

DIREKTIIVIT

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI 2007/58/EY,

annettu 23 päivänä lokakuuta 2007,

yhteisön rautateiden kehittämisestä annetun neuvoston direktiivin 91/440/ETY ja rautateiden infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisestä ja rautateiden infrastruktuurin käyttömaksujen perimisestä annetun direktiivin 2001/14/EY muuttamisesta

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 71 artiklan,

ottavat huomioon komission ehdotuksen,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon ⁽¹⁾,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon ⁽²⁾,

noudattavat perustamissopimuksen 251 artiklassa määrättyä menettelyä, ja ottavat huomioon sovittelukomitean 31 päivänä heinäkuuta 2007 hyväksymän yhteisen tekstin ⁽³⁾,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Yhteisön rautateiden kehittämisestä 29 päivänä heinäkuuta 1991 annetun neuvoston direktiivin 91/440/ETY ⁽⁴⁾ tarkoituksena on helpottaa yhteisön rautateiden mukauttamista yhtenäismarkkinoiden vaatimuksiin ja parantaa niiden tehokkuutta.
- (2) Rautateiden infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisestä ja rautateiden infrastruktuurin käyttömaksujen perimisestä 26 päivänä helmikuuta 2001 annettu

⁽¹⁾ EUVL C 221, 8.9.2005, s. 56.

⁽²⁾ EUVL C 71, 22.3.2005, s. 26.

⁽³⁾ Euroopan parlamentin lausunto, annettu 28. syyskuuta 2005 (EUVL C 227 E, 21.9.2006, s. 460), neuvoston yhteinen kanta, vahvistettu 24. heinäkuuta 2006 (EUVL C 289 E, 28.11.2006, s. 30), Euroopan parlamentin kanta, vahvistettu 18. tammikuuta 2007 (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä), Euroopan parlamentin lainsäädäntöpäätöslauselma, annettu 25. syyskuuta 2007, ja neuvoston päätös, tehty 26. syyskuuta 2007.

⁽⁴⁾ EYVL L 237, 24.8.1991, s. 25, direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna direktiivillä 2006/103/EY (EUVL L 363, 20.12.2006, s. 344).

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2001/14/EY ⁽⁵⁾ koskee periaatteita ja menettelytapoja, joita sovelletaan rautateiden infrastruktuurin käyttömaksujen määrittämiseen ja perimiseen sekä rautateiden infrastruktuurin kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämiseen.

- (3) Valkoisessa kirjassaan Eurooppalainen liikennepolitiikka vuoteen 2010: valintojen aika komissio ilmoitti aikovansa jatkaa rautatiepalveluiden sisämarkkinoiden toteuttamista ehdottamalla kansainvälisten matkustajaliikennepalvelujen markkinoiden avaamista.

- (4) Tämän direktiivin tarkoitus on säännellä rautateiden kansainvälisten matkustajaliikennepalvelujen markkinoiden avaamista yhteisön sisällä, eikä sen siksi olisi koskettava jäsenvaltion ja kolmannen maan välisiä palveluja. Lisäksi jäsenvaltioiden olisi voitava jättää yhteisön kautta kulkevat palvelut tämän direktiivin soveltamisalan ulkopuolelle.

- (5) Kansainvälisten rautatiepalvelujen tilanne vaihtelee nykyisin voimakkaasti. Pitkän matkan palvelut (kuten yöjunat) ovat vaikeuksissa, ja niitä liikennöivät rautatieyritykset ovat viime aikoina lopettaneet useita tällaisia yhteyksiä tappioidensa rajoittamiseksi. Kansainvälisten suurnopeusyhteyksien markkinoilla liikenne on puolestaan kasvanut voimakkaasti, ja kasvu jatkuu sellaisena edelleen, kun Euroopan laajuiset suurnopeusverkot kaksinkertaistuvat ja ne liitetään yhteen vuoteen 2010 mennessä. Halpalentoyhtiöiden aiheuttama kilpailupaine on näiden kummankin osalta kuitenkin erittäin voimakas. Tästä syystä onkin erityisen tärkeää rohkaista uusia aloitteita, joilla edistetään rautatieyritysten välistä kilpailua.

⁽⁵⁾ EYVL L 75, 15.3.2001, s. 29, direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna direktiivillä 2004/49/EY (EUVL L 164, 30.4.2004, s. 44). Oikaistu toisinto julkaistu EUVL L 220, 21.6.2004, s. 16.

- (6) Kansainvälisten matkustajaliikennepalvelujen markkinoiden avaaminen ei ole mahdollista, ellei infrastruktuurin käyttöoikeuksia säännellä yksityiskohtaisesti, yhteentoimivuudessa saavuteta merkittävää edistymistä ja rautateiden turvallisuudelle luoda tiukat puitteet kansallisella ja Euroopan tasolla. Kaikki nämä tekijät ovat nyt olemassa, kun neuvoston direktiivin 91/440/EY muuttamisesta 26 päivänä helmikuuta 2001 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2001/12/EY⁽¹⁾, neuvoston direktiivin 91/440/EY muuttamisesta 29 päivänä huhtikuuta 2004 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2004/51/EY⁽²⁾, neuvoston direktiivin 95/18/EY muuttamisesta 26 päivänä helmikuuta 2001 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2001/13/EY⁽³⁾, direktiivi 2001/14/EY sekä yhteisön rautateiden turvallisuudesta 29 päivänä huhtikuuta 2004 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2004/49/EY⁽⁴⁾ on saatettu osaksi kansallista lainsäädäntöä. Tätä uutta säännösketystä on tarpeen tukea vakiintuneella ja yhtenäisellä käytännöllä kansainvälisten matkustajaliikennepalvelujen markkinoiden ehdotettuun avaamisajankohtaan mennessä. Tämä vaatii tietyn ajan. Sen vuoksi tavoitteena olisi oltava markkinoiden avaaminen 1 päivänä tammikuuta 2010.
- (7) Sellaisia rautatieyhteyksiä, joilla ei ole lainkaan väliasemia, on erittäin vähän. Niiden reittien osalta, joilla on väliasemia, on olennaisen tärkeää sallia, että markkinoille tulijat voivat ottaa ja jättää matkustajia reitin varrella, jotta tällaisella liikenteellä olisi realistinen mahdollisuus olla kannattavaa ja jotta mahdollisia kilpailijoita ei aseteta epäsuotuisaan asemaan sellaisiin jo toiminnassa oleviin liikenteenharjoittajiin nähden, jotka voivat ottaa ja jättää matkustajia reitin varrella. Tällä oikeudella ei olisi rajoitettava kilpailupolitiikkaa koskevien yhteisön tai jäsenvaltioiden säännösten soveltamista.
- (8) Avoimen markkinoille pääsyn ja tällaisia väliasemia sisältävien uusien kansainvälisten palvelujen käyttöönoton ei olisi tapahduttava siten, että se johtaa kansallisten matkustajaliikennepalvelujen markkinoiden avaamiseen, vaan niiden olisi koskettava vain kansainvälisellä reitillä olevia liitännäisasemia. Näin ollen niiden käyttöönoton olisi koskettava vain palveluja, joiden päätarkoituksena on kuljettaa kansainvälisellä matkalla olevia matkustajia. Sen määrittämiseksi, onko tämä kulloisenkin palvelun päätarkoitus, huomioon olisi otettava eri arviointiperusteita, kuten kansallisen tai kansainvälisen liikenteen matkustajien kuljetuksesta saatu osuus liikevaihdosta ja matkustajamäärästä sekä matkaosuuden pituus. Asianomaisen kansallisen sääntelyelimen olisi tehtävä tämä määrittäminen asianomaisen osapuolen pyynnöstä.
- (9) Rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista 23 päivänä lokakuuta 2007 annetun Euroopan par-
- lamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1370/2007⁽⁵⁾ mukaan jäsenvaltiot ja paikallisviranomaiset voivat tehdä julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia. Näihin sopimuksiin voi sisältyä tiettyjen palvelujen tarjoamista koskevia yksinoikeuksia. Sen vuoksi on tärkeää varmistaa, että mainitun asetuksen säännökset sopivat yhteen kansainvälisten matkustajaliikennepalvelujen kilpailulle avaamisen periaatteen kanssa.
- (10) Kansainvälisten matkustajaliikennepalvelujen, joihin kuuluu oikeus ottaa ja jättää matkustajia kansainvälisellä reitillä, myös samassa jäsenvaltiossa sijaitsevilla asemilla, avaaminen kilpailulle voi vaikuttaa julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen mukaisesti tuotettujen rautateiden matkustajaliikennepalvelujen järjestelyihin ja rahoitukseen. Jäsenvaltioilla olisi oltava mahdollisuus rajoittaa markkinoille pääsyä, jos tämä vaarantaisi tällaisten julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten taloudellisen tasapainon ja jos direktiivin 2001/14/EY 30 artiklassa tarkoitettu asianomainen sääntelyelin on tämän hyväksynyt objektiivisen taloudellisen arvioinnin perusteella ja julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen tehneiden toimivaltaisten viranomaisten pyynnöstä.
- (11) Jotkut jäsenvaltiot ovat jo aloittaneet rautateiden matkustajaliikennepalvelujen avaamisen kilpailulle tiettyjen tällaisten palvelujen tarjoamista koskevan avoimen ja kilpailuun perustuvan tarjousmenettelyn avulla. Niillä ei olisi oltava velvollisuutta antaa täyttä ja avointa pääsyä kansainvälisiin matkustajaliikennepalveluihin, sillä tämä tiettyjen rautatieraittien käyttöoikeutta koskeva kilpailu on riittäväällä tavalla testannut kyseisten palvelujen suorittamisen käyvän arvon.
- (12) Arvioitaessa, voiko julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten taloudellinen tasapaino vaarantua, olisi otettava huomioon ennalta määritellyt perusteita kuten vaikutus minkä tahansa julkisia palveluhankintoja koskevaan sopimukseen sisältyvän palvelun kannattavuuteen, mukaan lukien siitä aiheutuvat vaikutukset julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen tehneen toimivaltaisen viranomaisen nettokustannuksiin, matkustajien kysyntä, lippujen hinnoittelu, lipunmyyntijärjestelyt, väliasemien sijainti ja lukumäärä rajan molemmin puolin sekä ehdotetun uuden palvelun ajoitus ja vuorotiheys. Tällaista arviointia ja asianomaisen sääntelyelimen päätöstä noudattaen jäsenvaltiot voivat myöntää tai evätä haetun kansainvälisen matkustajaliikennepalvelun käyttöoikeuden taikka muuttaa sitä, sekä myös periä käyttömaksua uuden kansainvälisen matkustajaliikennepalvelun liikenteenharjoittajalta, taloudellisen arvioinnin mukaisesti sekä yhteisön lainsäädäntöä ja yhdenvertaisuuden ja syrjimättömyyden periaatteita noudattaen.

(1) EYVL L 75, 15.3.2001, s. 1.

(2) EUVL L 164, 30.4.2004, s. 164, oikaisu EUVL L 220, 21.6.2004, s. 58.

(3) EYVL L 75, 15.3.2001, s. 26.

(4) EUVL L 164, 30.4.2004, s. 44, oikaisu EUVL L 220, 21.6.2004, s. 16.

(5) Katso tämän virallisen lehden sivu 1.

- (13) Henkilöliikennepalvelujen toiminnan edistämiseksi linjoilla, joilla toteutetaan julkisen palvelun velvoitetta, jäsenvaltioiden olisi halutessaan voitava antaa palveluista vastaaville viranomaisille valtuudet periä maksu niiden toimivaltaan kuuluvista matkustajaliikennepalveluista. Maksu olisi käytettävä sellaista julkisen palvelun velvoitteiden rahoittamiseen, jotka asetetaan yhteisön lainsäädännön mukaisesti tehdyssä julkisia palveluhankintoja koskevassa sopimuksessa. Maksu olisi perittävä yhteisön lainsäädännön ja erityisesti oikeudenmukaisuuden, avoimuuden, syrjimättömyyden ja suhteellisuuden periaatteita noudattaen.
- (14) Sääntelyelimen olisi toimittava tavalla, jolla vältetään eturistiriidat ja mahdollinen osallistuminen käsiteltävänä olevan julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen tekemiseen. Erityisesti silloin, jos se on organisatorisista tai oikeudellisista syistä läheisessä yhteydessä käsiteltävänä olevan julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen tekemiseen osallistuvaan toimivaltaiseen viranomaiseen, sen toiminnallisen riippumattomuus olisi taattava. Sääntelyelimen toimivaltaa olisi laajennettava siten, että siihen sisältyy kansainvälisen palvelun tarkoituksen ja tarvittaessa olemassa oleviin julkisia palveluhankintoja koskeviin sopimukseen kohdistuvien taloudellisten vaikutusten arviointi.
- (15) Tämä direktiivi on uusi vaihe rautatieliikennemarkkinoiden avaamisessa. Jotkut jäsenvaltiot ovat jo avanneet alueellaan tarjottavien kansainvälisen matkustajaliikennepalvelujen markkinat. Tältä osin tätä direktiiviä ei olisi tulkittava siten, että se luo näille jäsenvaltioille velvollisuuden myöntää ennen 1 päivää tammikuuta 2010 oikeuden markkinoille pääsyyn yrityksille, joilla on toimilupa sellaisessa jäsenvaltiossa, jossa vastaavia oikeuksia ei myönnetä.
- (16) Suurnopeusyhteyksien kaltaisia erikoistuneita infrastruktuureita käytäviin palveluihin tehtävien investointien rohkaisemiseksi hakijoiden on voitava suunnitella toimintaansa ja edellyttää oikeusvarmuutta ottaen huomioon laajat ja pitkäaikaiset investoinnit. Siksi näiden yritysten olisi voitava tehdä pääsääntöisesti enintään 15 vuoden pituisia puitesopimuksia.
- (17) Kansallisten sääntelyelinten olisi direktiivin 2001/14/EY 31 artiklan perusteella vaihdettava keskenään tietoja ja tarvittaessa yksittäistapauksissa sovittava yhteen niitä periaatteita ja käytäntöjä, joiden perusteella arvioidaan, vaarantuuko julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen taloudellinen tasapaino. Niiden olisi asteittain laadittava saamiinsa kokemuksiin perustuvat suuntaviivat.
- (18) Tämän direktiivin soveltamista olisi arvioitava kertomuksen perusteella, jonka komissio antaa kahden vuoden kuluttua siitä ajankohdasta, jona kansainvälisten matkustajaliikennepalvelujen markkinat avataan. Tässä kertomuksessa olisi myös arvioitava markkinoiden kehitystä, mukaan lukien valmistautumisaste rautateiden matkustajaliikenteen markkinoiden avaamiseksi edelleen. Komission olisi tässä kertomuksessa myös analysoitava eri malleja näiden markkinoiden järjestämiseksi ja tämän direktiivin vaikutuksia julkisia palveluhankintoja koskeviin sopimukseen ja niiden rahoitukseen. Samalla komission olisi otettava huomioon asetuksen (EY) N:o 1370/2007 täytäntöönpano ja jäsenvaltioiden väliset olennaiset erot (verkkojen tiheys, matkustajien määrä, keskimääräinen matkan pituus). Kertomuksessaan komission olisi tarvittaessa ehdotettava täydentäviä toimenpiteitä markkinoiden avaamisen helpottamiseksi ja arvioitava näiden toimenpiteiden vaikutuksia.
- (19) Direktiivien 91/440/ETY ja 2001/14/EY täytäntöönpanemiseksi tarvittavista toimenpiteistä olisi päätettävä menettelystä komissiolle siirrettyä täytäntöönpanovaltaa käytettäessä 28 päivänä kesäkuuta 1999 tehdyn neuvoston päätöksen 1999/468/EY⁽¹⁾ mukaisesti.
- (20) Komissiolle olisi erityisesti siirrettävä toimivalta mukauttaa mainittujen direktiivien liitteitä. Koska nämä toimenpiteet ovat laajakantoisia ja niiden tarkoituksena on muuttaa mainittujen direktiivien muita kuin keskeisiä osia, niistä on päätettävä päätöksen 1999/468/EY 5 a artiklassa säädettyä valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen.
- (21) Jäsenvaltio, jolla ei ole rautatiejärjestelmää eikä välittömiä suunnitelmia rakentaa sellaista, joutuisi täyttämään suhteettoman ja hyödyttömän velvoitteen, jos sen olisi saatettava direktiivit 91/440/ETY ja 2001/14/EY osaksi kansallista lainsäädäntöä ja pantava ne täytäntöön. Näiden direktiivien saattamista osaksi kansallista lainsäädäntöä ja niiden täytäntöönpanoa koskevan velvoitteen ei sen vuoksi olisi koskettava tällaisia jäsenvaltioita niin kauan kuin niillä ei ole rautatiejärjestelmää.
- (22) Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla toteuttaa tämän direktiivin tavoitetta, joka on yhteisön rautateiden kehittäminen, ottaen huomioon tarve turvata tasapuoliset ja syrjimättömät infrastruktuurin käyttöedellytykset ja rautatieverkon keskeisiin tekijöihin liittyvä ilmeinen kansainvälinen ulottuvuus sekä valtioiden rajat ylittävän yhteensovitetun toiminnan tarve, vaan se voidaan saavuttaa paremmin yhteisön tasolla, joten yhteisö voi toteuttaa toimenpiteitä perustamissopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä direktiivissä ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen tämän tavoitteen saavuttamiseksi.
- (23) Paremmasta lainsäädännöstä tehdyn toimielinten välisen sopimuksen⁽²⁾ 34 kohdan mukaisesti jäsenvaltioita rohkaistaan laatimaan itseään varten ja yhteisön edun vuoksi omia taulukoitaan, joista ilmenee mahdollisuuksien mukaan tämän direktiivin ja kansallisen lainsäädännön osaksi saattamista koskevien toimenpiteiden välinen vastaavuus, ja julkaisemaan ne.

(1) EYVL L 184, 17.7.1999, s. 23, päätös sellaisena kuin se on muutettuna päätöksellä 2006/512/EY (EUVL L 200, 22.7.2006, s. 11).

(2) EUVL C 321, 31.12.2003, s. 1.

(24) Direktiivit 91/440/ETY ja 2001/14/EY olisi siten muutettava vastaavasti,

OVAT ANTANEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

1 artikla

Muutetaan direktiivi 91/440/ETY seuraavasti:

1) Lisätään 2 artiklaan kohta seuraavasti:

”4. Jäsenvaltiot voivat jättää tämän direktiivin soveltamisalan ulkopuolelle rautatiepalvelut, jotka toteutetaan kauttakuljetuksina yhteisön kautta ja jotka alkavat ja päättyvät yhteisön alueen ulkopuolella.”;

2) Kumotaan 3 artiklan neljäs luetelmakohta;

3) Lisätään 3 artiklan viidennen luetelmakohdan jälkeen luetelmakohta seuraavasti:

— ’kansainvälisellä matkustajaliikennepalvelulla’ matkustajaliikennepalvelua, jossa juna ylittää vähintään yhden jäsenvaltion rajan ja jossa palvelun päätarkoituksena on kuljettaa matkustajia eri jäsenvaltioissa sijaitsevien asemien välillä; juna voidaan liittää toiseen ja/tai jakaa osiin ja eri osilla voi olla eri lähtöpaikat ja määränpäätyttyään, että kaikki vaunut ylittävät vähintään yhden rajan.”;

4) Lisätään 3 artiklan kuudennen luetelmakohdan jälkeen uusi luetelmakohta seuraavasti:

— ’kauttakuljetuksella’ yhteisön alueen kautta kulkemista, joka toteutetaan lastaamatta tai purkamatta tavaroita ja/tai ottamatta tai jättämättä matkustajia yhteisön alueella.”;

5) Kumotaan 5 artiklan 3 kohdan ensimmäinen luetelmakohta;

6) Poistetaan 8 artiklan ensimmäisestä kohdasta ilmaus ”ja kansainvälisiltä ryhmittymiltä”;

7) Kumotaan 10 artiklan 1 kohta;

8) Lisätään 10 artiklaan kohdat seuraavasti:

”3 a. Edellä 2 artiklassa tarkoitetuille rautatieyrittäjille on viimeistään 1 päivänä tammikuuta 2010 myönnettävä oikeus kaikkien jäsenvaltioiden infrastruktuuriin käyttöön kansainvälisten matkustajaliikennepalvelujen tarjoamiseksi. Rautatieyrittäjillä on kansainvälisiä matkustajaliikennepalveluja tarjotessaan oikeus ottaa ja jättää matkustajia kansainvälisellä reitillä sijaitsevilla asemilla, myös niillä, jotka ovat samassa jäsenvaltiossa.

Oikeus niiden jäsenvaltioiden infrastruktuuriin käyttöön, joissa rautateiden kansainvälisen matkustajaliikenteen osuus on yli puolet kyseisen jäsenvaltion rautatieyrittäjien matkustajaliikenteen liikevaihdosta, on myönnettävä viimeistään 1 päivänä tammikuuta 2012.

Direktiivin 2001/14/EY 30 artiklassa tarkoitetun yhden tai useamman asianomaisen sääntelyelimen on määriteltävä asianomaisten toimivaltaisten viranomaisten ja/tai asianomaisten rautatieyrittäjien pyynnöstä, onko palvelun päätarkoituksena matkustajien kuljettaminen eri jäsenvaltioissa sijaitsevien asemien välillä.

3 b. Jäsenvaltiot voivat rajoittaa 3 a kohdassa määriteltyä käyttöoikeutta tietyn lähtöpaikan ja määränpääntävälisellä osuudella tarjottavien sellaisten palvelujen osalta, joista on tehty yksi tai useampi voimassa olevan yhteisön lainsäädännön mukainen julkisia palveluhankintoja koskeva sopimus. Tällaisella rajoittamisella ei saa rajoittaa oikeutta ottaa ja jättää matkustajia kansainvälisellä reitillä sijaitsevilla asemilla, myös niillä, jotka ovat samassa jäsenvaltiossa, paitsi jos tämän oikeuden käyttäminen vaarantaisi julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen taloudellisen tasapainon.

Direktiivin 2001/14/EY 30 artiklassa tarkoitetun yhden tai useamman asianomaisen sääntelyelimen on määriteltävä objektiivisen taloudellisen arvioinnin ja ennalta määriteltyjen perusteiden nojalla, vaarantuuko taloudellinen tasapaino, jonkin seuraavan tahon pyynnöstä:

— julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen tehnyt yksi tai useampi toimivaltainen viranomainen,

— muu asiaan liittyvä toimivaltainen viranomainen, jolla on tämän artiklan nojalla oikeus rajoittaa käyttöoikeutta,

— infrastruktuurin haltija, tai

— julkisia palveluhankintoja koskevaa sopimusta täytäntöön paneva rautatieyrittäjä.

Toimivaltaisten viranomaisten ja julkisia palveluja tarjoavien rautatieyrittäjien on toimitettava yhdelle tai useammalle asianomaiselle sääntelyelimelle tiedot, joita päätöksen tekeminen kohtuudella edellyttää. Sääntelyelimen on tarkasteltava toimitettuja tietoja, tarvittaessa kaikkia asianomaisia osapuolia kuullen, ja annettava asianomaisille osapuolille tiedoksi perusteltu päätöksensä ennalta määrätyn kohtuullisen ajan ja joka tapauksessa kahden kuukauden kuluessa kaikkien asianomaisten tietojen vastaanottamisesta. Sääntelyelimen on perusteltava päätöksensä ja asetettava määräaika, jonka kuluessa, ja edellytykset, joiden mukaisesti

— asianomainen yksi tai useampi toimivaltainen viranomainen,

— infrastruktuurin haltija,

- julkisia palveluhankintoja koskevaa sopimusta täytäntöön paneva rautatieyritys, tai
- käyttöoikeutta hakeva rautatieyritys

voi pyytää päätöksen uudelleen tarkastelua.

3 c. Jäsenvaltiot voivat niin ikään rajoittaa oikeutta ottaa ja jättää matkustajia samassa jäsenvaltiossa kansainvälisellä matkustajaliikennepalvelun reitillä sijaitsevilla asemilla, jos matkustajien kuljettamiseen kyseisten asemien välillä on myönnetty yksinoikeus toimilupasopimuksen nojalla, joka on tehty ennen 4 päivää joulukuuta 2007 oikeudenmukaisen ja kilpailuun perustuvan tarjousmenettelyn perusteella ja yhteisön lainsäädännön asiaankuuluvien periaatteiden mukaisesti. Tätä rajoitusta voidaan soveltaa sopimuksen alkuperäisen keston ajan tai 15 vuotta sen mukaan, kumpi määräaika on lyhyempi.

3 d. Tämän direktiivin säännöksillä ei ennen 1 päivää tammikuuta 2010 velvoiteta jäsenvaltiota myöntämään 3 a kohdassa tarkoitettua käyttöoikeutta rautatieyrityksille ja niiden määräysvallassa suoraan tai välillisesti oleville yrityksille, jotka ovat saaneet toimiluvan sellaisessa jäsenvaltiossa, jossa vastaavanlaisia käyttöoikeuksia ei myönnetä.

3 e. Jäsenvaltioiden on toteutettava tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että 3 b, 3 c ja 3 d kohdassa tarkoitettuihin päätöksiin voidaan hakea muutosta.

3 f. Jäsenvaltiot voivat tässä artiklassa säädetyin edellytyksin sallia, että rautateiden matkustajaliikenteestä vastaava viranomainen perii matkustajaliikennepalveluja tarjoavilta rautatieyrityksiltä maksun sellaisten viranomaisen toimivallan piiriin kuuluvien reittien käytöstä, joilla liikennöidään kahden kyseisessä jäsenvaltiossa olevan aseman välillä, sanotun kuitenkin rajoittamatta 3 b kohdan soveltamista.

Tässä tapauksessa kotimaan tai kansainvälisiä rautateiden matkustajaliikennepalveluja tarjoavilta rautatieyrityksiltä peritään sama maksu liikennöinnistä reiteillä, jotka kuuluvat kyseisen viranomaisen toimivallan piiriin.

Maksu on tarkoitettu korvaamaan viranomaiselle yhteisön lainsäädännön mukaisesti tehdystä julkisista palveluhankintoja koskevassa sopimuksessa asetetut julkisen palvelun velvoitteet. Maksusta kertyneet ja korvauksena maksettavat tulot eivät saa ylittää sitä, mikä on tarpeen kattamaan kaikki asianomaisten julkisen palvelun velvoitteiden täyttämistä aiheutuneet kustannukset tai osa niistä ottaen huomioon kyseisten velvoitteiden täyttämistä saatavat tulot ja kohtuullinen voitto.

Maksun on oltava yhteisön lainsäädännön mukainen ja sen on noudatettava erityisesti oikeudenmukaisuuden, avoimuuden, syrjimättömyyden ja suhteellisuuden periaatetta etenkin palvelusta matkustajalta perittävän keskimääräisen hinnan ja

maksun suuruuden osalta. Tämän kohdan mukaisesti perittyjen maksujen kokonaismäärä ei saa vaarantaa sen rautateiden matkustajaliikennepalvelun taloudellista elinkelpoisuutta, josta ne peritään.

Asianomaisten viranomaisten on säilytettävä tiedot mak-suista, jotta niiden alkuperä ja käyttö voidaan jäljittää. Jäsenvaltioiden on toimitettava nämä tiedot komissiolle.”;

9) Korvataan 10 artiklan 8 kohta seuraavasti:

”8. Komissio antaa viimeistään 1 päivänä tammikuuta 2009 Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle sekä alueiden komitealle kertomuksen tämän direktiivin täytäntöönpanosta.

Kertomuksessa käsitellään:

- tämän direktiivin täytäntöönpanoa jäsenvaltioissa ja erityisesti sen vaikutuksia 3 a kohdan toisessa alakohdassa tarkoitettuihin jäsenvaltioihin sekä eri asianomaisten elinten työskentelyn tehokkuutta,
- markkinoiden kehitystä, erityisesti kansainvälisiä liikenteen kehityssuuntauksia, toimintaa ja kaikkien markkinoiden toimijoiden, myös markkinoille tulijoiden, markkinaosuuksia.”

10) Lisätään 10 artiklaan kohta seuraavasti:

”9. Komissio antaa viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2012 Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle sekä alueiden komitealle kertomuksen 3 kohdan a–f alakohdan säännösten täytäntöönpanosta.

Tämän direktiivin soveltamisen arvioinnin perustana on kertomus, jonka komissio antaa kahden vuoden kuluttua siitä ajankohdasta, jona kansainvälisten matkustajaliikennepalvelujen markkinat avataan.

Tässä kertomuksessa arvioidaan myös markkinoiden kehitystä, mukaan lukien valmistautumisaste rautateiden matkustajaliikenteen markkinoiden avaamiseksi edelleen. Tässä kertomuksessa komissio myös analysoi eri malleja näiden markkinoiden järjestämiseksi ja tämän direktiivin vaikutuksia julkisista palveluhankintoja koskeviin sopimukseen ja niiden rahoitukseen. Samalla komissio ottaa huomioon rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista 23 päivänä lokakuuta 2007 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1370/2007 (*) täytäntöönpanon ja jäsenvaltioiden väliset olennaiset erot (verkkojen tiheys, matkustajien määrä, keskimääräinen matkan pituus). Kertomuksessaan komissio tarvittaessa ehdottaa täydentäviä toimenpiteitä markkinoiden avaamisen helpottamiseksi ja arvioi näiden toimenpiteiden vaikutuksia.

(*) EUVL L 315, 3.12.2007, s. 1.”

11) Korvataan 11 artiklan 2 kohta seuraavasti:

"2. Toimenpiteistä, joiden tarkoituksena on muuttaa tämän direktiivin muita kuin keskeisiä osia ja jotka koskevat sen liitteiden mukauttamista, päätetään 11 a artiklan 3 kohdassa tarkoitettua valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen."

12) Korvataan 11 a artiklan 3 kohta seuraavasti:

"3. Jos tähän kohtaan viitataan, sovelletaan päätöksen 1999/468/EY 5 a artiklan 1–4 kohtaa sekä 7 artiklaa ottaen huomioon mainitun päätöksen 8 artiklan säännökset."

13) Lisätään 15 artiklaan kohta seuraavasti:

"Velvoitteet, jotka koskevat tämän direktiivin saattamista osaksi kansallista lainsäädäntöä ja sen täytäntöönpanemista eivät koske Kyprosta ja Maltaa niin kauan kuin niiden alueilla ei ole rautatiejärjestelmää."

2 artikla

Muutetaan direktiivi 2001/14/EY seuraavasti:

1) Lisätään 1 artiklan 3 kohtaan alakohta seuraavasti:

"e) rautatiepalveluina suoritettavat kuljetukset, jotka toteutetaan kauttakuljetuksina yhteisön kautta.;"

2) Lisätään 2 artiklaan alakohta seuraavasti:

"n) 'kauttakuljetuksella' yhteisön alueen kautta kulkemista, joka toteutetaan lastaamatta tai purkamatta tavaroita ja/tai ottamatta tai jättämättä matkustajia yhteisön alueella.;"

3) Lisätään 13 artiklaan kohta seuraavasti:

"4. Jos hakija aikoo pyytää infrastruktuurikapasiteettia direktiivin 91/440/ETY 3 artiklassa määritellyn kansainvälisen matkustajaliikennepalvelun harjoittamiseksi, sen on ilmoitettava tästä asianomaisille infrastruktuurin haltijoille ja sääntelyelimille. Jotta olisi mahdollista arvioida, onko kansainvälisen palvelun tarkoituksena matkustajien kuljettaminen eri jäsenvaltioissa sijaitsevien asemien välillä, ja olemassa oleviin julkisia palveluhankintoja koskeviin sopimuksiin mahdollisesti kohdistuvia taloudellisia vaikutuksia, sääntelyelinten on varmistettava, että asiasta ilmoitetaan kaikille toimivaltaisille viranomaisille, jotka ovat myöntäneet oikeuden julkisia palveluhankintoja koskevassa sopimuksessa määritellyn rautateiden henkilöliikennepalvelun tarjoamiseen, muulle asiaan liittyvälle toimivaltaiselle viranomaiselle, jolla on direktiivin 91/440/ETY 10 artiklan 3b kohdan nojalla oikeus rajoittaa käyttöoikeutta, ja kaikille rautatieyrittäjille, jotka panevat täytäntöön julkisia palveluhankintoja koskevaa sopimusta tämän kansainvälisen matkustajaliikennepalvelun käyttämällä reitillä."

4) Korvataan 17 artiklan 5 kohta seuraavasti:

"5. Puitesopimusten kesto on periaatteessa viisi vuotta, ja sitä voidaan jatkaa niiden alkuperäistä kestoja vastaaviksi

ajanjaksoiksi. Infrastruktuurin haltija voi erityisissä tapauksissa hyväksyä lyhyemmän tai pitemmän keston. Viittä vuotta pitempi kesto on perusteltava liiketoimintaan liittyvillä sopimuksilla, erityisillä investoinneilla tai riskeillä.

5a. Jos kyseessä ovat 24 artiklassa tarkoitettua erikoistunutta infrastruktuuria käyttävät palvelut, jotka edellyttävät laajoja ja pitkäaikaisia investointeja, jotka hakijan on asianmukaisesti perusteltava, puitesopimusten kesto voi olla 15 vuotta. Kaudet, jotka ylittävät 15 vuotta, ovat sallittuja vain poikkeustapauksissa, erityisesti kun on kyse laajamittaisesta ja pitkäaikaisesta investoinnista ennen kaikkea silloin, kun investointeihin liittyy sopimusvelvoitteita kuten monivuotisia lyhennyssuunnitelmia.

Hakijalle asetetut vaatimukset voivat tässä tapauksessa edellyttää sen kapasiteetin ominaispiirteiden – mukaan lukien reittien liikennetiheys, liikennemäärät ja laatu – yksityiskohdista määrittelyä, joka toimitetaan hakijalle puitesopimuksen voimaansaolon ajaksi. Infrastruktuurin haltija voi vähentää varattua kapasiteettia, jos sitä on vähintään kuukauden mittaisen ajanjakson aikana käytetty vähemmän kuin 27 artiklassa on vahvistettu kynnysmääräksi.

Alustava puitesopimus voidaan 1 päivästä tammikuuta 2010 alkaen laatia viiden vuoden ajaksi ennen 1 päivää tammikuuta 2010 palveluja tarjoavien hakijoiden käyttämän kapasiteetin ominaispiirteiden pohjalta erityisten investointien tai liiketoimintaan liittyvien sopimusten huomioon ottamiseksi, ja sopimusta voidaan jatkaa yhden kerran. Jäljempänä 30 artiklassa tarkoitettua sääntelyelimen tehtävänä on antaa lupa tällaisen sopimuksen voimaantulolle.;"

5) Lisätään 30 artiklan 1 kohdan viimeisen virkkeen edelle virke seuraavasti:

"Sen on lisäksi oltava toiminnallisesti riippumaton kaikista toimivaltaisista viranomaisista, jotka osallistuvat julkista palveluhankintaa koskevan sopimuksen tekemiseen.;"

6) Korvataan 34 artiklan 3 kohta seuraavasti:

"3. Toimenpiteistä, joiden tarkoituksena on muuttaa tämän direktiivin muita kuin keskeisiä osia ja jotka koskevat sen liitteiden mukauttamista, päätetään 35 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen."

7) Korvataan 35 artiklan 3 kohta seuraavasti:

"3. Jos tähän kohtaan viitataan, sovelletaan päätöksen 1999/468/EY 5 a artiklan 1–4 kohtaa sekä 7 artiklaa ottaen huomioon mainitun päätöksen 8 artiklan säännökset."

8) Lisätään 38 artiklaan kohta seuraavasti:

"Velvoitteet, jotka koskevat tämän direktiivin saattamista osaksi kansallista lainsäädäntöä ja sen täytäntöönpanoa, eivät koske Kyprosta ja Maltaa niin kauan kuin niiden alueilla ei ole rautatiejärjestelmää."

3 artikla

1. Jäsenvaltioiden on saatettava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan viimeistään 4 päivänä kesäkuuta 2009. Niiden on viipymättä toimitettava nämä säännökset kirjallisina komissiolle.

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 tarkoitettuja kysymyksistä antamansa keskeiset kansalliset säännökset kirjallisina komissiolle.

3. Edellä 1 artiklan 2, 5, 6 ja 7 kohdan säännöksiä sovelletaan 1 päivästä tammikuuta 2010.

4 artikla

Tämä direktiivi tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona se julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

5 artikla

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Strasbourgissa 23 päivänä lokakuuta 2007.

Euroopan parlamentin puolesta

Puhemies

H.-G. PÖTTERING

Neuvoston puolesta

Puheenjohtaja

M. LOBO ANTUNES