväkseen tällaista poikkeusta, voi viimeistään 12 kuukautta ennen poikkeuksen päättymispäivää esittää komissiolle poikkeuksen uusimista koskevan pyynnön. Tällainen pyyntö on perusteltava. Komissio tutkii pyynnön ja päättää asiasta 35 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua neuvoa-antavaa menettelyä noudattaen. Kyseistä neuvoa-antavaa menettelyä noudatetaan kaikissa pyyntöön liittyvissä päätöksissä.

Tehdessään päätöksen komissio ottaa huomioon geopolitiittisen tilanteen kehityksen ja rautatieliikennemarkkinoiden kehityksen poikkeuksen uusimista pyytäneen jäsenvaltion alueella, alueelta ja alueelle harjoitettavan rautatieliikenteen osalta.

4. Luxemburg on jäsenvaltio, jolla on suhteellisen pieni rautatieverkko, ja siksi se saa olla 31 päivään elokuuta 2004 asti soveltamatta 4 ja 14 artiklassa säädettyä vaatimusta antaa infrastruktuurin yhtäläisten ja ketään syrjimättömien käyttömahdollisuuksien kannalta olennaiset toiminnot riippumattomalle elimelle siltä osin kuin säännöksissä veloitetaan jäsenvaltiot perustamaan riippumattomat elimet kyseisissä artikloissa tarkoitettujen tehtävien suorittamista varten.

## V LUKU

**LOPPUSÄÄNNÖKSET**

## 34 artikla

**Täytäntöönpanotoimenpiteet**

1. Jäsenvaltiot voivat saattaa komission käsiteltäväksi kaikki tämän direktiivin täytäntöönpanoa koskevat kysymykset. Asiaa koskevat päätökset tehdään 35 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua neuvoa-antavaa menettelyä noudattaen.

2. Komissio tarkastelee jäsenvaltion pyynnöstä tai omasta aloitteestaan erityistapauksessa hinnoittelua, kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämistä ja turvallisuustodistusten antamista koskevien säännösten soveltamista ja täytäntöönpanoa ja päättää 35 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua neuvoa-antavaa menettelyä noudattaen kahden kuukauden kuluessa tällaisen pyynnön vastaanottamisesta, voidaanko kyseisten toimenpiteiden soveltamista jatkaa. Komissio antaa päätöksensä tiedoksi Euroopan parlamentille, neuvostolle ja jäsenvaltioille.

Jäsenvaltio voi saattaa komission päätöksen neuvoston ratkaistavaksi kuukauden määräajassa. Neuvosto voi määränemistöllä poikkeuksellisissa olosuhteissa päättää asiasta toisin kuukauden määräajassa, sanotun kuitenkin rajoittamatta perustamissopimuksen 226 artiklan soveltamista.

3. Tarvittavat muutokset liitteiden mukauttamiseksi tehdään 35 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua sääntelymenettelyä noudattaen.

35 artikla

### Komiteamenettelyt

1. Komissiota avustaa komitea.
2. Jos tähän kohtaan viitataan, sovelletaan päätöksen 1999/468/EY 3 ja 7 artiklassa säädettyä menettelyä ottaen huomioon mainitun päätöksen 8 artiklan säännökset.
3. Jos tähän kohtaan viitataan, sovelletaan päätöksen 1999/468/EY 5 ja 7 artiklassa säädettyä menettelyä ottaen huomioon päätöksen 8 artiklan säännökset.

Päätöksen 1999/468/EY 5 artiklan 6 kohdassa tarkoitettu määräaika vahvistetaan kolmeksi kuukaudeksi.

4. Komitea vahvistaa työjärjestyksensä.

36 artikla

### Kertomus

Komissio antaa ennen 15 päivää maaliskuuta 2005 Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen tämän direktiivin täytäntöönpanosta ja tarvittaessa liittää siihen ehdotuksia uusista yhteisön toimista.

37 artikla

### Kumottavat säädökset

Kumotaan asetus (ETY) N:o 2830/77, asetus (ETY) N:o 2183/78, päätös 82/529/ETY, päätös 83/418/ETY ja direktiivi 95/19/EY.

38 artikla

### Täytäntöönpano

Jäsenvaltioiden on saatettava voimaan tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset ennen 15 päivää maaliskuuta 2003. Niiden on ilmoitettava tästä komissiolle viipymättä.

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.

39 artikla

### Voimaantulo

Tämä direktiivi tulee voimaan päivänä, jona se julkaistaan Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä.

40 artikla

### Osoitus

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Brysselissä 26 päivänä helmikuuta 2001.

*Euroopan parlamentin puolesta*

*Puhemies*

N. FONTAINE

*Neuvoston puolesta*

*Puheenjohtaja*

A. LINDH

## LIITE I

**Verkkoselostuksen sisältö**

Tämän direktiivin 3 artiklassa tarkoitetun verkkoselostuksen on sisällettävä seuraavat tiedot:

1. Jakso, jossa esitellään rautatieyritysten käytettävissä oleva infrastruktuuri ja sen käyttöä koskevat edellytykset.
2. Jakso, jossa esitellään hinnoitteluperiaatteet ja hinnat. Sen on sisällettävä asianmukaiset tiedot hinnoittelujärjestelmästä ja riittävät tiedot maksuista, joita sovelletaan liitteessä II lueteltuihin ja ainoastaan yhden palveluntarjoajan toimittamiin palveluihin. Jaksossa on esiteltävä yksityiskohtaisesti 7 artiklan 4 ja 5 kohdan sekä 8 ja 9 artiklan soveltamisessa käytetyt menettelyt, säännöt ja tapauskohtaisesti taulukot. Siinä on myös oltava tietoja jo päätetyistä tai suunnitelluista hinnanmuutoksista.
3. Jakso, jossa esitellään kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisperiaatteet ja -perusteet. Siinä on esiteltävä rautatieyritysten käytettävissä olevan infrastruktuurin kapasiteetin yleispiirteet ja sen käyttöön liittyvät rajoitukset, mukaan lukien kapasiteetin todennäköinen käyttö ylläpitoa varten. Jaksossa on myös tarkennettava kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämiseen liittyvät menettelyt ja määräajat. Siihen on sisällyttävä menettelyissä sovellettavat erityisperusteet, erityisesti:
  - a) yksityiskohtaiset ohjeet, joiden mukaisesti hakijat voivat hakea kapasiteetin käyttöoikeutta infrastruktuurin hallinnolta;
  - b) hakijoita koskevat vaatimukset;
  - c) hakumenettelyn ja käyttöoikeuden myöntämismenettelyn aikataulu;
  - d) yhteensovittamismenettelyä koskevat periaatteet;
  - e) noudatettavat menettelyt ja käytettävät perusteet tapauksissa, joissa infrastruktuurikapasiteetti on ylikuormitettu;
  - f) yksityiskohtaiset tiedot infrastruktuurin käytön rajoituksista;
  - g) säännöt, joiden mukaan otetaan mahdollisesti huomioon kapasiteetin aikaisemmat käyttöasteet, jotta käyttöoikeuden myöntämismenettelyissä voidaan määritellä tärkeysjärjestykset.

Siinä on annettava yksityiskohtaiset tiedot toimenpiteistä, jotka on toteutettu tavaraliikennepalvelujen, kansainvälisen liikennepalvelujen ja *ad hoc* -menettelyä koskevien hakemusten asianmukaisen käsittelyn varmistamiseksi.

---



## LIITE II

**Rautatieyrityksille tarjottavat palvelut**

1. Vähimmäiskäyttömahdollisuuksiin sisältyvät:
    - a) infrastruktuurikapasiteettia koskevien hakemusten käsittely;
    - b) oikeus käyttää myönnettyä kapasiteettia;
    - c) verkon risteysasemien ja vaihteiden käyttö;
    - d) junaliikenteen ohjaus, mukaan lukien merkinanto, liikenteen ohjaus, lähettäminen ja viestinanto sekä tietojen tarjonta junien liikkumisesta;
    - e) kaikki muut tiedot, jotka tarvitaan sellaisen liikenteen harjoittamiseen, jota varten kapasiteetti on myönnetty.
  2. Radan käyttömahdollisuuksiin palveluihin pääsyä varten ja palvelujen tarjontaan sisältyvät:
    - a) sähkösiirtolaitteiden käyttö kuljetusvirran saamiseksi;
    - b) polttoaineen tankkaus;
    - c) matkustaja-asemat, niihin kuuluvat rakennukset ja muut varusteet;
    - d) tavaraliikenneterminaalit;
    - e) järjestelyratapihat;
    - f) junanmuodostuslaitteet;
    - g) varikkosivuraiteet;
    - h) huoltolaitteiden ja muut tekniset laitteet.
  3. Lisäpalveluihin voi sisältyä:
    - a) kuljetussähkövirta;
    - b) matkustajavaunujen esilämmitys;
    - c) polttoaineen toimitus, junien järjestely ja kaikki muut edellä mainittujen käyttöpalvelujen yhteydessä tarjottavat palvelut;
    - d) yksilölliset sopimukset, jotka koskevat:
      - vaarallisten aineiden kuljetusten valvontaa,
      - erikoiskuljetusten avustamista liikenteessä.
  4. Oheispalveluihin voi sisältyä:
    - a) televiestintäverkon käyttömahdollisuus
    - b) lisätietojen toimittaminen
    - c) liikkuvan kaluston tekninen tarkastus.
-

## LIITE III

**Käyttöoikeuden myöntämismenettelyn aikataulu**

1. Liikenteen aikataulu laaditaan kerran kalenterivuodessa.
  2. Liikenteen aikataulun muutokset tulevat voimaan keskiyöllä toukokuun viimeisenä lauantaina. Jos muutos tai korjaus toteutetaan kesän jälkeen, se tulee voimaan keskiyöllä syyskuun viimeisenä lauantaina ja tarvittaessa edellä mainittujen päivämäärien välisinä muina vastaavina aikoina. Infrastruktuurin hallinnot voivat sopia toisenlaisista päivämääristä, jolloin niiden on ilmoitettava asiasta komissiolle.
  3. Liikenteen aikatauluun sisällytettävien kapasiteettia koskevien hakemusten viimeinen vastaanottopäivä on 12 kuukautta ennen liikenteen aikataulun voimaantuloa.
  4. Viimeistään 11 kuukautta ennen liikenteen aikataulun voimaantuloa infrastruktuurin hallintojen on varmistettava, että alustavat kansainväliset reitit on luotu yhteistyössä muiden asianomaisten käyttöoikeuksia myöntävien elinten kanssa 15 artiklan mukaisesti. Infrastruktuurin hallintojen on varmistettava, että näitä alustavia reittejä noudatetaan seuraavien menettelyjen aikana mahdollisimman pitkälle.
  5. Infrastruktuurin hallinnon on laadittava liikenteen aikataulua koskeva ehdotus viimeistään 4 kuukauden kuluttua siitä, kun määräaika hakijoiden tekemien tarjousten esittämiselle on kulunut umpeen.
-