

**FI**

**FI**

**FI**



EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO

Bryssel 11.12.2008  
KOM(2008) 852 lopullinen

2008/0247 (COD)

Ehdotus:

**EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS,  
kilpailukykyisen tavaraliikenteen eurooppalaisesta rautatieverkosta**

{SEK(2008) 3028}

{SEK(2008) 3029}

(komission esittämä)

## PERUSTELUT

### **1. RAUTATEIDEN TAVARALIIKENTEEN KEHITYSTÄ KOSKEVAT KYSYMYKSET**

#### **1.1. Kestävän liikennejärjestelmän perustaminen: yhteisön tärkeä tavoite**

Yhteisöllä on velvollisuus noudattaa kasvihuonekaasujen vähentämistä ja taloutensa ympäristönsuojelun tason parantamista koskevia sitoumuksiaan. Nämä velvoitteet ja energiavaroihin yhä enemmän vaikuttavat rajoitteet ovat erittäin tärkeitä tekijöitä yhteisön liikennepolitiikassa.

Yhteisö haluaa perustaa mahdollisimman puhtaan ja tehokkaan liikennejärjestelmän, joka palvelee sen kansalaisia ja yrityksiä. Tämän saavuttamiseksi komissio ehdotti liikennettä koskevan valkoisen kirjan<sup>1</sup> välitarkastuksensa yhteydessä, että keskityttäisiin liikennemuotojen yhteistoiminnan kehittämiseen eli siihen, että kaikkia liikennemuotoja käytetään parhaalla mahdollisella tavalla riippumatta siitä, ovatko kyseessä yhdistetyt kuljetukset vai eivät.

Tämän kehityksen taustalla on erityisesti todellisten liikenteen sisämarkkinoiden perustaminen Eurooppaan. Ilma- ja maaliikenteessä on huomattavaa edistystä jo saavutettu tältä osin. Sitä vastoin rautatieliikenteen osalta tämän suunnitelman toteuttamiseksi on vielä paljon tehtävää.

#### **1.2. Rautatieliikennettä koskevat kysymykset**

Rautateiden tavaraliikennepalvelut avattiin kilpailulle 1. tammikuuta 2007. Vakiintuneet liikenteenharjoittajat ovat käyneet läpi rakenneuudistuksen tai ovat parhaillaan keskellä sitä. Myös uusia toimijoita on ilmaantunut markkinoille. Infrastruktuurin haltijoiden liikenteenharjoittajille tarjoamien palvelujen laatu on edelleen heikko useissa jäsenvaltioissa, joten sitä on parannettava. Rautatieliikenteen kysyntä saattaa kuitenkin huomattavasti lisääntyä tulevana vuosina useilla unionin alueilla.

Rautateiden tavaraliikennemarkkinat, joista noin puolet ovat kansainvälisiä palveluja, eivät voi kehittyä moitteettomasti, jos rautateiden infrastruktuuri ei mahdollista laadukkaiden palvelujen tarjoamista tavaraliikenteen harjoittajille. Tämän saavuttamiseksi on ratkaistava useita ongelmia. Investointien valinnassa, kapasiteetin hallinnassa ja liikenteenohjauksessa on matkustajajuniin kiinnitetty huomattavasti enemmän huomiota kuin rautateiden tavaraliikenteeseen, mikä asettaa rautateiden tavaraliikenteen selvästi huonompaan asemaan useimmissa jäsenvaltioissa. Lisäksi kansalliset infrastruktuurin haltijat toimivat edelleen liian hajautetusti ja rautateiden ja muiden liikennemuotojen infrastruktuurin väliset yhteydet eivät ole kovin tehokkaita tai niitä on liian vähän.

Infrastruktuurin haltijoiden on siis tehtävä enemmän yhteistyötä. Matkustaja- ja tavarajunien sekaliikennettä on hallinnoitava eri tavalla ainakin tavaraliikenteelle tärkeillä radoilla. Yhdistetyt kuljetukset ovat nykyaikaisten rautateiden tavaraliikennemarkkinoiden strateginen osa, ja niiden kehittämiseksi on erittäin tärkeätä asettaa tavaraliikenteen harjoittajien käyttöön riittävästi intermodaalikalustoa, jolla voidaan tarjota laadukkaita palveluita.

---

<sup>1</sup> KOM(2006) 314 lopullinen, 22.6.2006.

Muussa tapauksessa rautateiden tavaraliikenne ei voi kehittyä moitteettomasti eikä se pysty edistämään täysimääräisesti liikennemuotojen yhteistoiminnan luomista Eurooppaan.

## **2. TAVARALIIKENTEEN HARJOITTAJILLE TARJOTTAVIEN INFRASTRUKTUURIPALVELUJEN LAADUN PARANTAMINEN ERITYISESSÄ RATAVERKOSSA**

### **2.1. Jo toteutetut toimenpiteet**

Viime vuosina on tehty useita kansallisia ja yhteisön tason aloitteita, joilla pyritään parantamaan infrastruktuurin haltijoiden tarjoamien palvelujen tasoa. Investointeja järkipäristetään, uusia teknologioita otetaan käyttöön ja yhä edistyneempiä infrastruktuurin hallinnointisääntöjä vahvistetaan.

Eryityisesti EU:ssa peräkkäisten rautatiepakettien ansiosta jäsenvaltiot ovat alkaneet nykyaikaistaa rautateitään ja yhdistää kansallisia järjestelmiä. Ensimmäiseen, toiseen ja kolmanteen rautatiepakettiin kuuluvissa direktiiveissä säädetään infrastruktuuriin pääsystä, infrastruktuurimaksuista, rautateiden turvallisuudesta ja yhteentoimivuuden kehittämisestä. Ne muodostavat yhteisön lainsäädäntökehyksen ja politiikan, jotka edistävät rautateiden nykyaikaistamista.

Lisäksi Euroopan laajuista liikenneverkkoa koskeva ohjelma, Euroopan rautatieliikenteen hallintajärjestelmän (ERTMS) kehittäminen ja käyttäminen sekä tavaraliikenteen telemaattisia sovelluksia koskeva tekninen eritelmä (TAF TSI) edistävät yhteentoimivuuden kehitystä ja parantavat Euroopan rautatieinfrastruktuurin yhdenmukaisuutta hallinnointia. Esimerkiksi ERTMS:n käyttöönoton yhteydessä määriteltiin tavaraliikenteeseen suunnattuja kansainvälisiä käytäviä. Niiden perustamisen myötä infrastruktuurin haltijat ovat tehneet aktiivista yhteistyötä. Viimeksi mainitut ovat myös tehneet aloitteen kokoontumisesta RailNetEurope-järjestössä, joka tarjoaa tiettyjä palveluita kansainvälisen tavaraliikenteen harjoittajille ja edistää kapasiteetin hallintaa koskevaa yhteistyötä infrastruktuurin haltijoiden välillä.

### **2.2. Ratkaisemattomat ongelmat**

Kaikilla näillä aloitteilla parannetaan infrastruktuurin hallinnointia. Niitä on tehostettava ja niiden tahtia kiihdytettävä, jotta tarvittava edistyminen rautateiden yhdistämisen ja tavaraliikenteen kehittämisen osalta voidaan saavuttaa. Tämä edellyttää ensinnäkin parannuksia seuraaviin:

- infrastruktuurin haltijoiden välinen yhteistyö, jolla pyritään poistamaan tavaraliikenteen toimintaa rajoilla haittaavat esteet ensiksi kaikkein tärkeimmillä reiteillä sekä optimoimaan niihin tehtäviä investointeja ja niiden kapasiteetin käyttöä kansainvälisellä tasolla;
- rautatieliikennettä palvelevien intermodaaliterminaalien kehittäminen ja hallinnointi;
- tavaraliikenteelle myönnetyn infrastruktuurikapasiteetin laatu ja luotettavuus.

Jo perustetuilla ERTMS-käytävillä jäsenvaltioiden ja infrastruktuurin haltijoiden välinen yhteistyö koskee ennen kaikkea investointeja ja yhteistyön intensiivisyys vaihtelee huomattavasti eri käytävillä. Lisäksi eri liikennetyyppien välisen tasapainon parantamiseen

rautatieverkon käytön osalta ei vielä ole kiinnitetty paljoakaan huomiota, vaikka se on olennainen tekijä Euroopan rautateiden tavaraliikennepalvelujen laadun parantamisessa (ks. tiedonanto KOM(2008) 536 rautateiden tavaraliikennepalvelujen laadusta).

### **3. UUDET ALOITTEET NÄYTTÄVÄT TARPEELLISILTA**

#### **3.1. Kaikki toimijat haluavat yhteisön toimintaa tämän kysymyksen osalta**

Komissio sitoutui 18. lokakuuta 2007 antamassaan tiedonannossa ”Tavoitteena ensisijaisesti tavaraliikenteelle suunnattu rautatieverkko” esittämään vuonna 2008 ehdotuksia, joilla pyritään perustamaan koordinoitulla tavalla ensisijaisesti tavaraliikenteelle suunnattuja rautatiekäytäviä. Tätä vaihtoehtoa pidettiin parempana kuin sitä, että perustettaisiin pelkästään tavaraliikenteelle varattuja rautatiekäytäviä, sillä jälkimmäinen vaihtoehto katsottiin ylivoimaiseksi ja liian kalliiksi ja sen täytäntöönpanoa pidettiin liian hitaana. Tämän sitoumuksen vuoksi komissio järjesti laajan kuulemisprosessin kaikkien asianomaisten toimijoiden kanssa.

Ensiksi noin 15 alan asiantuntijaa eritteli tarkasti yhdessä komission yksiköiden kanssa rautateiden tavaraliikenteen infrastruktuuriin liittyvät ongelmat sekä sen, miltä osin edistystä on saavutettu. Ryhmän päätelmät julkaistiin kertomuksessa, jossa luetellaan toimintasuositukset alakohtaisesti. Tämä ehdotus valmisteltiin erityisesti kyseisen kertomuksen perusteella.

Toiseksi käynnistettiin julkinen kuulemiskierros. Siinä annettiin mahdollisuus useille toimijoille, jäsenvaltioille, rautatieliikenteen harjoittajille, infrastruktuurin haltijoille, laitevalmistajille, yhdistyksille ja rahdinantajille ilmaista näkemyksensä tästä asiasta ja esittää kantansa komission ehdotuksiin.

Näiden kahden toiminnan tuloksena tehdyn tärkeimmän päätelmän mukaan kilpailukykyisen tavaraliikenteen kansainvälisten rautatieliikennekäytävien perustaminen lyhyellä aikavälillä parantaisi rautateiden kilpailukykyä huomattavasti.

Lisäksi 7. ja 8. huhtikuuta 2008 pidetyssä ministerineuvoston kokouksessa pyydettiin komissiota ”suunnittelemaan toimenpiteitä, joilla rautateiden kansainvälisiä tavaraliikennepalveluja voidaan harjoittaa tehokkaasti vahvistamalla infrastruktuurin haltijoiden välistä yhteistyötä käytön ja investointien alalla ja määrittelemällä ne rajatylittävät liikennekäytävät, komodaaliset osuudet käytävät mukaan lukien, joilla rautateiden kansainvälinen tavaraliikenne olisi varmistettava kapasiteetin ja investointien suunnittelun sekä luotettavien ja riittävien rautatiereittien osalta.”. Euroopan parlamentti, joka laati erityisesti tätä asiaa koskevan mietinnön, neuvosto, talous- ja sosiaalikomitea sekä alueiden komitea ovat myös ilmaisseet haluavansa, että asian käsittely etenee mahdollisimman nopeasti.

#### **3.2. Kilpailukykyisen tavaraliikenteen eurooppalaista rautatieverkkoa ja oheisalitteita koskeva asetusta**

Komissio tutki kaikki edellä mainitut tekijät huomioon ottaen kolmea vaihtoehtoa (uusia toimia ei toteuteta; jo toteutettuja toimia vahvistetaan ja tarvittaessa annetaan uusia poliittisia aloitteita; uusia lainsäädäntötoimenpiteitä ehdotetaan), jotka voivat johtaa kansainvälisistä

käytävistä koostuvan kilpailukykyisen tavaraliikenteen eurooppalaisen rautatieverkon perustamiseen. Se analysoi näiden vaihtoehtojen laadullisia ja määrällisiä vaikutuksia<sup>2</sup>.

Analyysin mukaan kolmannella vaihtoehdolla on myönteisimmät vaikutukset, sillä se antaisi sekä yhteisölle että jäsenvaltioille varmuuden siitä, että tavoitteella on kaikkia osapuolia koskevat vaikutukset. Pääasiallinen tähän vaihtoehtoon liittyvä epävarmuustekijä on uusien lainsäädäntötoimenpiteiden toteuttamiseen ja voimaantuloon tarvittava aika.

Koska näiden päätelmien mukaan rautateiden infrastruktuurin kansalliset verkot on yhdistettävä nopeasti, jotta rautateiden yhdistäminen olisi samalla tasolla kuin muissa liikennemuodoissa, ja koska tämän vuoksi infrastruktuurin hallinnointia koskevat säännöt on yhdenmukaistettava tarkasti koko tavaraliikennekäytävällä, komissio ehdottaa, että Euroopan parlamentti ja neuvosto antavat asetuksen kilpailukykyisen tavaraliikenteen eurooppalaisen rautatieverkon perustamisesta.

Komission asetusehdotus koskee ennen kaikkea käytävien valintaa koskevia menettelyjä ja niiden muodostaman kokonaisuuden hallinnointia sekä näiden käytävien pakollisia ominaisuuksia. Se on jatkoa edellä mainittuihin aloitteisiin ja säännöksiin, kuten Euroopan laajuista liikenneverkkoa koskevaan ohjelmaan, ERTMS-käytäviin ja rautatieliikennettä koskevaan voimassaolevaan yhteisön lainsäädäntöön.

Jotta eteneminen olisi nopeaa ja jotta kannustettaisiin ja ohjattaisiin nykyisiä toimia, joiden tavoitteet ovat samat kuin tällä aloitteella, komissio ehdottaa myös, että asetusehdotuksen ohella tehdään muita aloitteita. Se kannustaa jäsenvaltioita yhdistämään voimansa käytävien perustamiseksi ja investointien suunnittelemiseksi. Se kokoaa säännöllisesti yhteen kaikki unionin rautatieinfrastruktuurin haltijat kannustaakseen hyvien käytänteiden vaihtoa ja keskustelua yhteistä etua koskevista asioista.

Lisäksi Euroopan laajuista liikenneverkkoa koskevan politiikan uudelleentarkastelu tarjoaa mahdollisuuden koordinoita tätä aloitetta Euroopan laajuista liikenneverkkoa koskevan politiikan kanssa, jolloin syntyy myönteisiä synergia vaikutuksia sekä investointien että niiden toimenpiteiden kannalta, joilla tehostetaan infrastruktuurin rakentamista ja käyttöä EU:n edun mukaisesti.

#### **4. ASETUSEHDOTUKSEN YLEISET PERIAATTEET**

Tämä ehdotus on toissijaisuusperiaatteen mukainen. Siinä on rautateiden infrastruktuurien rajatylittävää hallinnointia koskevia säännöksiä, joita yksittäiset jäsenvaltiot eivät ole voineet panna täytäntöön. Se on myös suhteellisuusperiaatteen mukainen. Siinä vahvistetaan yhteiset tavoitteet ja menettelyt jäsenvaltioille ja rautateiden infrastruktuurin haltijoille. Tämä ehdotus täydentää ja tukee voimassaolevaa rautatielainsäädäntöä. Se helpottaa rautatielainsäädännön tulkitsemista ja edistää siten yhteisön tasolla päätetyn lainsäädännön yksinkertaistamista.

Tämä ehdotus on jaettu viiteen lukuun, joista kolme koskee seuraavia: kilpailukykyisen tavaraliikenteen eurooppalaisen rautatieverkon suunnittelu ja hallinnointi; infrastruktuuri-investoinnit, terminaalit ja niiden laitteistot; tavaraliikennekäytävien käyttö. Sen 1 luvussa on yleiset säännökset ja 5 luvussa loppusäännökset.

---

<sup>2</sup> Komission yksiköiden valmisteluasiakirja KOM.

Ehdotettu toimenpide perustuu kunkin tavaraliikennekäytävän osalta markkinoiden säännölliseen arviointiin ja asiakkaiden säännölliseen kuulemiseen. Täytäntöönpanosuunnitelmaa koskevan määritelmän mukaan suunnitelmaan kuuluvat toimenpiteet, joilla on tarkoitus vastata asiakkaiden tarpeisiin ja varmistaa asetusehdotuksen säännösten noudattaminen. Infrastruktuurin ja terminaalien haltijat vastaavat suunnitelman toteuttamisesta asianomaisen tavaraliikennekäytävän perustamiseen osallistuvien jäsenvaltioiden tuella ja aloitteesta.

#### **4.1. Kilpailukykyisen tavaraliikenteen eurooppalaisen rautatieverkon suunnittelu ja hallinnointi**

Ehdotuksen 2 luvussa säädetään ensinnäkin jäsenvaltioiden velvoitteista kilpailukykyisen tavaraliikenteen kansainvälisten rautatiekäytävien perustamisen ja näitä käytäviä koskevan valintamenettelyn osalta. Näillä säännöksillä on varmistettava ehdotettujen käytävien laadukkuus ja niiden keskinäinen johdonmukaisuus. Niissä säädetään myös, että kaikkien jäsenvaltioiden, joiden erityiset maantieteelliset ominaisuudet eivät estä tämän tavoitteen saavuttamista, on osallistuttava kilpailukykyisen tavaraliikenteen eurooppalaisen rautatieverkon perustamiseen.

Ehdotettu menetelmä on seuraava: lainsäädännössä vahvistetaan jäsenvaltioita sitova yleinen velvoite perustaa tavaraliikennekäytäviä Euroopan laajuiseen liikenneverkkoon; jäsenvaltiot määrittelevät kaikki käytävät, joita ne haluavat perustaa; valinta vahvistetaan yhteisön tasolla komiteamenettelyä noudattaen sen jälkeen, kun ehdotetun käytävän tarkoituksenmukaisuus ja kaikkien ehdotettujen tavaraliikennekäytävien keskinäinen johdonmukaisuus on tutkittu.

Mainitussa luvussa vahvistetaan myös kunkin tavaraliikennekäytävän hallinnointielimen olennaiset ominaisuudet. Näitä olennaisia ominaisuuksia määritellessään komissio tukeutuu erityisesti ERTMS-käytävien ja RailNetEuropen käyttöön ottamien käytävien osalta saatuun kokemukseen, asiantuntijaryhmän esille tuomiin seikkoihin sekä julkisen kuulemisen tuloksiin. Yleisesti ottaen näyttää siltä, että jäsenvaltioiden ja infrastruktuurin haltijoiden välistä koordinaatiota käytävällä edistävän kansainvälisen rakenteen käyttöönotto on elintärkeä tekijä tämän tehtävän onnistumiselle.

#### **4.2. Investoinnit**

Ehdotuksen 3 luvussa eritellään velvoitteet, joita on noudatettava tavaraliikennekäytävällä investointien koordinoinnin ja ohjelmoinnin, eri verkkojen yhteentoimivuuden kehittämisen ja junakapasiteetin lisäämisen osalta. Yhteentoimivuuden kehittämisen myötä rautateiden tavaraliikenteen matka-ajat lyhenevät, kapasiteetti lisääntyy ja tuottavuus paranee. Jos junakapasiteettia lisättäisiin esimerkiksi pidentämällä koko käytävällä liikennöimään pystyvien junien sallittua enimmäispituutta, tämä lisäisi myös rautateiden tavaraliikenteen tehokkuutta huomattavasti.

Tässä luvussa komissio ehdottaa myös strategisten terminaalien verkon määrittelyä kullekin käytävälle. Kunkin tavaraliikenneverkon moitteeton yhteys muuhun verkkoon ja muihin liikennemuotoihin merisatamissa tai sisämaassa on tämän aloitteen onnistumisen kannalta elintärkeä tekijä. Sen vuoksi kutakin käytävää varten on oltava tehokas strategia, joka perustuu erityisesti intermodaalisten terminaalien kehittämiseen ja siihen, miten niiden kapasiteetti soveltuu käytävällä harjoitettavan tavaraliikenteen tarpeisiin.

### 4.3. Tavaraliikennekäytävän käyttö

Ehdotuksen 4 luku koskee erityisesti seuraavia seitsemää kohtaa: kehitetään yhteentoimivia menettelyjä; parannetaan liikenteen harjoittamista koskevaa koordinaatiota infrastruktuurin haltijoiden välillä sekä infrastruktuurin haltijoiden ja terminaalien haltijoiden välillä; helpotetaan pääsyä infrastruktuureihin ja terminaaleihin; asetetaan tavaraliikennejunat etusijalle reittejä jaettaessa ja liikenteenohjauksessa; valvotaan palvelujen laatua tavaraliikennekäytävällä; edistetään yhteistyötä sääntelyelinten välillä.

Tavaraliikennekäytävän käyttöä koskevan koordinaation parantaminen tehostanee kansainvälisen tavaraliikenteen kuljetussuoritetta asianomaisella käytävällä vähäisin kustannuksin. Siihen kuuluu esimerkiksi keskitetyn palvelupisteen asettaminen hakijoiden käyttöön silloin, kun hakemukset koskevat useiden verkkojen kautta kulkevia reittejä. Vaikutusanalyyseistä kävi lisäksi ilmi, että terminaalien ja pääasiallisen infrastruktuurin käytön koordinoinnin tehostamisen ansiosta rautateiden tavaraliikenteen kuljetussuorite paransi huomattavasti. Erityisesti se lyhentäisi aikaa, joka kuluu junien odottaessa pääsyä terminaaliin taikka pääasialliseen infrastruktuuriin terminaalista käsin.

Kun tiedot, jotka koskevat pääsyedellytyksiä ja -tapoja kaikkiin sujuvan tavarajunaliikenteen harjoittamiseksi tarvittaviin palveluihin, ovat laadukkaita, pääsy kaikkiin tavaraliikennekäytävän infrastruktuurien tarjoamiin palveluihin on syrjimätöntä.

Tavara- ja matkustajajunien välisen tasapainon osalta tavoitteena on varmistaa tavarajunille laadukkaat ja luotettavat reitit sekä taata, että kansainväliset reitit koostuvat keskenään johdonmukaisista kansallisista reiteistä. Tässä luvussa edellytetään myös, että tavarajunien liikenteenohjausta on parannettava. Tässä on kyseessä se, että infrastruktuurin haltijat antavat rautateiden tavaraliikenteelle takuut palvelun luotettavuudesta ja laadukkuudesta. Näillä takuilla, joita rautateiden tavaraliikenteellä ei yleensä ole, on todennäköisesti maltillinen vaikutus henkilöliikenteen kuljetussuoritteeseen. Niistä ei myöskään saisi tulla liian tiukka rajoite, joka todennäköisesti häiritsisi infrastruktuurin hallinnointia.

Kaikkien edellä mainittujen toimenpiteiden on aiheutettava rautateiden tavaraliikenteelle myönteisiä vaikutuksia, joita on mitattava ja arvioitava säännöllisesti. Sen vuoksi 4 luvussa säädetään jokaista käytävää koskevasta velvoitteesta määrittää säännöllisesti ajan tasalle saatettavat suoritusindikaattorit.



Ehdotus:

**EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS,**

**kilpailukykyisen tavaraliikenteen eurooppalaisesta rautatieverkosta**

**(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)**

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 71 artiklan 1 kohdan,

ottavat huomioon komission ehdotuksen<sup>3</sup>,

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

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

noudattavat perustamissopimuksen 251 artiklassa määrättyä menettelyä<sup>6</sup>,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Kasvun ja työllisyyden parantamiseen tähtäävän Lissabonin strategian ja yhteisön kestävä kehityksen strategian mukaisesti rautateiden sisämarkkinoiden perustaminen kuuluu erityisesti tavaraliikenteen osalta olennaisena osana tavoitteeseen toteuttaa kestävä liikkuvuus.
- (2) Rautateiden infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisestä ja rautateiden infrastruktuurin käyttömaksujen perimisestä sekä turvallisuustodistusten antamisesta 26 päivänä helmikuuta 2001 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2001/14/EY<sup>7</sup> oli tärkeä vaihe rautateiden sisämarkkinoiden toteuttamisessa.
- (3) Jotta 1 päivänä tammikuuta 2007 kilpailulle avatut rautateiden kansainväliset ja kansalliset tavaraliikennepalvelut voisivat kilpailla muiden liikennemuotojen kanssa, niitä varten on oltava korkealaatuinen rautateiden infrastruktuuri, jossa tavaraliikennepalvelut voidaan suorittaa moitteettomissa olosuhteissa sekä reittinopeuden että matka-ajan kannalta, sekä luotettava rautateiden infrastruktuuri, jossa suoritettava palvelu vastaa tosiasiallisesti rautatieliikenteen harjoittajien kanssa neuvoteltuja sopimusvelvoitteita.

---

<sup>3</sup> EUVL C [...], [...].[...].[...], s. [...].

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

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

<sup>6</sup> Euroopan parlamentin lausunto ... ja neuvoston vahvistama yhteinen kanta ...

<sup>7</sup> EYVL L 75, 15.3.2001, s. 29.

- (4) Ministerineuvoston kokouksessa 7. ja 8. huhtikuuta 2008 todettiin, että infrastruktuurien tehokasta käyttöä on suosittava ja että rautateiden infrastruktuurikapasiteettia on tarvittaessa lisättävä yhteisön tasolla ja kansallisella tasolla toteutettavilla toimenpiteillä ja ennen kaikkea lainsäädännöllä.
- (5) Tässä yhteydessä infrastruktuurin käyttöedellytyksiä voitaisiin parantaa perustamalla kilpailukykyisen tavaraliikenteen rautatieverkko, jossa tavarajunat voivat liikennöidä moitteettomissa olosuhteissa ja siirtyä helposti yhdestä kansallisesta verkosta toiseen.
- (6) Jo toteutetut rautateiden infrastruktuuria koskevat aloitteet osoittavat, että yhden tai useamman selkeästi tunnistetun tavaraliikennemarkkinasegmentin erityistarpeisiin vastaavien kansainvälisten käytävien perustaminen on paras tapa perustaa kilpailukykyinen tavaraliikenteen eurooppalainen rautatieverkko.
- (7) Kilpailukykyisen tavaraliikenteen rautatieverkon perustamisen olisi tapahduttava yhdenmukaisesti Euroopan laajuisen liikenneverkon kanssa. Sen vuoksi on tarpeen koordinoida näiden kahden verkon kehittämistä ja erityisesti yhdistää rautateiden tavaraliikenteen kansainväliset käytävät olemassa olevaan Euroopan laajuiseen liikenneverkkoon. Lisäksi yhteisössä olisi vahvistettava yhdenmukaiset säännöt näille tavaraliikenteen käytäville. Tarvittaessa näiden käytävien perustamiselle voidaan myöntää rahoitusta Euroopan laajuista liikenneverkkoa koskevasta ohjelmasta<sup>8</sup>.
- (8) Kunkin tavaraliikennekäytävän osalta olisi varmistettava asianomaisten jäsenvaltioiden ja infrastruktuurin haltijoiden välinen moitteeton koordinointi, annettava rautateiden tavaraliikenteelle riittävä etusija, muodostettava tehokkaat ja riittävät yhteydet muihin liikennemuotoihin sekä luotava suotuisat edellytykset kilpailun syntymiselle rautateiden tavaraliikennepalvelujen tarjoajien välillä.
- (9) Tavaraliikennekäytävän perustamista olisi tutkittava ja se olisi hyväksyttävä yhteisön tasolla selkeästi määriteltyjä avoimia arviointiperusteita ja menettelyjä noudattaen, ja jäsenvaltioille ja infrastruktuurin haltijoille olisi jätettävä riittävä liikkumavara päätöksenteon ja hallinnoinnin suhteen, jotta ne voivat toteuttaa toimenpiteitä niiden erityistarpeiden mukaisesti.
- (10) Jäsenvaltioiden ja infrastruktuurin haltijoiden välisen koordinoinnin edistämiseksi kunkin tavaraliikennekäytävän tukena olisi oltava hallinnointielin, joka koostuu asianomaisen tavaraliikennekäytävän piiriin kuuluvista eri infrastruktuurin haltijoista.
- (11) Markkinoiden tarpeisiin vastaamiseksi tavaraliikennekäytävän perustamismenettelmät olisi esitettävä täytäntöönpanosuunnitelmassa, jossa olisi eriteltävä rautateiden tavaraliikenteen kuljetussuorituksen parantamiseen tähtäävät toimet ja niiden täytäntöönpanoa koskeva aikataulu. Lisäksi jotta varmistetaan, että tavaraliikennekäytävän perustamisen osalta suunnitellut tai toteutetut toimet vastaavat kaikkien tavaraliikennekäytävän käyttäjien tarpeisiin tai odotuksiin, viimeksi mainittuja on kuultava säännöllisesti selkeästi määriteltyjä menettelyjä noudattaen.

---

<sup>8</sup> EYVL L 228, 23.9.1995, s. 1, sellaisena kuin se on muutettuna Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EY) N:o 1655/1999 (EYVL L 197, 29.7.1999, s. 1) ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EY) N:o 807/2004 (EUVL L 143, 30.4.2004, s. 46).

- (12) Tavaraliikennekäytävällä käytettävissä olevan infrastruktuurikapasiteetin yhdenmukaisuuden ja jatkuvuuden varmistamiseksi olisi tavaraliikennekäytävään tehtäviä investointeja koordinoitava asianomaisten jäsenvaltioiden ja infrastruktuurin haltijoiden välillä ja ne olisi suunniteltava tavaraliikennekäytävän tarpeita vastaavalla tavalla. Investointeja koskeva ohjelma olisi julkaistava sen varmistamiseksi, että tieto saavuttaa hakijat, jotka voivat toimia käytävällä. Investointien kohteisiin olisi kuuluttava yhteentoimivien järjestelmien kehittämiseen ja junakapasiteetin lisäämisen tähtäävät hankkeet.
- (13) Samoista syistä raskaita ylläpitotöitä, joilla on erittäin usein suuri vaikutus rautateiden infrastruktuurikapasiteettiin, olisi myös koordinoitava tavaraliikennekäytävän tasolla ja niistä olisi tehtävä ajan tasalla pidettävä julkaisu.
- (14) On myös tarpeen ottaa käyttöön tavaroiden intermodaalikuljetuspalvelujen kehittämiseen tarkoitettua infrastruktuuria ja järjestelmiä, jotta rautateiden tavaraliikenteen kehittämistä voidaan edistää yhteisössä.
- (15) Asianomaiset jäsenvaltiot ja tavaraliikennekäytävän osalta toimivaltaiset kansalliset turvallisuusviranomaiset voivat tehdä sopimuksia ajoneuvojen keskinäisestä tunnustamisesta ja junan kuljettajista. Asianomaisen tavaraliikennekäytävän osalta toimivaltaisten jäsenvaltioiden turvallisuusviranomaisten olisi tehtävä yhteistyötä varmistaakseen näiden sopimusten täytäntöönpanon.
- (16) Jotta rautateiden kansainvälisten tavaraliikennepalvelujen infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeutta koskevien hakemusten jättämistä voitaisiin helpottaa, on aiheellista ottaa käyttöön keskitetty palvelupiste kullekin tavaraliikennekäytävälle. Niiden olisi perustuttava jo tehtyihin aloitteisiin ja ennen kaikkia RailNetEuropen käynnistämiin aloitteisiin; RailNetEurope on järjestö, joka toimii infrastruktuurin haltijoiden koordinaatiovälineenä ja joka tarjoaa eräitä palveluja kansainvälisen tavaraliikenteen harjoittajille.
- (17) Koska eri liikennetyyppien aikataulujen suunnittelu vaatii eripituisen ajan, on suotavaa varmistaa, että henkilöliikennettä koskevat hakemukset eivät aiheettomasti rajoita tavaraliikenteen infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeutta koskevia hakemuksia, erityisesti kun otetaan huomioon niiden sosiaalis-taloudellinen merkitys. Infrastruktuurin käyttömaksujen suuruuden olisi vaihdeltava myönnetyn reitin laadun ja luotettavuuden perusteella.
- (18) Kuljetusajan ja täsmällisyyden kannalta erittäin aikasidonnaisia tavaroita kuljettaville junille olisi myönnettävä riittävä etusija liikennehäiriöiden varalta.
- (19) Jotta varmistettaisiin, että rautateiden tavaraliikennepalvelujen tarjoajien välille syntyy kilpailua tavaraliikennekäytävällä, näyttää suotavalta antaa lupa muille hakijoille kuin rautatieyrityksille tai niiden muodostamille ryhmittymille hakea infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuksia.
- (20) Jotta tavaraliikennekäytävän hallinnointi voitaisiin tehdä parhaalla mahdollisella tavalla ja rautateiden kansainvälisten tavaraliikennepalvelujen sujuvuutta ja suorituskykyä parantaa, on tarpeen varmistaa moitteeton koordinoitu tavaraliikennekäytävän eri verkko-osuuksista vastaavien rautatieliikenteen sääntelyelinten välillä. Rautateiden infrastruktuurin käytön parantamiseksi on tarpeen

koordinoida näiden infrastruktuurien ja strategisten terminaalien hallinnointia tavaraliikennekäytävällä.

- (21) Jotta tutustumista tavaraliikennekäytävän kaikkien pääasiallisten infrastruktuurien käyttöä koskeviin tietoihin voitaisiin helpottaa ja varmistaa syrjimätön pääsy niihin, näyttää suotavalta asettaa kaikkien rautateiden kansainvälisten tavaraliikennepalvelujen tarjoajien käyttöön viiteasiakirja, jossa on kaikki nämä tiedot.
- (22) Jotta tavaraliikennekäytävän perustamiseen tähtäävistä toimista saatavat hyödyt voitaisiin mitata puolueettomalla tavalla ja näiden toimien tehokas seuranta varmistaa, olisi tavaraliikennekäytävällä otettava käyttöön säännöllisesti julkaistavat palvelujen suoritusindikaattorit.
- (23) Hyvien käytänteiden levittämiseksi ja kilpailukykyisen tavaraliikenteen eurooppalaisen rautatieverkon hallinnoinnin tehokkaan seurannan varmistamiseksi on suotavaa lujittaa komission tuella kaikkien yhteisön infrastruktuurin haltijoiden välistä yhteistyötä.
- (24) Koska jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla toteuttaa tämän asetuksen tavoitetta, joka on perustaa tavaraliikennekäytävistä koostuva kilpailukykyisen tavaraliikenteen eurooppalainen rautatieverkko, vaan se voidaan saavuttaa paremmin yhteisön tasolla, yhteisö voi toteuttaa toimenpiteitä perustamissopimuksen 5 artiklassa tarkoitetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä asetuksessa ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen tämän tavoitteen saavuttamiseksi.
- (25) Investointien koordinoinnin, kapasiteetin hallinnan ja liikenteenohjauksen osalta olisi otettava käyttöön sellaisten infrastruktuurin haltijoiden väliseen yhteistyöhön perustuvat oikeudenmukaiset säännöt, joiden on tarjottava laadukkaita palveluja tavaraliikenteen harjoittajille kansainvälisellä rautatiekäytävällä.
- (26) On syytä toteuttaa tämän asetuksen täytäntöönpanemiseksi tarvittavat toimenpiteet menettelystä komissiolle siirrettyä täytäntöönpanovaltaa käytettäessä 28 päivänä kesäkuuta 1999 tehdyn neuvoston päätöksen 1999/468/EY mukaisesti.
- (27) Komissiolle olisi erityisesti annettava valtuudet vahvistaa tämän asetuksen täytäntöönpanemiseksi tarvittavat edellytykset ja arviointiperusteet. Koska nämä toimenpiteet ovat laajakantoisia ja niillä muutetaan tämän asetuksen muita kuin keskeisiä osia ja täydennetään sitä lisäämällä uusia muita kuin keskeisiä osia, niistä olisi päätettävä päätöksen 1999/468/EY 5 a artiklassa säädettyä valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen,

OVAT ANTANEET TÄMÄN ASETUKSEN:

## I LUKU

### YLEISTÄ

#### *1 artikla*

#### **Kohde ja soveltamisala**

1. Tässä asetuksessa vahvistetaan säännöt sellaisen kilpailukykyisen tavaraliikenteen eurooppalaisen rautatieverkon perustamiselle ja organisoinnille, joka koostuu kilpailukykyisen tavaraliikenteen kansainvälisistä rautatiekäytävistä, jäljempänä 'tavaraliikennekäytävät'. Siinä vahvistetaan tavaraliikennekäytävien valintaa ja organisointia koskevat säännöt ja yhdenmukaiset periaatteet investointien suunnittelulle, kapasiteetin hallinnalle ja liikenteenohjaukselle.
2. Tätä asetusta sovelletaan rautateiden infrastruktuurin hallintaan ja käyttöön kansallisissa ja kansainvälisissä rautatieliikennepalveluissa lukuun ottamatta seuraavia:
  - a) erilliset rautateiden infrastruktuurin henkilöliikenteen lähiverkot ja alueelliset verkot;
  - b) verkot, jotka on tarkoitettu ainoastaan kaupunkien ja esikaupunkien henkilöliikenteeseen;
  - c) alueelliset verkot, joita direktiivin 91/440/ETY<sup>9</sup> soveltamisalaan kuulumaton rautatieyrittäjä käyttää yksinomaan alueellisiin tavaraliikennepalveluihin, kunnes toinen hakija hakee kyseisen verkon kapasiteetin käyttöoikeutta;
  - d) yksityisomistuksessa olevat rautateiden infrastruktuurit, joita infrastruktuurin omistaja käyttää yksinomaan omiin tavarakuljetuksiinsa.

#### *2 artikla*

#### **Määritelmät**

1. Tässä asetuksessa sovelletaan direktiivin 2001/14/EY 2 artiklan määritelmiä.
2. Edellä 1 kohdassa tarkoitettujen määritelmien lisäksi tässä asetuksessa tarkoitetaan
  - a) 'tavaraliikennekäytävällä' kaikkia jäsenvaltioiden ja soveltuvin osin Euroopan kolmansien maiden alueelle rakennettuja rautateitä, jotka yhdistävät yhden tai useamman strategisen terminaalin yhteen tai useampaan muuhun strategiseen terminaaliin ja joihin sisältyy pääväylä, vaihtoehtoisia reittejä ja niitä yhdistäviä raiteita, sekä rautatieinfrastruktuureja ja niiden tavaraterminaalissa

---

<sup>9</sup> EYVL L 237, 24.8.1991, s. 25.

olevia varusteita, järjestelyratapihoja ja junanmuodostuslaitteita sekä viimeksi mainittujen liitántäraiteita;

- b) 'täytäntöönpanosuunnitelmalla' asiakirjaa, jossa esitetään strategia, toimet ja keinot, jotka asianomaiset osapuolet aikovat panna täytäntöön toteuttaakseen tietyn ajanjakson aikana tavaraliikennekäytävän perustamiseksi tarvittavat riittävät toimet;
- c) 'raskailla ylläpitotöillä' kaikkia rautateiden infrastruktuuriin ja sen laitteistoon kohdistuvia toimia ja korjaustöitä, jotka ovat tarpeen junien liikennöimiseksi tavaraliikennekäytävällä ja joita varten on varattava infrastruktuurikapasiteettia direktiivin 2001/14/EY 28 artiklan mukaisesti;
- d) 'terminaalilla' tavaraliikennekäytävällä sijaitsevaa järjestelmää, jolla on erityisesti tarkoitus mahdollistaa se, että tavarajunat voidaan lastata ja/tai purkaa ja rautateiden tavaraliikennepalvelut voidaan yhdistää maantie-, meri-, sisävesi- ja ilmaliikennepalveluihin tai että tavarajunat voidaan muodostaa tai niiden kokoonpanoa muuttaa;
- e) 'strategisella terminaalilla' tavaraliikennekäytävän terminaalialue, joka on avoin kaikille hakijoille ja jolla on tärkeä asema tavaraliikennekäytävällä harjoitettavassa rautateiden tavaraliikenteessä;
- f) 'keskitetyllä palvelupisteellä' tavaraliikennekäytävän infrastruktuurin haltijoiden perustamaa yhteistä yksikköä, jonka ansiosta hakijat voivat yhdessä paikassa ja yhdellä kertaa pyytää reittiä vähintään yhden rajan ylittävälle matkalle.

## II LUKU

### **KILPAILUKYKYISEN TAVARALIIKENTEEN EUROOPPALAISEN RAUTATIEVERKON SUUNNITTELU JA HALLINNOINTI**

#### *3 artikla*

#### **Tavaraliikennekäytävien valinta**

1. Tavaraliikennekäytävän tarkoituksena on mahdollistaa kansainvälisten ja kansallisten rautatiepalvelujen käyttö vähintään kahden jäsenvaltion alueella. Sen ominaisuudet ovat seuraavat:
  - a) se on osa Euroopan laajuista liikenneverkkoa;
  - b) sen ansiosta rautateiden tavaraliikennettä voidaan kehittää merkittäväällä tavalla;
  - c) se on sosiaalis-taloudellisen analyysin mukaan perusteltu ratkaisu. Analyysissä arvioidaan vaikutuksia sellaisiin liikennejärjestelmän osiin, joilla tavaraliikennekäytävän infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntäminen aiheuttaa huomattavia vaikutuksia tavara- ja

henkilöliikenteeseen. Siinä analysoidaan myös ulkoisiin kustannuksiin kohdistuvia merkittäviä vaikutuksia;

- d) sen tukena on täytäntöönpanosuunnitelma.
2. Asianomaiset jäsenvaltiot ehdottavat tavaraliikennekäytävän perustamista tai muuttamista. Tätä varten niiden on toimitettava komissiolle asianomaisten infrastruktuurin haltijoiden kanssa laadittu ehdotus, jossa on otettu huomioon liitteessä olevat arviointiperusteet.
3. Tavaraliikennekäytävät perustetaan seuraavasti:
- a) yhden vuoden kuluessa tämän asetuksen voimaantulosta ainakin yksi tavaraliikennekäytävää koskeva ehdotus on tehtävä jokaisen sellaisen jäsenvaltion alueesta, jolla on vähintään kaksi maarajaa muiden jäsenvaltioiden kanssa;
- b) kolmen vuoden kuluessa tämän asetuksen voimaantulosta jokaisen jäsenvaltion alueella on oltava ainakin
- i) yksi tavaraliikennekäytävä;
- ii) kaksi tavaraliikennekäytävää, jos rautateiden tavaraliikenteen kuljetussuorite on asianomaisessa jäsenvaltiossa vähintään 30 miljardia tonnikipometriä vuodessa;
- iii) kolme tavaraliikennekäytävää, jos rautateiden tavaraliikenteen kuljetussuorite on asianomaisessa jäsenvaltiossa vähintään 70 miljardia tonnikipometriä vuodessa.
4. Komissio tutkii 2 kohdassa tarkoitettujen tavaraliikennekäytävien perustamista koskevat ehdotukset ja tekee päätöksen ensimmäisistä tavaraliikennekäytävistä 18 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua sääntelymenettelyä noudattaen vuoden kuluessa tämän asetuksen voimaantulosta. Tämän tutkimisen yhteydessä otetaan huomioon liitteessä olevat arviointiperusteet.
5. Tavaraliikennekäytävään voi kuulua osia Euroopan kolmansien maiden rautatieverkoista. Soveltuvien osien näiden osien on oltava Euroopan laajuista liikenneverkkoa koskevan politiikan mukaisia.
6. Kaikkia 4 kohdassa tarkoitettuja tavaraliikennekäytäviä muutetaan ja täydennetään asteittain tavaraliikennekäytävän perustamista tai muuttamista koskevien ehdotusten perusteella sen jälkeen, kun komissio on tehnyt päätöksen 18 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua sääntelymenettelyä noudattaen. Jäsenvaltioiden ehdotukset tutkitaan ottaen huomioon liitteessä olevat arviointiperusteet.
7. Jos tavaraliikennekäytävän perustamisen tai muuttamisen yhteydessä syntyy vaikeuksia kahden tai useamman jäsenvaltion välillä niiden alueella sijaitsevan rautateiden infrastruktuurin suhteen, komissio kuulee jonkin asianomaisen jäsenvaltion pyynnöstä 18 artiklassa tarkoitettua komiteaa tässä asiassa. Komitean lausunto toimitetaan asianomaisille jäsenvaltioille. Asianomaisten jäsenvaltioiden on otettava tämä lausunto huomioon ratkaisun saavuttamiseksi.

9. Liitteen muuttamiseen tarkoitetuista toimenpiteistä, jotka ovat laajakantoisia toimenpiteitä ja joiden tarkoituksena on muuttaa tämän asetuksen muita kuin keskeisiä osia, päätetään 18 artiklan 4 kohdassa tarkoitettua valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen.

#### *4 artikla*

### **Tavaraliikennekäytävien hallinnointi**

1. Tavaraliikennekäytävän piiriin kuuluvien jäsenvaltioiden on tehtävä yhteistyötä varmistukseksi, että tavaraliikennekäytävää kehitetään sen täytäntöönpanosuunnitelman mukaisesti. Niiden on määritettävä tavaraliikennekäytävän yleiset tavoitteet ja varmistettava, että täytäntöönpanosuunnitelmalla pyritään saavuttamaan nämä tavoitteet.
2. Direktiivin 2001/14/EY 2 artiklassa määritellyt asianomaiset infrastruktuurin haltijat perustavat hallinnointielimen, joka vastaa tavaraliikennekäytävän täytäntöönpanosuunnitelman määrittelystä, toteuttamisen ohjaamisesta ja ajan tasalle saattamisesta. Hallinnointielin tekee säännöllisesti kertomuksia toiminnastaan asianomaisille jäsenvaltioille ja soveltuvin osin Euroopan parlamentin ja neuvoston päätöksen N:o 1692/96<sup>10</sup> 17 a artiklassa tarkoitetuille tavaraliikennekäytävän piiriin kuuluville eurooppalaisille koordinaattoreille, jotka vastaavat Euroopan laajuisen liikenneverkon ensisijaisista hankkeista.
3. Hallinnointielin on itsenäinen oikeussubjekti. Se voi olla asetuksen (ETY) N:o 2173/85<sup>11</sup> mukainen eurooppalainen taloudellinen etuyhtymä ja sillä on tällaisen yhtymän asema.
4. Hallinnointielimen jäsenet nimeävät johtajansa, jonka toimikausi kestää vähintään kolme vuotta.
5. Muodostetaan 9 artiklassa tarkoitettujen tavaraliikennekäytävän strategisten terminaalien haltijoista ja omistajista koostuva työryhmä. Se voi antaa lausunnon kaikista hallinnointielimen ehdotuksista, jotka vaikuttavat suoraan strategisten terminaalien investointeihin ja hallinnointiin. Hallinnointielin ei voi tehdä tämän lausunnon vastaista päätöstä.

#### *5 artikla*

### **Tavaraliikennekäytävän täytäntöönpanotoimenpiteet**

1. Hallinnointielimen hyväksymään täytäntöönpanosuunnitelmaan sisältyy
  - a) kuvaus tavaraliikennekäytävän ominaisuuksista ja tavaraliikennekäytävän perustamiseksi tarvittavia toimenpiteitä koskeva täytäntöönpano-ohjelma;
  - b) jäljempänä 3 kohdassa tarkoitettujen markkinatutkimuksen olennaiset osat;

---

<sup>10</sup> EYVL L 228, 9.9.1996.

<sup>11</sup> EYVL L 199, 31.7.1985, s. 1.



- c) tavaraliikennekäytävän kuljetussuoritetta koskevat hallinnointielimen tavoitteet, jotka ilmaistaan palvelun laatu- ja tavaraliikennekäytävän kapasiteettina 16 artiklassa tarkoitettujen säännösten mukaisesti;
  - d) tämän artiklan 3 kohdassa tarkoitettu tavaraliikennekäytävän kuljetussuorituksen luomista ja parantamista koskeva ohjelma.
2. Täytäntöönpanosuunnitelmaa mukautetaan säännöllisesti ottaen huomioon siihen sisältyvien toimenpiteiden toteuttamisen suhteen saavutettu edistys, rautateiden tavaraliikennemarkkinoiden kehitys tavaraliikennekäytävällä ja 16 artiklan 2 kohdassa tarkoitettujen säännösten mukaisesti mitattu kuljetussuorite.
  3. On tehtävä markkinatutkimus. Se koskee liikenteen todettua ja oletettua kehitystä tavaraliikennekäytävällä ja käytävään yhdistettyjä liikennejärjestelmän osia. Siinä tarkastellaan eri liikennetyyppien kehitystä sekä tavaraliikenteen että henkilöliikenteen osalta. Siihen sisältyy 3 artiklan c alakohdassa tarkoitettun sosiaalis-taloudellisen analyysin tärkeimmät osat. Se saatetaan ajan tasalle vähintään kerran vuodessa. Tutkimuksen tuloksia käytetään tavaraliikennekäytävän täytäntöönpanosuunnitelman mukauttamiseksi.
  4. Laaditaan tavaraliikennekäytävän kuljetussuorituksen luomista ja parantamista koskeva ohjelma. Tähän ohjelmaan sisältyvät erityisesti kaikkien 7–16 artiklassa tarkoitettujen toimenpiteiden toteuttamiseksi tarvittavien rautatieinfrastruktuuria ja sen laitteistoa koskevien toimien yhteiset tavoitteet, tekniset valinnat ja aikataulu.

#### *6 artikla*

### **Hakijoiden kuuleminen**

1. Jotta direktiivin 2001/14/EY 2 artiklassa määritellyt hakijat, jotka todennäköisesti käyttävät tavaraliikennekäytävää, voisivat osallistua asianmukaisella tavalla, hallinnointielin ottaa käyttöön kuulemismekanismit.
2. Hallinnointielin kuulee tavaraliikennekäytävän käyttämistä hakevia ennen täytäntöönpanosuunnitelman hyväksymistä ja silloin, kun se saatetaan ajan tasalle. Jos hallinnointielimen ja hakijoiden välillä on erimielisyyttä, viimeksi mainitut voivat ottaa yhteyttä komissioon, joka kuulee asiassa 18 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua komiteaa 18 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen.

## III LUKU

### **TAVARALIIKENNEKÄYTÄVÄÄN TEHTÄVÄT INVESTOINNIT**

#### *7 artikla*

### **Investointien suunnittelu**

1. Hallinnointielin laatii ja hyväksyy
  - a) tavaraliikennekäytävän infrastruktuuria koskevan pitkän aikavälin yhteisen investointisuunnitelman vähintään 10 vuodeksi;

- b) soveltuvin osin tavaraliikennekäytävää koskevan keskipitkän aikavälin (vähintään 2 vuotta) yhteisen investointisuunnitelman.

Investointisuunnitelmissa luetellaan hankkeet, joiden tavoitteena on rautateiden infrastruktuurien ja niiden tavaraliikennekäytävällä sijaitsevan laitteiston laajentaminen, uudistaminen tai uudelleenjärjestäminen, sekä niihin liittyvät rahoitustarpeet.

2. Edellä 1 kohdassa tarkoitettuihin investointisuunnitelmiin sisältyy yhteentoimivien järjestelmien käyttöä tavaraliikennekäytävällä koskeva strategia, joka vastaa direktiivin 2008/57/EY<sup>12</sup> mukaisesti määriteltyjä rautatieverkossa sovellettavia olennaisia vaatimuksia ja yhteentoimivuuden teknisiä eritelmiä. Tämä strategia pohjautuu näiden järjestelmien käyttöä koskevaan kustannus-hyötyanalyysiin. Sen on oltava yhdenmukainen yhteentoimivien järjestelmien käyttöä koskevien kansallisten ja eurooppalaisten suunnitelmien kanssa ja ennen kaikkea Euroopan rautatieliikenteen hallintajärjestelmän (ERTMS) käyttöä koskevan suunnitelman kanssa.
3. Soveltuvin osin investointisuunnitelmissa mainitaan Euroopan laajuista liikenneverkkoa koskevassa ohjelmassa suunniteltu yhteisön rahoitusosuus ja todistetaan, että niiden strategia on yhdenmukainen kyseisen ohjelman kanssa.
4. Edellä 1 kohdassa tarkoitettuihin investointisuunnitelmiin sisältyy myös strategia, joka koskee sellaisten tavarajunien kapasiteetin lisäämistä, jotka voivat liikennöidä tavaraliikennekäytävällä. Strategia voi perustua siihen, että lisätään tavaraliikennekäytävällä liikennöiville junille hyväksytyä pituutta, kuormauttumaa taikka akselipainoa.
5. Edellä 1 kohdassa tarkoitetut investointisuunnitelmat julkaistaan 15 artiklassa tarkoitetussa asiakirjassa ja ne saatetaan ajan tasalle säännöllisesti. Ne ovat osa tavaraliikennekäytävän täytäntöönpanosuunnitelmaa.

#### *8 artikla*

#### **Raskaat ylläpitotyöt**

Tavaraliikennekäytävän infrastruktuurin haltijat koordinoivat vähintään kerran vuodessa aikataulusuunnitelmiaan, jotka koskevat infrastruktuuriin ja sen laitteistoon tehtäviä raskaita ylläpitotöitä.

#### *9 artikla*

#### **Strategiset terminaalit**

1. Yhteisymmärryksessä 4 artiklan 5 kohdassa tarkoitetun työryhmän kanssa hallinnointielin laatii strategisten terminaalien kehittämistä koskevan strategian, jotta

---

<sup>12</sup> EUVL L 191, 18.7.2008, s. 1.

ne olisivat tavaraliikennekäytävällä harjoitettavan rautateiden tavaraliikenteen tarpeiden mukaiset.

2. Hallinnointielin toteuttaa soveltuvat toimenpiteet tämän strategian toteuttamiseksi. Se tarkistaa sen säännöllisesti.

## IV LUKU

### TAVARALIIKENNEKÄYTÄVÄN HALLINNOINTI

#### *10 artikla*

##### **Keskitetty palvelupiste kansainvälisiä reittejä koskeville hakemuksille**

1. Hallinnointielin perustaa keskitetyn palvelupisteen sellaisia tavarajunien reittejä koskeville hakemuksille, joilla ylitetään ainakin yksi raja tavaraliikennekäytävällä.
2. Kaikki sellaisia tavarajunien reittejä koskevat hakemukset, joilla ylitetään ainakin yksi raja tai joiden aikana käytetään useita tavaraliikennekäytävän verkkoja, on tehtävä 1 kohdassa tarkoitettussa keskitetyssä palvelupisteessä.
3. Tämän asetuksen 17 artiklassa tarkoitetut asianomaiset sääntelyelimet varmistavat, että keskitetyn palvelupisteen toimet suoritetaan avoimesti ja syrjimättömästi.

#### *11 artikla*

##### **Ensisijainen tavaraliikenne**

1. Hallinnointielin määrittää tavaraliikennetyyppien luokat, jotka ovat voimassa koko tavaraliikennekäytävällä. Vähintään yksi näistä luokista, jäljempänä 'ensisijainen tavaraliikenne', koskee tavaroita, joiden kuljetus on erittäin aikasidonnainen ja joiden osalta edellytetään sen vuoksi tehokasta kuljetusaikaa ja taattua täsmällisyyttä.
2. Tavaraliikennetyyppien luokkien määrittelyperusteet vahvistetaan tarvittaessa 18 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua sääntelymenettelyä noudattaen.

#### *12 artikla*

##### **Tavarajunille myönnettävät reitit**

1. Poiketen siitä, mitä direktiivin 2001/14/EY 20 artiklan 2 kohdassa säädetään, tavaraliikennekäytävän infrastruktuurin haltijat varaavat ensisijaiselle tavaraliikenteelle tarvittavan kapasiteetin seuraavaksi varainhoitovuodeksi ennen kuin direktiivin 2001/14/EY 18 artiklassa tarkoitettu liikenteen aikataulu laaditaan kyseiselle vuodelle, ja tämä varaus tehdään todetun tavaraliikenteen ja 5 artiklan 1 kohdassa määritellyn markkinatutkimuksen perusteella.

2. Infrastruktuurin haltijat jättävät lopullisessa liikenteen aikataulussa varakapasiteettia, jotta ne voivat vastata nopeasti ja asianmukaisella tavalla direktiivin 2001/14/EY 23 artiklassa tarkoitettuihin ad hoc -kapasiteettihakemuksiin. Tämän kapasiteetin on oltava riittävä, jotta reittihakemukset voidaan myöntää siten, että myönnetylle reitille varmistetaan riittävä laadun taso sekä matka-ajan että tavaraliikenteeseen mukautetun aikataulun kannalta.
4. Tavaraliikenteen harjoittamiseen myönnettyjen reittien laatu voi matka-aikojen suhteen olla erilainen. Näiden reittien infrastruktuurin käyttömaksut voivat vaihdella tarjotusta laadun tasosta riippuen direktiivin 2001/14/EY 7 ja 8 artiklan mukaisesti.
5. Jos kyseessä ei ole ylivoimainen este, ensisijaisen tavaraliikenteen harjoittamiseen myönnettyä reittiä ei voida peruuttaa alle kolme kuukautta ennen sen liikenteen aikataulua, jos asianomainen hakija ei anna suostumusta tällaiseen peruuttamiseen.
6. Tavaraliikennekäytävän infrastruktuurin haltijat ja 4 artiklan 5 kohdassa tarkoitettu työryhmä ottavat käyttöön menettelyjä varmistaakseen, että rautateiden infrastruktuurikapasiteetin jako ja 9 artiklassa tarkoitettujen strategisten terminaalien kapasiteetin jako koordinoidaan mahdollisimman tehokkaasti.

### *13 artikla*

#### **Hyväksyttävät hakijat**

Poiketen siitä, mitä direktiivin 2001/14/EY 16 artiklan 1 kohdassa säädetään, muut hakijat kuin rautatieyritykset ja niiden muodostamat kansainväliset ryhmittymät voivat hakea reittejä tavaraliikennettä varten, kun reitit koskevat yhtä tai useampaa tavaraliikennekäytävän osaa.

### *14 artikla*

#### **Liikenteenohjaus**

1. Tavaraliikennekäytävän infrastruktuurin haltijat vahvistavat ja julkaisevat tavaraliikennekäytävällä tapahtuvien liikennehäiriöiden varalta eri liikennetyyppien välistä ensisijaisuutta koskevat säännöt direktiivin 2001/14/EY 3 artiklassa ja liitteessä I tarkoitettussa verkkoselostuksessa.
2. Tämän artiklan 1 kohdassa tarkoitetuissa ensisijaisuussäännöissä on määrättävä ainakin, että reittiään koskevia alkuperäisiä määräyksiä noudattavalle ensisijaista tavaraliikennettä harjoittavalle junalle myönnettyä reittiä ei saa siirtää toiselle junalle eikä sitä saa muuttaa, ellei reitin alkuperäinen haltija anna lupaa sen siirtämiselle toiselle junalle tai sen muuttamiselle.
3. Tavaraliikennekäytävän infrastruktuurin haltijat ottavat käyttöön tavaraliikennekäytävän liikenteenohjausta koskevat koordinoitimenettelyt.
4. Tavaraliikennekäytävän infrastruktuurin haltijat ja 4 artiklan 5 kohdassa tarkoitettu työryhmä ottavat käyttöön menettelyjä varmistaakseen, että rautateiden infrastruktuurin ja 9 artiklassa tarkoitettujen strategisten terminaalien käyttö koordinoidaan mahdollisimman tehokkaasti.

## *15 artikla*

### **Tavaraliikennekäytävän käyttöedellytyksiä koskevat tiedot**

Hallinnointielin laatii ja julkaisee asiakirjan, jossa on

- a) kaikki direktiivin 2001/14/EY 3 artiklassa säädettyä menettelyä noudattaen laadittujen kansallisten verkkoselostusten sisältämät tiedot tavaraliikennekäytävästä;
- b) strategisia terminaaleja koskeva luettelo ja niiden ominaisuudet sekä kaikki tiedot strategiaan terminaaleihin pääsyä koskevista edellytyksistä ja tavoista.

## *16 artikla*

### **Palvelun laatu tavaraliikennekäytävällä**

1. Tavaraliikennekäytävän infrastruktuurin haltijat varmistavat, että yhdenmukaisuus säilyy tavaraliikennekäytävällä käytettävien direktiivin 2001/14/EY 11 artiklassa määriteltyjen suorituskannustinjärjestelmien välillä.
2. Jotta rautateiden tavaraliikenteen kansainvälisten ja kansallisten palvelujen laatu ja kapasiteetti voidaan mitata tavaraliikennekäytävällä, hallinnointielin määrittelee tavaraliikennekäytävän suoritusindikaattorit ja julkaisee ne vähintään kerran vuodessa.  
Näitä indikaattoreita koskevat soveltamissäännöt vahvistetaan soveltuvin osin 18 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua sääntelymenettelyä noudattaen.

## *17 artikla*

### **Sääntelyelimet**

1. Direktiivin 2001/14/EY 30 artiklassa tarkoitetut sääntelyelimet, jotka ovat toimivaltaisia asianomaisen tavaraliikennekäytävän osalta, tekevät yhteistyötä valvoakseen infrastruktuurin haltijoiden ja hakijoiden kansainvälisiä toimia tavaraliikennekäytävällä. Ne kuulevat toisiaan ja vaihtavat tietoja keskenään. Ne pyytävät soveltuvin osin tarvittavat tiedot sen jäsenvaltion infrastruktuurin haltijoilta, jossa ne ovat toimivaltaisia.
2. Jos hakija tekee kantelun rautateiden tavaraliikenteen kansainvälisistä palveluista tai jos kyseessä on viran puolesta tehtävä tutkimus, asianomainen sääntelyelin kuulee kaikkien muiden sellaisten jäsenvaltioiden sääntelyelintä, joiden alueen kautta asianomainen tavaraliikennekäytävä kulkee, ja pyytää niiltä tarvittavat tiedot ennen päätöksensä tekemistä. Muut sääntelyelimet antavat kaikki tiedot, joita niillä itsellään on oikeus pyytää kansallisen lainsäädäntönsä nojalla. Kantelun vastaanottanut tai viran puolesta tehtävän tutkimuksen käynnistänyt sääntelyelin siirtää soveltuvin osin asiakirjat toimivaltaiselle sääntelyelimelle, jotta asianomaisia osapuolia koskevat toimenpiteet voitaisiin toteuttaa.

## V LUKU

### LOPPUSÄÄNNÖKSET

#### *18 artikla*

##### **Komitea**

1. Komissiota avustaa komitea.
2. Jos tähän kohtaan viitataan, sovelletaan päätöksen 1999/468/EY 3 ja 7 artiklaa ottaen huomioon mainitun päätöksen 8 artiklan säännökset.
3. Jos tähän kohtaan viitataan, sovelletaan päätöksen 1999/468/EY 5 ja 7 artiklaa ottaen huomioon mainitun päätöksen 8 artiklan säännökset. Päätöksen 1999/468/EY 5 artiklan 6 kohdassa tarkoitettu määräaika vahvistetaan kolmeksi kuukaudeksi.
4. 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.

#### *19 artikla*

##### **Yhteistyö**

Infrastruktuurin haltijat tekevät yhteistyötä tämän asetuksen täytäntöönpanemiseksi. Ne vaihtavat tietoja hyvistä käytänteistä koordinoidakseen niitä koko yhteisössä. Komissio avustaa niitä näissä tehtävissä. Tätä varten se perustaa infrastruktuurin haltijoiden työryhmän, jonka puheenjohtajana se toimii.

#### *20 artikla*

##### **Poikkeus**

Jäsenvaltio voi poiketa soveltuvin osin tämän asetuksen säännöksistä. Tällöin sen on ilmoitettava komissiolle perusteltu poikkeuspyyntö. Komissio tekee päätöksen tällaisesta pyynnöstä 18 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua neuvoa-antavaa menettelyä noudattaen ottaen huomioon maantieteellisen sijainnin ja rautateiden tavaraliikennepalvelujen kehityksen poikkeuspyynnön tehneessä jäsenvaltiossa.

#### *21 artikla*

##### **Täytäntöönpanon seuranta**

Asianomaisten jäsenvaltioiden on toimitettava komissiolle joka toinen vuosi tavaraliikennekäytävän perustamisen jälkeen asiakirja, jossa on tulokset niiden 4 artiklan 1 kohdassa tarkoitetusta yhteistyöstä. Komissio tutkii tämän asiakirjan ja antaa sen tiedoksi 18 artiklassa tarkoitetulle komitealle.

*22 artikla*

**Kertomus**

Komissio tarkastelee säännöllisesti tämän asetuksen soveltamista. Se tekee Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen ensimmäisen kerran viiden vuoden kuluessa tämän asetuksen voimaantulosta ja tämän jälkeen joka kolmas vuosi.

*23 artikla*

**Uudelleentarkastelu**

Jos päätöksen N:o 1692/96/EY 18 artiklan 3 kohdassa tarkoitettujen perusteiden mukaisesti tehdyn Euroopan laajuista liikenneverkkoa koskevien suuntaviivojen uudelleentarkastelun vuoksi komissio pitää aiheellisena mukauttaa tätä asetusta mainittuihin suuntaviivoihin, se tekee Euroopan parlamentille ja neuvostolle ehdotuksen tämän asetuksen muuttamiseksi.

*24 artikla*

**Voimaantulo**

Tämä asetus tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

Tehty Brysselissä

*Euroopan parlamentin puolesta*  
*Puheenjohtaja*

*Neuvoston puolesta*  
*Puheenjohtaja*

## LIITE

### Tavaraliikennekäytävän perustamista koskevien ehdotusten arviointiperusteet

Edellä 3 artiklassa tarkoitettussa tavaraliikennekäytävien valinnassa ja kilpailukykyisen tavaraliikenteen rautatieverkon ajan tasalle saattamisessa noudatetaan seuraavia arviointiperusteita:

- (a) asianomaiset jäsenvaltiot ovat tehneet aiesopimuksen, jossa vahvistetaan niiden halukkuus perustaa tavaraliikennekäytävä;
- (b) käytävä on osa Euroopan laajuista liikenneverkkoa;
- (c) jos tavaraliikennekäytävän aikataulu osuu yhteen yhden tai useamman Euroopan laajuista liikenneverkkoa koskevan ensisijaisen hankkeen<sup>13</sup> osuuden (tai osuuden osan) kanssa, kyseinen osuus yhdistetään tavaraliikennekäytävään, jollei sitä ole varattu henkilöliikennepalveluille;
- (d) perustettavaksi ehdotettava tavaraliikennekäytävä kulkee vähintään kolmen jäsenvaltion alueen kautta tai, jos ehdotetun tavaraliikennekäytävän yhdistämien rautatieliikenteen solmukohtien välinen etäisyys on yli 500 km, vähintään kahden jäsenvaltion alueen kautta;
- (e) tavaraliikennekäytävän taloudellinen toteutettavuus ja sosiaalitaloudelliset hyödyt;
- (f) kaikki tavaraliikennekäytävät, joita jäsenvaltiot ovat ehdottaneet kilpailukykyisen tavaraliikenteen eurooppalaisen rautatieverkon perustamiseksi, ovat yhdenmukaiset;
- (g) yhdenmukaisuus nykyisten eurooppalaisten rautatieverkkojen kanssa, kuten ERTMS-käytävien ja RailNetEuropen määrittelemien käytävien kanssa;
- (h) moitteettomat yhteydet muihin liikennemuotoihin erityisesti riittävän strategisten terminaalien verkon ansiosta mm. merisatamassa ja sisämaassa;
- (i) edellä 4–16 artiklassa tarkoitettujen säännösten täytäntöönpanemiseksi ehdotettu lähestymistapa.

---

<sup>13</sup> Ks. päätöksen N:o 1692/96/EY liite III.



## SÄÄDÖKSEEN LIITTYVÄ RAHOITUSSELVITYS

### 1. EHDOTUKSEN NIMI:

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus kilpailukykyisen tavaraliikenteen eurooppalaisen rautatieverkon perustamisesta

### 2. LUOKITTELU TOIMINTOPERUSTEISESSA JOHTAMIS- JA BUDJETOINTIJÄRJESTELMÄSSÄ

Toimintalohko(t) sekä toiminto/toiminnot:

Osasto 06: Energia ja liikenne

Toiminto: Maa-, lento- ja meriliikennepolitiikka (luku 06 02)

Tavoite: ”Liikennepalvelujen sisämarkkinoiden toteuttaminen”

### 3. BUDJETTIKOHDAT

#### 3.1. Budjettikohdat (toimintamäärärahat sekä niihin liittyvät teknisen ja hallinnollisen avun määrärahat (entiset BA-budjettikohdat)) ja budjettinimikkeet:

Ei ole

#### 3.2. Toiminnan ja sen rahoitusvaikutusten kesto:

Ehdotuksen säännösten voimassaololle ei ole periaatteessa määräaika. Ne pannaan täytäntöön kahdessa vaiheessa: 2010 (asetuksen voimaantulo) – 2013 (jäsenvaltioiden tavaraliikennekäytävien perustamista koskevien ehdotusten hyväksymisen määräaika); vuoden 2013 jälkeen. Tämä selvitys koskee vuosia 2009–2013 ja 2014–2015, joiden rahoitusvaikutukset voidaan toistaa seuraavina vuosina.

#### 3.3. Budjettitiedot

Budjettikohta	Menolaji		Uusi	EFTA osallistuu	Ehdokasmaat osallistuvat	Rahoitusnäkyminen otsake
	Ei-pakoll.	EI-JM <sup>14</sup>	EI	EI	EI	EI
	Ei-pakoll.	JM	EI	EI	EI	EI

<sup>14</sup> Jaksottamattomat määrärahat (EI-JM).

## 4. YHTEENVETO RESURSSISTA

### 4.1. Taloudelliset resurssit

#### 4.1.1. Yhteenveto maksusitoumusmäärärahoista (MSM) ja maksumäärärahoista (MM)

miljoonaa euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

Menolaji	Kohdan nro		2010	2011	2012	2013	2014	2015	Yht.
----------	------------	--	------	------	------	------	------	------	------

#### Toimintamenot<sup>15</sup>

Maksusitoumusmäärärahat (MSM)	8.1.	a							
Maksumäärärahat (MM)		b							

#### Viitemäärään sisältyvät hallintomenot<sup>16</sup>

Tekninen ja hallinnollinen apu (EI-JM)	8.2.4.	c							
--	--------	---	--	--	--	--	--	--	--

#### VIITEMÄÄRÄ YHTEENSÄ

Maksusitoumusmäärärahat		a+c							
Maksumäärärahat		b+c							

#### Viitemäärään sisältyvät hallintomenot<sup>17</sup>

Henkilöstömenot ja niihin liittyvät menot (EI-JM)	8.2.5.	d	0,183	0,183	0,183	0,183	0,122	0,122	0,976
Viitemäärään sisällyttämättömät hallintomenot lukuun ottamatta henkilöstömenoja ja niihin liittyviä menoja (EI-JM)	8.2.6.	e	0,08	0,08	0,08	0,08	0,06	0,06	0,44

#### Toimenpiteen alustavat rahoituskustannukset yhteensä

<b>MSM YHTEENSÄ henkilöstökustannukset mukaan luettuina</b>		a+c +d+ e	0,263	0,263	0,263	0,263	0,182	0,182	1,416
<b>MSM YHTEENSÄ henkilöstökustannukset mukaan luettuina</b>		b+c +d+ e	0,263	0,263	0,263	0,263	0,182	0,182	1,416

<sup>15</sup> Menot, jotka eivät kuulu kyseisen osaston xx lukuun xx 01.

<sup>16</sup> Menot, jotka otetaan osaston xx momentille xx 01 04.

<sup>17</sup> Menot, jotka otetaan lukuun xx 01 muille momenteille kuin xx 01 04 tai xx 01 05.

## Tiedot yhteisrahoituksesta

Jos ehdotukseen liittyy jäsenvaltioilta tai muilta tahoilta (jotka on ilmoitettava) saatavaa osarahoitusta, seuraavassa taulukossa ilmoitetaan kyseisen osarahoituksen arvioitu määrä (rivejä voidaan lisätä, jos rahoitusta saadaan useilta tahoilta):

miljoonaa euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

Rahoitukseen osallistuva taho		Vuosi n	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 ja myöh. vuodet	Yht.
.....	f							
MSM YHTEENSÄ yhteisrahoitus mukaan luettuna	a+c +d+ e+f							

### 4.1.2. Yhteensopivuus rahoitussuunnitelman kanssa

- Ehdotus on nykyisen rahoitussuunnitelman mukainen.
- Ehdotus edellyttää kyseeseen tulevan rahoitusnäkymien otsakkeen rahoitussuunnitelman muuttamista.
- Ehdotus voi edellyttää toimielinten sopimuksen<sup>18</sup> määräysten soveltamista (ts. joustovälineen käyttöä tai rahoitusnäkymien tarkistamista).

### 4.1.3. Vaikutukset tuloihin

- Ehdotuksella ei ole vaikutuksia tuloihin.
- Ehdotuksella on seuraavat vaikutukset tuloihin:

miljoonaa euroa (yhden desimaalin tarkkuudella)

Budjettikohta	Tulot	Ennen toteutusta [vuosi n-1]	Toteutuksen jälkeen					
			[Vuosi n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] <sup>19</sup>
	a) Absoluuttiset tulot							
	b) Tulojen muutokset	Δ						

<sup>18</sup> Katso toimielinten sopimuksen 19 ja 24 kohta.

<sup>19</sup> Taulukkoon lisätään sarakkeita, jos toiminnan kesto ylittää kuusi vuotta.

**4.2. Henkilöresurssit kokoaikaiseksi muutettuna (sisältää virkamiehet sekä väliaikaisen ja ulkopuolisen henkilöstön) – katso erittely kohdassa 8.2.1**

Vuositarve	Vuosi 2010	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 ja myöh. vuodet
Henkilöstön määrä yhteensä	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	2

**5. OMINAISPIIRTEET JA TAVOITTEET**

**5.1. Tarve, johon ehdotuksella vastataan lyhyellä tai pitkällä aikavälillä**

Tavaraliikennekäytävien perustamista koskevien ehdotusten arviointi ja ehdotuksen säännösten täytäntöönpanon varmistaminen.

**5.2. Yhteisön osallistumisesta saatava lisäarvo, ehdotuksen johdonmukaisuus muiden rahoitusvälineiden kanssa sekä mahdolliset synergiaedut**

Rautateiden tavaraliikenteen kehittäminen edellyttää, että infrastruktuurin haltijoilla on käytettävissään korkealaatuiset ja luotettavat infrastruktuurit, joita hallinnoidaan tarvittaessa kansainvälisiä tarpeita noudattaen. Tähän haasteeseen vastaamiseksi näyttää tarpeelliselta toteuttaa yhteisön toimia, jotta kansallisten infrastruktuurin haltijoiden välistä yhteistyötä ja laajemmassa mielessä infrastruktuurin hallinnointia voidaan parantaa ja luoda sille rakenne.

Lisäksi ehdotuksen täytäntöönpanon olisi johdettava siihen, että Euroopan laajuisen liikenneverkon käyttö saadaan parhaalle mahdolliselle tasolle ja Euroopan laajuisia liikenneverkkoja koskeva ohjelma tehostuu.

**5.3. Ehdotuksen tavoitteet ja odotetut tulokset sekä näihin liittyvät indikaattorit toimintoperusteisessa johtamismallissa**

Sisämarkkinoiden toteutumisen varmistaminen liikennepalveluissa.

Ehdotuksessa vaaditaan jäsenvaltioita perustamaan kilpailukykyisen tavaraliikenteen kansainvälisiä rautatiekäytäviä. Näiden käytävien toiminta perustuu neljään periaatteeseen: infrastruktuurien käytön koordinoinnin parantaminen; investointien koordinointi; intermodaalisten yhteyksien kehittäminen; infrastruktuuriin pääsyä koskeviin edellytyksiin liittyvien tietojen avoimuus; tavaraliikenteelle annetaan etusija näillä reiteillä.

Asetusehdotuksen nojalla perustettava komitea osallistuu käytävien valintaan ja soveltuvin osin sääntelymenettelyyn.

**5.4. Toteutustapa (alustava)**

*Keskitetty hallinnointi*

- komissio hallinnoi suoraan
- hallinnointivastuu siirretään
  - toimeenpanovirastoille
  - varainhoitoasetuksen 185 artiklassa tarkoitetuille yhteisöjen perustamille elimille
  - kansallisille julkisoikeudellisille yhteisöille tai julkisen palvelun tehtäviä suorittaville yhteisöille
- Yhteistyössä toteutettava tai hajautettu hallinnointi***
  - jäsenvaltioiden kanssa
  - kolmansien maiden kanssa
- Hallinnointi yhteistyössä kansainvälisten järjestöjen kanssa (tarkennettava)***

Huomautukset:

## **6. SEURANTA JA ARVIOINTI**

### **6.1. Seurantamenettely**

TREN-pääosaston yksiköt ja ehdotuksella perustettava komitea seuraavat säännösten täytäntöönpanoa.

### **6.2. Arviointimenettely**

#### *6.2.1. Ennakoarviointi*

Lainsäädäntöehdotukset on laadittu asiantuntijaryhmän kertomuksen perusteella. Komissio kutsui ryhmän koolle ja kuuli sitä vuoden 2008 ensimmäisen puoliskon aikana (kertomus julkaistaan samanaikaisesti ehdotuksen kanssa).

Lisäksi on tehty ehdotettuja säännöksiä koskeva vaikutustutkimus, joka vahvistettiin vuoden 2008 kolmannen neljännesvuoden aikana.

#### *6.2.2. Väli-/jälkiarviointien perusteella toteutetut toimenpiteet (aikaisemmat kokemukset vastaavasta toiminnasta)*

Ehdotus perustuu myös ERTMS:n käyttöönottoa varten perustetuista ensisijaisista käytävistä eli ns. ERTMS-käytävistä saatuun kokemukseen (ks. ehdotuksen vaikutustutkimus).

#### *6.2.3. Tulevaa arviointia koskevat määräykset ja arviointien suorittamisvälit*

Ehdotuksen mukaan asetuksen täytäntöönpanoa on arvioitava kahden vuoden välein.

## 7. PETOSTENTORJUNTA

Ei sovelleta.

## 8. YKSITYISKOHTAINEN ERITTELY TARVITAVISTA RESURSSISTA

### 8.1. Ehdotuksen tavoitteet ja niihin liittyvät rahoituskustannukset

Ei sovelleta.

### 8.2. Hallintomenot

#### 8.2.1. Henkilöstön määrä ja jakautuminen

Laji		Toiminnan hallinointiin tarvittava nykyinen ja/tai uusi henkilöstö (toimien ja/tai virkojen määrä kokoaikaiseksi muutettuna)					
		Vuosi 2010	Vuosi n+1	Vuosi n+2	Vuosi n+3	Vuosi n+4	Vuosi n+5
Virkamiehet tai väliaikaiset toimihenkilöt 20 (XX 01 01)	A*/AD	1	1	1	1	1	1
	B*, C*/AST	0,5	0,5	0,5	0,5		
Momentilta XX 01 02 rahoitettava henkilöstö <sup>21</sup>							
Momenteilta XX 01 04/05 rahoitettava muu henkilöstö <sup>22</sup>							
<b>YHTEENSÄ</b>		1,5	1,5	1,5	1,5	1	1

#### 8.2.2. Toimintaan liittyvien tehtävien kuvaus

Komissiolle kuuluu seuraavat kolme pääasiallista tehtävää:

- tavaraliikennekäytävien perustamista koskevien jäsenvaltioiden ehdotusten arvioiminen;
- ehdotuksen säännösten täytäntöönpanon seuraaminen;
- kertomusten laatiminen täytäntöönpanosta.

<sup>20</sup> Kyseisen henkilöstön kustannukset EIVÄT sisälly viitemäärään.

<sup>21</sup> Kyseisen henkilöstön kustannukset EIVÄT sisälly viitemäärään.

<sup>22</sup> Kyseisen henkilöstön kustannukset sisältyvät viitemäärään.

8.2.3. *Henkilöresurssien lähteet (henkilöstösääntöjen alainen henkilöstö)*

- X Korvattavan tai jatkettavan ohjelman hallinnointiin osoitetut tämänhetkiset virat ja/tai toimet
- Vuosistrategiaan ja alustavaan talousarvioesitykseen liittyvässä vuotta n koskevassa menettelyssä jo myönnettyt virat ja/tai toimet
- Vuosistrategiaan ja alustavaan talousarvioesitykseen liittyvässä seuraavassa menettelyssä pyydettävät virat ja/tai toimet
- Hallinnoinnista vastaavan henkilöstön nykyisten virkojen ja/tai toimien uudelleenjärjestely (henkilöstön sisäinen uudelleenjärjestely)
- Vuodeksi n tarvittavat virat ja/tai toimet, jotka eivät sisälly vuosistrategiaan ja alustavaan talousarvioesitykseen liittyvään, kyseistä vuotta koskevaan menettelyyn

8.2.4. *Muut viitemäärään sisältyvät hallintomenot (XX 01 04/05 – hallintomenot)*

miljoonaa euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

Budjettikohta (numero ja nimi)	Vuosi n	Vuosi n+1	Vuosi n+2	Vuosi n+3	Vuosi n+4	Vuosi n+5 ja myöh. vuodet	YHTEE NSÄ
<b>1 Tekninen ja hallinnollinen apu (henkilöstökust. mukaan luettuina)</b>							
Toimeenpanovirastot							
Muu tekninen ja hallinnollinen apu							
- sisäinen							
- ulkoinen							
<b>Tekninen ja hallinnollinen apu yhteensä</b>							

8.2.5. *Henkilöstömenot ja niihin liittyvät menot, jotka eivät sisälly viitemäärään*

miljoonaa euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

Laji	Vuosi 2010	Vuosi n+1	Vuosi n+2	Vuosi n+3	Vuosi n+4	Vuosi n+5 ja myöh. vuodet
Virkamiehet ja väliaikaiset toimihenkilöt (XX 01 01)	0,183	0,183	0,183	0,183	0,122	0,122
Momentilta XX 01 02 rahoitettava henkilöstö (ylim. toimihlöt, kans. asiantuntijat, sopimussuhteinen)						

hlöstö jne.) (budjettikohta ilmoitettava)							
<b>Henkilöstömenot ja niihin liittyvät menot yhteensä (EIVÄT sisälly viitemäärään)</b>	0,183	0,183	0,183	0,183	0,122	0,122	

Laskelma – *Virkamiehet ja väliaikaiset toimihenkilöt*

Henkilöstö- ja rahoitustarpeet katetaan TREN-pääosastolle varainhoitovuotena mahdollisesti myönnettävillä varoilla ottaen huomioon budjettirajoitukset.

Laskelma – *Momentilta XX 01 02 rahoitettava henkilöstö*

8.2.6. *Muut hallintomenot, jotka eivät sisälly viitemäärään*

miljoonaa euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

	Vuosi 2010	Vuosi n+1	Vuosi n+2	Vuosi n+3	Vuosi n+4	Vuosi n+5 ja myöh. vuodet	YHTEE NSÄ
XX 01 02 11 01 – Virkamatkat							
XX 01 02 11 02 – Konferenssit ja kokoukset							
XX 01 02 11 03 – Komiteoiden kokoukset	0,08	0,08	0,08	0,08	0,06	0,06	0,42
XX 01 02 11 04 – Selvitykset ja kuulemiset							
XX 01 02 11 05 - Tietojärjestelmät							
<b>2 Muut hallintomenot yhteensä (XX 01 02 11)</b>							
<b>3 Muut hallintomenojen kaltaiset menot (eritellään budjettikohdittain)</b>							
<b>Hallintomenot yhteensä lukuun ottamatta henkilöstömenoja ja niihin liittyviä menoja (EIVÄT sisälly viitemäärään)</b>	0,08	0,08	0,08	0,08	0,06	0,06	0,42

Laskelma – *Muut hallintomenot, jotka eivät sisälly viitemäärään*