

II

(Tiedonannot)

EUROOPAN UNIONIN TOIMIELINTEN, ELINTEN, TOIMISTOJEN JA
VIRASTOJEN TIEDONANNOT

EUROOPAN KOMISSIO

Komission tulkitseva tiedonanto direktiivin 2007/58/EY eräistä säännöksistä

(2010/C 353/01)

1. JOHDANTO

Tässä tulkitsevassa tiedonannossa esitetään komission näkemyksiä 23 päivänä lokakuuta 2007 annetun direktiivin 2007/58/EY ⁽¹⁾ täytäntöönpanosta. Direktiivi koskee rautateiden kansainvälisten matkustajaliikennemarkkinoiden avaamista, ja määräaika sen saattamiselle osaksi jäsenvaltioiden kansallista lainsäädäntöä oli 4 päivänä kesäkuuta 2009. Tarvetta tällaiselle tiedonannolle ilmeni komission henkilöstön vuoden 2009 lopulla tekemästä kyselytutkimuksesta ja sitä seuranneista keskusteluista jäsenvaltioiden edustajien ja rautatiealan yhdistysten kanssa. Näissä yhteyksissä rautatiealan sääntelyelimet ja liikenneministeriöt pyysivät komissiolta neuvoja ja ohjeita siitä, miten eräät direktiivin säännökset pitäisi panna täytäntöön. Sen vuoksi komissio haluaa varmistaa, että jäsenvaltioiden toteuttamat toimenpiteet direktiivin voimaansaattamiseksi ovat kaikilta osin kyseisen direktiivin mukaisia.

Sidosryhmät esittivät kaksi kysymystä, jotka ovat keskeisen tärkeitä rautateiden kansainvälisten matkustajaliikennemarkkinoiden avaamisen kannalta, sillä ne vaikuttavat suoraan rautatieyrityksille annettaviin infrastruktuurin käyttöoikeuksiin:

- 1) Miten määritellään, onko rautatieliikennepalvelun päätarkoitus kuljettaa matkustajia kansainvälisessä liikenteessä?
- 2) Miten arvioidaan, voiko uusi liikennepalvelu vaarantaa julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten taloudellisen tasapainon?

Tässä tiedonannossa tarkastellaan ainoastaan näitä kahta kysymystä. Muita direktiiviin 2007/58/EY liittyviä kysymyksiä voidaan käsitellä myöhemmin, jos tarvetta siihen ilmenee.

1. Miten määritellään rautatieliikennepalvelun päätarkoitus

Johdanto-osan 8 kappale

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

⁽¹⁾ 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. Tässä tiedonannossa käytettyjen artiklojen numerointi vastaa direktiivin 91/440/ETY (perussäädös) viimeisintä konsolidoitua versiota.

matkalla olevia matkustajia. Sen määrittämiseksi, onko tämä kulloisenkin palvelun päätarkoitus, huomiointiperusteita, 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.

10 artiklan 3 a kohta

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

Oikeus niiden jäsenvaltioiden infrastruktuurin käyttöön, joissa rautateiden kansainvälisen henkilöliikenteen osuus on yli puolet kyseisen jäsenvaltion rautatieyritysten henkilöliikenteen 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 rautatieyritysten pyynnöstä, onko palvelun päätarkoituksena matkustajien kuljettaminen eri jäsenvaltioissa sijaitsevien asemien välillä.

Velvollisuudet

Direktiivin 10 artiklan 3 a kohdassa säädetään, että ainoastaan sääntelyelimet ovat vastuussa sen määrittelemisestä, onko palvelun päätarkoituksena matkustajien kuljettaminen eri jäsenvaltioissa sijaitsevien asemien välillä. Sääntelyelinten on tätä tehdessään noudatettava riippumattomuutta. Se tarkoittaa, että niiden päätöksen eivät saa vaikuttaa tai niiden ehtona eivät saa olla minkään toisen viranomaisen kansallisen lainsäädännön mukaisesti antamat ohjeet.

Direktiivin 10 artiklan 3 a kohdan mukaan erityistapauksissa vastuu palvelun päätarkoituksen määrittelemisestä voi olla usealla sääntelyelimellä. Tämä tarkoittaa sitä, että jos päätöksellä voi olla vaikutuksia usean jäsenvaltion rautatietoimintaan, kahden tai useamman sääntelyelimen on osallistuttava päätöksentekoon. Kyseessä olevan rautatieliikennepalvelun kansainvälisen luonteen vuoksi on erittäin tärkeää varmistaa, että rajojen yli vaikuttavat päätökset koordinoidaan asianmukaisesti niiden sääntelyelinten välillä, joita asia koskee. Sääntelyelinten olisi sen vuoksi tiedotettava asiasta järjestelmällisesti niiden muiden jäsenvaltioiden sääntelyelimille, joihin kyseessä oleva rautatieliikennepalvelu vaikuttaa, ja vaihdettava ennen toimivaltaansa kuuluvan päätöksen tekemistä alustavia näkemyksiään siitä, täyttääkö palvelu päätarkoitusta koskevan vaatimuksen.

Päätöksentekomenettely

Direktiivin 10 artiklan 3 a kohdassa säädetään, että sääntelyelimet toimivat asianomaisten toimivaltaisten viranomaisten ja/tai asianomaisten rautatieyritysten pyynnöstä. Tämä tarkoittaa, että sääntelyelinten ei pidä ryhtyä toimiin omasta aloitteestaan vaan vasta saatuaan pyynnön taholta, jota asia koskee.

Kun rautatieyritykset pyytävät oikeutta käyttää infrastruktuuria harjoittaakseen kansainvälistä matkustajaliikennettä, liikennepalvelua olisi pidettävä kansainvälisenä, jos juna ylittää vähintään yhden jäsenvaltion rajan, riippumatta siitä, sisältyykö palveluun kabotaasiliikennettä. Sääntelyelinten olisi varmistettava liikennepalvelun päätarkoitus tapauskohtaisesti. "Asianomaisia rautatieyrityksiä" ovat ainoastaan ne, jotka voivat osoittaa uudella palvelulla olevan mahdollisesti niitä koskevia vaikutuksia. "Toimivaltaisia viranomaisia" ovat viranomaiset, jotka vastaavat rautatieinfrastruktuurin käyttöoikeuden myöntämisestä, rajoittamisesta tai epäämisestä.

Jotta yhdenvertaisuuden ja syrjimättömyyden periaatteita noudatetaan varmasti kaikilta osin, päätöksenteon olisi oltava selkeää, avointa ja syrjimätöntä. Tasapuolisten toimintaedellytysten turvaamiseksi päätöksentekomenettelyn olisi oltava julkinen ja perustuttava sidosryhmien kuulemiseen sekä tiedonvaihtoon muiden sääntelyelinten kanssa. Menettelyn ajoituksen ja keston osalta on otettava huomioon, että kaikki markkina-toimijat tarvitsevat toimintansa kehittämiseksi riittävän oikeusvarmuuden. Menettelyn olisi oltava mahdollisimman yksinkertainen, tehokas ja avoin ja johdonmukainen suhteessa ratakapasiteetin hakemismenettelyyn. Menettelyn yksityiskohdat voivat kehittyä ajan mittaan erityisesti sääntelyelinten kokemusten perusteella.

Arviointiperusteet

Direktiivin 10 artiklan 3 a kohdassa ei aseteta ennalta vahvistettuja perusteita rautatieliikennepalvelun päätarkoituksen määrittelemiseksi. Johdanto-osan 8 kappaleessa mainitaan kuitenkin kolme arviointiperustetta, jotka sääntelyelimet voivat ottaa huomioon: kotimaisen tai kansainvälisen liikenteen matkustajien kuljetuksesta saatu osuus liikevaihdesta ja matkustajamäärästä sekä matkaosuuden pituus. Nämä perusteet esitetään ainoastaan esimerkkeinä. Ne eivät siis ole pakollisia, ja myös muita perusteita voidaan ottaa huomioon.

Perusteissa olisi esitettävä selvästi tekijät, jotka sääntelyelinten on otettava huomioon liikennepalvelun päätarkoitusta määriteltäessä. Sääntelyviranomaisten olisi niiden avulla pystyttävä selvittämään palvelun *tarkoituserä* keskipitkällä aikavälillä eikä vain sen tunnuspiirteitä tietynä aikana. Arviointiin olisi sisällytettävä tulevan ennakkointia, ja palvelu- ja markkinaedellytyksissä todennäköisesti vähitellen tapahtuvat muutokset on otettava huomioon. Rautatieyrityksen, joka aikoo aloittaa uuden palvelun, toimittamat liiketoimintasuunnitelmat ja markkinaennusteet voivat toimia päätöksenteon perustana.

Palvelun päätarkoituksen määrittämiseksi sääntelyelinten tekemien arviointien olisi oltava sekä määrällisiä että laadullisia. Siksi ei ole mahdollista soveltaa tiukasti tai yksinomaan määrällisiä kynnysarvoja. Laadullisista tekijöistä, joita sääntelyelimet voivat ottaa huomioon määritelläkseen palvelun tarkoituksen, ovat tapa, jolla palvelua markkinoidaan, pysähdykset ja käytetyn liikkuvan kaluston tyyppi.

2. Miten arvioida, voiko julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten taloudellinen tasapaino vaarantua

Johdanto-osan 10 kappale

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.

Johdanto-osan 12 kappale

Arvioitaessa, voiko julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten taloudellinen tasapaino vaarantua, olisi otettava huomioon ennalta määriteltäviä 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 vuorontää 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.

Johdanto-osan 17 kappale

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.

10 artiklan 3 b kohta

Jäsenvaltiot voivat rajoittaa 3 a kohdassa määriteltyä käyttöoikeutta tietyn lähtöpaikan ja määränpään välisellä 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 tarkoitettun 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 rautatieyritys.

Toimivaltaisten viranomaisten ja julkisia palveluja tarjoavien rautatieyritysten 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.

Velvollisuudet

Direktiivin 10 artiklan 3 b kohdassa säädetään, että jäsenvaltioilla on mahdollisuus mutta ei velvollisuutta rajoittaa pääsyä reiteille, joista on tehty julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia, jos uusi kansainvälinen palvelu vaarantaisi näiden sopimusten taloudellisen tasapainon. Vain siinä tapauksessa, että jäsenvaltiot päättävät käyttää tätä mahdollisuutta, sääntelyelinten on määritettävä, voiko ehdotettu uusi rautatieliikennepalvelu vaarantaa julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten taloudellisen tasapainon. Sääntelyelinten on tätä tehdessään noudatettava riippumattomuutta. Johdanto-osan 14 kappaleessa korostetaan erityisesti, että sääntelyelimet olisi organisoitava siten, että ne eivät tätä toimivaltaa käyttäessään voi olla riippuvaisia viranomaisista, jotka osallistuvat julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten tekemiseen.

Jos jäsenvaltio rajoittaa pääsyä 10 artiklan 3 b kohdan mukaisesti, sääntelyelimen arviota on noudatettava. Johdanto-osan 10 kappaleessa todetaan, että jos jäsenvaltiot rajoittavat pääsyä, sille on saatava ennakolta asianomaisen sääntelyelimen *hyväksyntä*. Tämä hyväksyntä voidaan myöntää sitovana lausuntona, jossa arvioidaan, voiko julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten taloudellinen tasapaino vaarantua, ja ehdotetaan erityistä toimenpidettä, taikka hyväksyntämenettelyllä, jossa tutkiaan mahdollinen pääsyn rajoittamista koskeva päätösluonnos.

Sääntelyelimen arviot ja päätökset olisi koordinoitava, jos tapaus sitä vaatii. Tämä koskee erityisesti tilanteita, joissa kyseessä olevat julkisia palveluhankintoja koskevat sopimukset ovat luonteeltaan valtioiden rajat ylittäviä, tai yleisemmin tapauksia, joissa kabotaasioikeuksien rajoittaminen yhdessä jäsenvaltioissa voisi vaikuttaa kansainvälisen rautatieliikennepalvelun kannattavuuteen toisessa jäsenvaltiossa. Jotta tällaisissa tapauksissa voitaisiin päästä tilanteesta yhteisymmärrykseen, asianomaisten sääntelyelinten olisi vaihdettava tietoja ja alustavia näkemyksiään siitä, voiko julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen taloudellinen tasapaino vaarantua, sekä mahdollisesti tarvittavista rajoituksista. Sääntelyelinten olisi kuultava muiden jäsenvaltioiden sääntelyelimiä riippumatta siitä, onko mahdollista rajoittaa pääsyä reiteille, joista on tehty julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia jäsenvaltiossa, jonka sääntelyelintä kuullaan.

Edellä tarkoitettujen erityistapausten lisäksi direktiivin 2007/58/EY johdanto-osan 17 kappaleessa korostetaan direktiivin 2001/14/EY 31 artiklaan nojautuen, että sääntelyelinten olisi järjestelmällisesti vaihdettava tietoja työstään, päätöksensä perusteista ja päätöskäytännöistään laatiakseen vähitellen kokemuksiinsa perustuvia ohjeita.

Päätöksentekomenettely

Sääntelyelinten pitäisi voida arvioida, voiko julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen taloudellinen tasapaino vaarantua, riippumatta siitä, onko rautatieliikennepalvelun päätarkoitus varmistettu. Arviointi ja varmistaminen voidaan tehdä samalla, mutta toista niistä ei voida pitää ennakoedellytyksenä toiselle.

Kuten 10 artiklan 3 b kohdassa säädetään, arvioinnin aloittaminen edellyttää, että sääntelyelin saa sitä koskevan pyynnön. Tällaisen pyynnön voi esittää ainoastaan 1) toimivaltainen viranomainen tai viranomaiset, jotka ovat tehneet arvioinnin kohteena olevan julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen, 2) muu toimivaltainen viranomainen, jolla on oikeus rajoittaa pääsyä kyseiseen infrastruktuuriin, 3) asianomainen infrastruktuurin haltija tai 4) rautatieyritys, joka harjoittaa julkista palvelua, jonka arviointia pyyntö koskee. Jos arvioinnin pyytjä ei voi antaa päätöksen tekoon tarvittavia tietoja tai jos pyyntöä ei esitetä sääntelyelimen ennalta määrittelemässä kohtuullisessa ajassa, arviointia ei pitäisi tehdä. Arvioinnin ajoituksen ja keston osalta on otettava huomioon, että kaikki markkinatoimijat tarvitsevat toimintansa kehittämiseksi riittävän oikeusvarmuuden. Menettelyn olisi oltava mahdollisimman yksinkertainen, tehokas ja avoin ja johdonmukainen suhteessa ratakapasiteetin hakemismenettelyyn.

Sääntelyelinten ei pitäisi tehdä tällaisia arviointeja omasta aloitteestaan vaan ainoastaan jonkin edellä mainitun tahon pyynnöstä. Sääntelyelimen tekemän arvioinnin olisi rajoituttava pyynnössä esitettyihin seikkoihin.

Arvioinnin olisi perustuttava objektiiviseen menetelmään ja ennalta määriteltyihin arviointiperusteisiin. Tällaisen menetelmän ja myös sovellettavien perusteiden kehittämisestä vastaavat yksinomaan sääntelyelimet. Tätä velvollisuutta ei saa rajoittaa mikään viranomainen, joka osallistuu julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen tekemiseen tai harjoittaa omistukseen perustuvaa määräämisvaltaa rautatieyrittäyksessä.

Arviointimenetelmää kehitettäessä olisi otettava huomioon markkinoiden kehitys siten, että menetelmä voi kehittyä ajan mittaan erityisesti sääntelyelinten kokemuksen perusteella ja johdanto-osan 17 kappaleessa tarkoitettujen yhteisten suuntaviivojen noudattamiseksi.

Menetelmän olisi koostuttava yksityiskohtaisesta *taloudellisesta analyysistä*. Tämä tarkoittaa sitä, että sääntelyelinten on tehtävä asianmukainen arvio uuden rautatieliikennepalvelun taloudellisista vaikutuksista kyseessä olevaan julkisia palveluhankintoja koskevaan sopimukseen. Sen vuoksi pelkkä ennalta asetettujen kynnysarvojen soveltaminen ei yleensä riitä.

Vaikutustenarvioinnissa olisi osoitettava, voiko sopimuksen taloudellinen tasapaino vaarantua. Tämä tarkoittaa sitä, että uuden palvelun vaikutusten selvittäminen on tarpeen, mutta ei yksinään vielä riitä. Taloudellisella analyysillä olisi määriteltävä, missä määrin sopimuksen taloudellinen tasapaino on vaarassa. Lisäksi vaikutuksen on voitava osoittaa johtuvan nimenomaan uudesta rautatieliikennepalvelusta eikä muista tekijöistä, kuten yleisistä taloudellisista suhdanteista. Julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia, joita asia koskee, ovat sopimukset palveluista samojen lähtö- ja määräpaikkojen välillä, joille uutta rautatieliikennepalvelua ehdotetaan, tai sopimukset, joita on tehty samanluonteisesta palvelusta samojen lähtö- ja määräpaikkojen välillä rinnakkaisella reitillä ja joihin asialla voi myös olla vaikutusta.

Jotta yhdenvertaisuuden ja syrjimättömyyden periaatteita noudatetaan varmasti kaikilta osin, käytetyn menetelmän olisi oltava selkeä, avoin ja syrjimätön. Tasapuolisten toimintaedellytysten turvaamiseksi päätöksentekomenettelyn olisi oltava julkinen ja perustuttava sidosryhmien kuulemiseen sekä tiedonvaihtoon muiden sääntelyelinten kanssa. Menettelyn yksityiskohdat voivat kehittyä ajan mittaan erityisesti niiden mukauttamiseksi sääntelyelinten kokemusten perusteella laadittaviin yhteisiin suuntaviivoihin.

Arviointiperusteet

Analyysissa olisi keskityttävä siihen, mitä taloudellisia vaikutuksia uudella palvelulla on julkisia palveluhankintoja koskevaan sopimukseen kokonaisuudessaan eikä vain yksittäisiin palveluihin. Kuten johdanto-osan 12 kappaleessa mainitaan, tämä edellyttää, että otetaan huomioon 1) sopimuksen tehneen viranomaisen nettokustannukset ja 2) rautatieyrityksen sopimuksen mukaisesti harjoittamien palvelujen kannattavuus. Pelkästään se, että uutta palvelua tarjotaan halvemmalla tai samaan aikaan kuin palveluja, joista on tehty julkisia palveluhankintoja koskeva sopimus, ei välttämättä tarkoita, että sopimuksen taloudellinen tasapaino voisi vaarantua.

Johdanto-osan 12 kappaleessa ehdotetaan seikkoja, jotka voidaan ottaa huomioon rautatieyrityksen kannattavuuden ja asianomaisen viranomaiset nettokustannusten vaikutusten määrittelemiseksi: matkustajien kysyntä, lippujen hinnoittelu, lipunmyyntijärjestelyt, väliasemien sijainti ja lukumäärä rajan molemmin puolin sekä ehdotetun uuden palvelun ajoitus ja vuorotiheys. Näiden tekijöiden tarkastelua ei kuitenkaan voi sinänsä pitää direktiivissä vaadittuna taloudellisena analyysinä eikä se riitä määrittämään, voiko taloudellinen tasapaino vaarantua. Kyseiset seikat esitetään ainoastaan esimerkkeinä. Luettelo ei ole tyhjentävä eikä pakollinen.

Kaikkien julkisia palveluhankintoja koskevaan sopimukseen kohdistuvien vaikutusten ei tulisi katsoa vaarantavan sopimuksen taloudellista tasapainoa. Mitä tahansa rajoittunutta tai kertaluonteista vaikutusta erityisesti, jos se tapahtuu sopimuksessa määritellyissä rajoissa, ei tulisi pitää sopimusta vaarantavana. Arvioinnin pitäisi osoittaa, että julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen nojalla tarjottavan palvelun elinkelpoisuus on uhattuna. Tasapainon voidaan katsoa vaarantuvan, jos voidaan osoittaa, että kohtuullisen laatutason takaavien tällaisten julkisten palvelujen harjoittamisen taloudellinen kannattavuus on vaarassa.

Tässä yhteydessä ei riitä se, että osoitetaan uuden toimijan markkinoille tulon lisäävän julkisen rahoituksen määrää, sillä tällaisen lisäyksen pitäisi olla todella merkittävä, jotta sen voitaisiin katsoa vaarantavan kyseessä olevan julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen taloudellisen tasapainon.

Tämä tulkitseva tiedonanto ei rajoita jäsenvaltioiden velvollisuutta toteuttaa voimaansaattamistoimenpiteitä direktiivin 2007/58/EY säännösten noudattamiseksi.
