

III

(Valmistelevat säädökset)

NEUVOSTO

NEUVOSTON KANTA (EU) N:o 2/2010 ENSIMMÄISESSÄ KÄSITTELYSSÄ

vahvistama kanta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi kilpailukykyisen tavaraliikenteen eurooppalaisesta rautatieverkosta

Vahvistettu neuvostossa 22 päivänä helmikuuta 2010

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

(2010/C 114 E/01)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

tavaraliikenteen osalta olennaisena osana tavoitteeseen toteuttaa kestävä liikkuvuus.

ottavat huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 91 artiklan,

- (2) Yhteisön rautateiden kehittämisestä 29 päivänä heinäkuuta 1991 annettu neuvoston direktiivi 91/440/ETY⁽⁴⁾ ja rautateiden infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisestä ja rautateiden infrastruktuurin käyttömaksujen perimisestä 26 päivänä helmikuuta 2001 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2001/14/EY⁽⁵⁾ ovat olleet tärkeitä vaiheita rautateiden sisämarkkinoiden toteuttamisessa.

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

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

- (3) Jotta 1 päivänä tammikuuta 2007 kilpailulle avatut rautateiden kansainväliset ja kansalliset tavaraliikennepalvelut voisivat kilpailla muiden liikennemuotojen kanssa, niitä varten on muodostettava korkealaatuinen ja riittävästi rahoitettu rautateiden infrastruktuuri, jossa tavaraliikennepalvelut voidaan suorittaa moitteettomissa olosuhteissa sekä reittinopeuden että matka-aikojen kannalta, ja niiden on oltava luotettavia, eli suoritettavan palvelun on tosiasiallisesti vastattava rautatieyritysten kanssa tehtyjä sopimuksia.

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon⁽²⁾,

noudattavat tavallista lainsäätämisympäristystä⁽³⁾,

- (4) Tavaraliikennemarkkinoiden avaaminen on mahdollistanut uusien liikenteenharjoittajien tulon rautatieverkkoon. Verkon käytön optimoimiseksi ja sen käyttövarmuuden takaamiseksi on asianmukaista ottaa käyttöön lisämenettelyjä, joilla lujitetaan yhteistyötä kansainvälisten tavarajunareittien jaossa infrastruktuurin haltijoiden välillä.

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Lissabonin kasvu- ja työllisyysstrategian sekä Euroopan unionin kestävä kehityksen strategian mukaisesti rautateiden sisämarkkinoiden perustaminen kuuluu erityisesti

⁽¹⁾ EYVL C 317, 23.12.2009, s. 94.

⁽²⁾ EYVL C 79, 27.3.2010, s. 45.

⁽³⁾ Euroopan parlamentin lausunto, annettu 23. huhtikuuta 2009 (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä), neuvoston kanta, annettu ... 2009 (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä), ja Euroopan parlamentin kanta, annettu ... (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä).

⁽⁴⁾ EYVL L 237, 24.8.1991, s. 25.

⁽⁵⁾ EYVL L 75, 15.3.2001, s. 29.

- (5) Neuvosto totesi 7 ja 8 päivänä huhtikuuta 2008 pide-tyssä istunnossaan, että infrastruktuurin tehokasta käyttöä on edistettävä ja että rautateiden infrastruktuurikapasi-teettia on tarvittaessa lisättävä yhteisön tasolla ja kansal-lisella tasolla toteutettavilla toimenpiteillä ja ennen kaik-kea säädöksillä.
- (6) Tässä yhteydessä infrastruktuurin käyttöedellytyksiä voi-taisiin parantaa perustamalla kansainvälisiä rautatiekäytä-viä kilpailukykyisen tavaraliikenteen eurooppalaiselle rau-tatieverkolle, jossa tavarajunat voivat liikennöidä moit-teettomissa olosuhteissa ja siirtyä helposti yhdestä kansal-lisesta verkosta toiseen.
- (7) Jo toteutetut rautateiden infrastruktuuria koskevat aloit-teet osoittavat, että yhden tai useamman selkeästi yksilöi-dyn tavaraliikennemarkkinasegmentin erityistarpeisiin vastaavien kansainvälisten rautatiekäytävien perustaminen on paras tapa perustaa kansainvälisiä rautatiekäytäviä kil-pailukykyisen tavaraliikenteen eurooppalaiselle rautatie-verkolle.
- (8) Tämä asetus ei saisi vaikuttaa direktiivissä 91/440/ETY ja direktiivissä 2001/14/EY säädettyihin infrastruktuurin haltijoiden sekä soveltuvin osin direktiivin 2001/14/EY 14 artiklan 2 kohdassa tarkoitettujen käyttöoikeuden myöntävien elinten oikeuksiin ja velvoitteisiin. Mainitut säädökset pysyvät voimassa, mukaan lukien tavaraliiken-nekäytäviä koskevat säännökset ja erityisesti infrastruk-tuurin haltijoiden oikeus evätä tai hyväksyä muiden oi-keushenkilöiden kuin rautatieyritysten esittämät kapasi-teettia koskevat hakemukset.
- (9) Kansainväliset rautatiekäytävät kilpailukykyisen tavarali-ikenteen eurooppalaiselle rautatieverkolle olisi perustet-tava Euroopan laajuisen liikenneverkon, jäljempänä 'TEN-T', ja/tai Euroopan rautatieliikenteen hallintajärjestel-män, jäljempänä 'ERTMS', käytävät huomioon ottaen. Sen vuoksi on tarpeen koordinoita verkkojen kehittäminen, erityisesti siltä osin kuin on kyse rautateiden tavaraliiken-teen kansainvälisten käytävien yhdistämisestä olemassa oleviin TEN-T- tai ERTMS-käytäviin. Lisäksi unionin ta-solla olisi vahvistettava yhdenmukaiset säännöt näille ta-varaliikenteen käytäville. Tarvittaessa näiden käytävien perustamiselle olisi myönnettävä rahoitusta TEN-T-ohjel-masta, tutkimusohjelmista ja Marco Polo -ohjelmasta sekä muista unionin politiikoista ja rahastoista, kuten Euroo-pan aluekehitysrahastosta tai koheesiorahastosta.
- (10) Kunkin tavaraliikennekäytävän osalta olisi varmistettava asianomaisten jäsenvaltioiden ja infrastruktuurin haltijoi-den välinen moitteeton koordinointi, annettava rautatei-den tavaraliikenteelle riittävä etusija, muodostettava tehokkaat ja riittävät yhteydet muihin liikennemuotoihin sekä luotava suotuisat edellytykset kilpailun kehittämiseksi rautateiden tavaraliikennepalvelujen tarjoajien välillä.
- (11) Tämän asetuksen 3 artiklan mukaisesti perustettujen ta-varaliikennekäytävien lisäksi uusien tavaraliikennekäytä-vien perustamista olisi tutkittava, ja ne olisi hyväksyttävä unionin tasolla noudattaen selkeästi määriteltyjä ja avoi-mia menettelyjä sekä vaatimuksia, joissa jäsenvaltioille ja infrastruktuurin haltijoille jätetään riittävästi liikkumava-raa päätöksenteon ja hallinnoinnin suhteen, jotta ne voi-vat ottaa huomioon erityisiä tavaraliikennekäytäviä, esi-merkiksi ERTMS, RailNetEurope, jäljempänä 'RNE', ja TEN-T, koskevat olemassa olevat aloitteet ja toteuttaa toimenpiteitä niiden erityistarpeiden mukaisesti.
- (12) Jäsenvaltioiden ja infrastruktuurin haltijoiden välisen koordinoinnin edistämiseksi olisi perustettava kutakin ta-varaliikennekäytävää varten asiaankuuluva hallintora-kenne ottaen huomioon tarve välttää päällekkäisyys jo olemassa olevien hallintorakenteiden kanssa.
- (13) Markkinoiden tarpeisiin vastaamiseksi tavaraliikennekäy-tävän perustamismenettelyt olisi esitettävä täytäntöönpa-nosuunnitelmassa, jossa olisi eriteltävä rautateiden tava-raliikenteen kuljetussuorituksen parantamiseen tähtäävät toi-met ja niiden täytäntöönpanoa koskeva aikataulu. Lisäksi tavaraliikennekäytävää todennäköisesti käytäviä hakijoita on kuultava säännöllisesti hallintoneuvoston määrittelemiä menettelyjä noudattaen, jotta varmistetaan, että tava-raliikennekäytävän perustamiseksi suunnitellut tai toteu-tetut toimet vastaavat kaikkien tavaraliikennekäytävän käyttäjien tarpeita tai odotuksia.
- (14) Olisi myös katsottava tarpeelliseksi kehittää yhdistetyn tavaraliikenteen terminaleja tukemaan rautateiden tava-raliikennekäytävien perustamista unionissa.
- (15) Tavaraliikennekäytävällä käytettävissä olevan infrastruk-tuurikapasiteetin yhdenmukaisuuden ja jatkuvuuden var-mistamiseksi olisi tavaraliikennekäytävään tehtäviä inves-tointeja koordinoitava asianomaisten jäsenvaltioiden ja infrastruktuurin haltijoiden välillä ja ne olisi suunniteltava tavaraliikennekäytävän tarpeita vastaavalla tavalla. Inves-toinnin toteuttamisaikataulu olisi julkaistava sen varmis-tamiseksi, että tieto saavuttaa hakijat, jotka voivat toimia käytävällä. Investoinnin kohteisiin olisi kuuluttava yhti-teentoimivien järjestelmien kehittämiseen ja junakapasi-teetin lisäämiseen tähtäävät hankkeet.
- (16) Samoista syistä kaikki infrastruktuuriin ja sen laitteistoon liittyvä työ, joka saattaisi rajoittaa tavaraliikennekäytävällä käytettävissä olevaa kapasiteettia, olisi myös koordinoi-tava tavaraliikennekäytävän tasolla, ja siitä olisi laadittava ajantasaistettuja julkaisuja.
- (17) Jotta rautateiden kansainvälisten tavaraliikennepalvelujen infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeutta koskevien hake-musten jättämistä voitaisiin helpottaa, on aiheellista osoittaa tai perustaa keskitetty palvelupiste kullekin tava-raliikennekäytävälle. Tällöin olisi nojaututtava jo tehtyi-hin aloitteisiin ja ennen kaikkea RNE:n, joka on elin, joka toimii infrastruktuurin haltijoiden koordinoitiväliseenä ja tarjoaa palveluja kansainvälisille tavaraliikenneryityk-sille, käynnistämiin aloitteisiin.

- (18) Tavaraliikennekäytävien hallinnointiin olisi kuuluttava myös menettelyjä infrastruktuurikapasiteetin jakamiseksi kyseisillä käytävillä liikennöiville kansainvälisille tavarajunille. Näissä menettelyissä olisi huomioitava muiden liikennelajien, myös henkilöliikenteen, kapasiteetin tarve.
- (19) Rautateiden infrastruktuurin paremman käytön varmistamiseksi on tarpeen koordinoita kyseisen infrastruktuurin ja terminaalien toiminta tavaraliikennekäytävällä.
- (20) Ensisijaisuussäännöt voivat myös tarkoittaa ensisijaisia tavoitteita kunkin jäsenvaltion tilanteen mukaisesti.
- (21) Tavaraliikennekäytävällä liikennöivien tavarajunien olisi mahdollisuuksien mukaan voitava liikennehäiriöiden sattuessa liikennöidä riittävän täsmällisesti ottaen huomioon kaikkien liikennelajien tarpeet.
- (22) Jotta tavaraliikennekäytävän perustamiseen tähtäävistä toimista saatava hyöty voitaisiin arvioida objektiivisesti, olisi valvottava tavaraliikennekäytävällä tarjottujen tavaraliikennepalvelujen kuljetussuoritetta ja julkaistava säännöllisesti laatuselvityksiä. Kuljetussuorituksen arvioimisessa olisi otettava huomioon tavaraliikennekäytävän käyttäjille suoritettujen tyytyväisyystutkimuksen tulokset.
- (23) Kansainvälisen rautatieliikenteen palvelujen syrjimättömän saatavuuden takaamiseksi on tarpeen varmistaa tehokas koordinoitu tavaraliikennekäytävän eri verkko-osuuksista vastaavien sääntelyelinten välillä.
- (24) Kaikkien pääasiallisten infrastruktuurien käyttöä tavaraliikennekäytävässä koskeviin tietoihin tutustumisen helpottamiseksi ja syrjimättömän pääsyn varmistamiseksi mainittuun käytävään hallintoneuvoston olisi laadittava, säännöllisesti päivitettävä ja julkaistava kaikki nämä tiedot sisältävä asiakirja.
- (25) Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa tämän asetuksen tavoitetta, joka on tavaraliikennekäytävistä koostuvan kilpailukykyisen tavaraliikenteen eurooppalaisen rautatieverkon perustaminen, vaan se voidaan sen laajuuden ja vaikutusten vuoksi saavuttaa paremmin unionin tasolla, joten unioni voi toteuttaa toimenpiteitä Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä asetuksessa ei ylitetä sitä, mikä on tämän tavoitteen saavuttamiseksi tarpeen.
- (26) Investointien koordinoinnin, kapasiteetin hallinnan ja liikenteenohjauksen osalta olisi otettava käyttöön sellaisten infrastruktuurin haltijoiden, joiden on tarjottava laadukkaita palveluja tavaraliikenneyrityksille kansainvälisellä rautatiekäytävällä, väliseen yhteistyöhön perustuvat oikeudenmukaiset säännöt.
- (27) Koska kansainvälisten junien on liikennöitävä useista tässä asetuksessa määritellyistä käytävistä koostuvilla rei-

teillä, näiden käytävien infrastruktuurin haltijat voivat myös koordinoita toimintansa varmistaakseen kyseisten käytävien kapasiteetin saatavuuden, liikenteen sujuvuuden ja ensisijaisuussääntöjen johdonmukaisen soveltamisen eri liikennelajeihin liikennehäiriöiden sattuessa.

- (28) Tämän asetuksen täytäntöönpanemiseksi tarvittavista toimenpiteistä olisi päätettävä menettelystä komissiolle siirrettyä täytäntöönpanovaltaa käytettäessä 28 päivänä kesäkuuta 1999 tehdyn neuvoston päätöksen 1999/468/EY⁽¹⁾ mukaisesti.
- (29) Lisäksi komissiolle olisi siirrettävä valta antaa säädösvalan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti liitteen II mukauttamisen osalta. On erityisen tärkeää, että komissio asiaa valmistellessaan kuulee asiantuntijoita Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan täytäntöönpanosta 9 päivänä joulukuuta 2009 annetussa komission tiedonnannossa esitettyjen sitoumusten mukaisesti,

OVAT ANTANEET TÄMÄN ASETUKSEN:

I LUKU

YLEISTÄ

1 artikla

Kohde ja soveltamisala

1. Tässä asetuksessa vahvistetaan säännöt kilpailukykyisen tavaraliikenteen eurooppalaisen rautatieverkon kansainvälisten rautatiekäytävien perustamiselle ja organisoinnille. Siinä vahvistetaan tavaraliikennekäytävien valintaa, organisointia ja hallinnointia koskevat säännöt.

2. Tätä asetusta sovelletaan rautateiden infrastruktuurin hallinnointiin ja käyttöön tavaraliikennekäytävissä.

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 jäsenvaltioissa ja tarvittaessa kolmansissa Euroopan maissa olevia määritettyjä rautateitä, jotka yhdistävät terminaleja tavaraliikennekäytävän pääreitillä varrella, mukaan lukien rautatieinfrastruktuuri ja sen laitteisto, järjestelyratapihat ja junanmuodostuslaitteet sekä tarvittaessa kiertoreitit;

⁽¹⁾ EYVL L 184, 17.7.1999, s. 23.

- b) 'täytäntöönpanosuunnitelmalla' asiakirjaa, jossa esitetään keinot ja strategia, jotka asianomaiset osapuolet aikovat panna täytäntöön toteuttaakseen tietyn ajanjakson aikana tavaraliikennekäytävän perustamiseksi tarvittavat riittävät toimet;
- c) 'terminaalilla' tavaraliikennekäytävällä sijaitsevaa järjestelmää, joka on järjestetty erityisesti sitä varten, että tavarajunat voidaan lastata ja/tai purkaa ja rautateiden tavaraliikennepalvelut voidaan yhdistää maantie-, meri-, sisävesi- ja ilmaliikennepalveluihin ja että tavarajunia voidaan muodostaa tai niiden kokoonpanoa muuttaa ja että tarvittaessa voidaan suorittaa rajamenettelyjä kolmansien Euroopan maiden vastaisilla rajoilla.

II LUKU

KILPAILUKYKYISEN TAVARALIIKENTEN KANSAINVÄLISTEN RAUTATIELIIKENNEKÄYTTÄVIEN MÄÄRITTÄMINEN JA HALLINNOINTI

3 artikla

Ensimmäisten tavaraliikennekäytävien määrittäminen

1. Liitteessä I tarkoitetut jäsenvaltiot perustavat viimeistään ... päivänä ...kuuta ... (*) tavaraliikennekäytävät kyseisessä liitteessä vahvistettuja pääreittejä noudattaen. Asianomaiset jäsenvaltiot ilmoittavat komissiolle tavaraliikennekäytävien perustamisesta.
2. Poiketen siitä, mitä 1 kohdassa säädetään, liitteessä I olevissa 3, 5 ja 8 kohdassa tarkoitettua pääreittiä noudattavat tavaraliikennekäytävät perustetaan viimeistään ... päivänä ... kuuta ... (**).

4 artikla

Muiden tavaraliikennekäytävien valinta

1. Kaikki jäsenvaltiot, joilla on rautatieraja toisen jäsenvaltion kanssa, osallistuvat vähintään yhden tavaraliikennekäytävän perustamiseen, ellei velvoitetta ole jo täytetty 3 artiklan nojalla.
2. Sen estämättä, mitä 1 kohdassa säädetään, jäsenvaltioiden on jäsenvaltion pyynnöstä osallistuttava kyseisessä kohdassa tarkoitettua tavaraliikennekäytävän perustamiseen tai olemassa olevan käytävän jatkamiseen, jotta naapurijäsenvaltio voi täyttää kyseisen kohdan mukaisen velvoitteensa.
3. Jos jäsenvaltio katsoo, että tavaraliikennekäytävän perustaminen ei olisi tavaraliikennekäytävää todennäköisesti käyttävien hakijoiden edun mukaista tai että se ei toisi merkittäviä sosioekonomisia etuja tai että se aiheuttaisi suhteetonta rasitetta, asianomainen jäsenvaltio ei ole velvoitettu osallistumaan tämän artiklan 1 ja 2 kohdassa tarkoitettulla tavalla, mikäli komissio näin päättää 19 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua neuvoa-antavaa

(*) Lisätään päivämäärä, joka on kolme vuotta tämän asetuksen voimaantulosta

(**) Lisätään päivämäärä, joka on viisi vuotta tämän asetuksen voimaantulosta.

menettelyä noudattaen, sanotun kuitenkin rajoittamatta direktiivin 91/440/ETY 7 artiklan mukaisia jäsenvaltioiden velvoitteita.

4. Jäsenvaltio ei ole velvoitettu osallistumaan 1 ja 2 kohdassa tarkoitettulla tavalla, jos sen rataverkon raideleveys eroaa unionin pääasiallisen rataverkon raideleveydestä.

5. Edellä olevan 1 ja 2 kohdan mukaisten velvoitteiden täyttämiseksi asianomaisten jäsenvaltioiden on infrastruktuurin haltijoita ja asianomaisia hakijoita kuultuaan ehdotettava viimeistään ... päivänä ...kuuta ... (***) yhdessä komissiolle tavaraliikennekäytävien perustamista, ottaen huomioon liitteessä II vahvistetut vaatimukset.

6. Komissio tutkii 5 kohdassa tarkoitettua tavaraliikennekäytävän tai -käytävien perustamista koskevat ehdotukset ja tekee 19 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua sääntelymenettelyä noudattaen viimeistään yhdeksän kuukauden kuluttua ehdotuksen toimittamisesta päätöksen siitä, onko ehdotus tämän artiklan mukainen.

7. Asianomaisten jäsenvaltioiden on perustettava tavaraliikennekäytävä viimeistään kolmen vuoden kuluttua 6 kohdassa tarkoitettua komission päätöksestä.

8. Siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti liitteen II mukauttamisen osalta. Valmistellessaan tässä kohdassa tarkoitettuja delegoituja säädöksiä komissio noudattaa direktiivin 2001/14/EY ja rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta yhteisössä (uudelleen laadittu toisinto) 17 päivänä kesäkuuta 2008 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2008/57/EY⁽¹⁾ säännöksiä sekä ottaa erityisesti huomioon yhteentoimivien järjestelmien käyttöä koskevan suunnitelman, rautatiejärjestelmän ja TEN-T:n kehityksen sekä erityisesti ERTMS:n täytäntöönpanon, samoin kuin tavaraliikenne-markkinoiden kehityksen, mukaan lukien vuorovaikutus muiden liikennemuotojen kanssa.

Tässä kohdassa tarkoitettuihin delegoituihin säädöksiin sovelletaan 20, 21 ja 22 artiklassa säädettyä menettelyä.

5 artikla

Tavaraliikennekäytävien muuttaminen

1. Edellä 3 ja 4 artiklassa tarkoitettuja tavaraliikennekäytäviä voidaan muuttaa asianomaisten jäsenvaltioiden komissiolle toimittaman yhteisen ehdotuksen perusteella, kun infrastruktuurin haltijoita ja asianomaisia hakijoita on kuultu.
2. Komissio tekee ehdotuksesta päätöksen 19 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua sääntelymenettelyä noudattaen ottaen huomioon liitteessä II vahvistetut vaatimukset.

(***) Lisätään päivämäärä, joka on kaksi vuotta tämän asetuksen voimaantulosta.

(1) EUVL L 191, 18.7.2008, s. 1.

6 artikla**Sovittelu**

Jos kaksi tai useampi asianomaisista jäsenvaltioista ei pääse yhteisymmärrykseen tavaraliikennekäytävän perustamisesta tai muuttamisesta niiden alueella sijaitsevan rautatieinfrastruktuurin osalta, komissio kuulee jonkin asianomaisen jäsenvaltion pyynnöstä 19 artiklassa tarkoitettua komiteaa tässä asiassa. Komission lausunto toimitetaan asianomaisille jäsenvaltioille. Asianomaisten jäsenvaltioiden on otettava tämä lausunto huomioon ratkaisun saavuttamiseksi ja tehtävä päätös yhteisymmärryksessä.

7 artikla**Tavaraliikennekäytävien hallinnointi**

1. Asianomaiset jäsenvaltiot perustavat kutakin tavaraliikennekäytävää varten johtokunnan, joka vastaa tavaraliikennekäytävän yleisten tavoitteiden määrittelystä, valvonnasta sekä 8, 10 ja 23 artiklassa nimenomaisesti säädettyjen toimenpiteiden toteuttamisesta. Johtokunta muodostuu asianomaisten jäsenvaltioiden viranomaisten edustajista.

2. Asianomaiset infrastruktuurin haltijat ja tarvittaessa direktiivin 2001/14/EY 14 artiklan 2 kohdassa tarkoitettujen käyttöoikeuden myöntävät elimet perustavat kutakin tavaraliikennekäytävää varten hallintoneuvoston, joka vastaa tämän artiklan 6 kohdassa sekä tämän asetuksen 8 ja 10 artiklassa, 12 artiklan 1 kohdassa, 13 artiklan 2, 5 ja 6 kohdassa, 15 artiklan 1 kohdassa, 16 artiklassa sekä 17 artiklan 2 ja 3 kohdassa nimenomaisesti säädettyjen toimenpiteiden toteuttamisesta. Hallintoneuvosto muodostuu infrastruktuurin haltijoiden edustajista.

3. Johtokunta tekee päätöksensä asianomaisten jäsenvaltioiden viranomaisten edustajien yhteisymmärryksen pohjalta.

4. Hallintoneuvosto tekee päätöksensä, mukaan lukien sen oikeudellista asemaa, varoja ja henkilöstöä koskevat päätökset, asianomaisten infrastruktuurin haltijoiden yhteisymmärryksen pohjalta.

5. Johtokunnan ja hallintoneuvoston vastuualueet eivät vaikuta direktiivin 91/440/ETY 4 artiklan 2 kohdan mukaiseen infrastruktuurin haltijoiden riippumattomuuteen.

6. Hallintoneuvosto perustaa tavaraliikennekäytävän terminaalien haltijoista ja omistajista koostuvan neuvoa-antavan ryhmän. Tämä neuvoa-antava ryhmä voi antaa lausunnon kaikista hallintoneuvoston ehdotuksista, jotka vaikuttavat suoraan terminaalien investointeihin ja hallinnointiin. Neuvoa-antava ryhmä voi antaa lausuntoja myös omasta aloitteestaan. Hallintoneuvosto ottaa nämä lausunnot huomioon.

8 artikla**Tavaraliikennekäytäväsuunnitelman täytäntöönpanotoimenpiteet**

1. Hallintoneuvosto laatii täytäntöönpanosuunnitelman ja toimittaa sen johtokunnalle hyväksyttäväksi. Tähän suunnitelmaan sisältyy:

- a) kuvaus tavaraliikennekäytävän ominaisuuksista, pullonkaulat mukaan lukien, ja tavaraliikennekäytävän perustamiseksi tarvittavia toimenpiteitä koskeva ohjelma;
- b) 3 kohdassa tarkoitettujen kuljetus- ja liikennetutkimuksen olennaiset osat;
- c) tavaraliikennekäytävien tavoitteet, erityisesti tavaraliikennekäytävän kuljetussuoritetavoite, joka ilmaistaan palvelun laadun ja tavaraliikennekäytävän kapasiteettina 17 artiklan säännösten mukaisesti;
- d) 10 artiklassa tarkoitettu investointisuunnitelma; ja
- e) toimenpiteet 11–17 artiklan säännösten täytäntöönpanemiseksi.

2. Hallintoneuvosto tarkistaa täytäntöönpanosuunnitelmaa määräajoin ottaen huomioon sen täytäntöönpanossa saavutetun edistyksen, rautateiden tavaraliikennemarkkinat tavaraliikennekäytävällä ja 1 kohdan c alakohdassa tarkoitettujen tavoitteiden mukaisesti mitatun kuljetussuoritteen.

3. Hallintoneuvosto suorittaa määräajoin kuljetus- ja liikennetutkimuksen, joka koskee liikenteen todettua ja oletettua kehitystä tavaraliikennekäytävällä ja kattaa sekä tavaraliikenteen että henkilöliikenteen eri liikennelajit.

4. Täytäntöönpanosuunnitelmassa otetaan huomioon terminaalien kehittäminen, jotta ne olisivat tavaraliikennekäytävällä harjoitettavan rautateiden tavaraliikenteen tarpeiden mukaiset.

9 artikla**Hakijoiden kuuleminen**

Hallintoneuvosto ottaa käyttöön kuulemismenettelyt, jotta hakijat, jotka todennäköisesti käyttävät tavaraliikennekäytävää, voisivat osallistua asianmukaisella tavalla. Se varmistaa erityisesti, että hakijoita kuullaan ennen kuin 8 artiklassa tarkoitettu täytäntöönpanosuunnitelma toimitetaan johtokunnalle.

III LUKU**TAVARALIIKENNEKÄYTVÄÄN TEHTÄVÄT INVESTOINNIT****10 artikla****Investointien suunnittelu**

1. Hallintoneuvosto laatii investointisuunnitelman ja tarkistaa sitä määräajoin sekä toimittaa sen johtokunnalle hyväksyttäväksi. Tähän suunnitelmaan sisältyy:

- a) luettelo suunnitelluista hankkeista, joiden tavoitteena on tavaraliikennekäytävällä sijaitsevan rautatieinfrastruktuurin ja sen laitteiston laajentaminen, uudistaminen tai uudelleenjärjestäminen, sekä asiaankuuluvat rahoitustarpeet ja -lähteet;

- b) tavaraliikennekäytävällä sijaitsevien yhteentoimivien järjestelmien käyttöä koskeva suunnitelma, joka vastaa direktiivissä 2008/57/EY määritellyjä verkkojen yhteentoimivuuden olennaisia vaatimuksia ja teknisiä eritelmiä. Tämä suunnitelma pohjautuu yhteentoimivien järjestelmien käyttöä koskevaan kustannus-hyötyanalyysiin;
- c) tavaraliikennekäytävällä liikennöivien tavarajunien kapasiteetin hallintaa koskeva suunnitelma. Tämä suunnitelma voi perustua siihen, että lisätään tavaraliikennekäytävällä liikennöiville junille sallittua pituutta, kuormauttumaa tai akselipainoa; ja
- d) soveltuvin osin viittaus unionin rahoitusohjelmissä suunniteltuun unionin rahoitusosuuteen.

2. Tämän artiklan soveltaminen ei vaikuta jäsenvaltioiden toimivaltaan rautatieinfrastruktuurin suunnittelun ja rahoituksen osalta.

11 artikla

Töiden koordinointi

Asianomaiset infrastruktuurin haltijat koordinoivat ja julkaisevat asianmukaisella tavalla ja aikavälillä aikataulusuunnitelmansa, jotka koskevat kaikkia sellaisia infrastruktuuriin ja sen laitteistoon tehtäviä töitä, jotka rajoittaisivat tavaraliikennekäytävän käytettävissä olevaa kapasiteettia.

LUKU IV

TAVARALIIKENNEKÄYTÄVÄN HALLINNOINTI

12 artikla

Keskitetty palvelupiste infrastruktuurikapasiteettia koskeville hakemuksille

1. Tavaraliikennekäytävän hallintoneuvosto nimeää tai perustaa infrastruktuurin haltijoiden välisen yhteistyön kautta yhteisen elimen ja/tai tietojärjestelmän, jonka avulla hakijat voivat yhdessä paikassa ja yhdellä kertaa pyytää infrastruktuurikapasiteettia vähintään yhden rajan tavaraliikennekäytävällä ylittävälle tavarajunille, jäljempänä 'keskitetty palvelupiste'.
2. Keskitetty palvelupiste antaa myös perustietoa infrastruktuurikapasiteetin jakamisesta, 16 artiklassa tarkoitetut tiedot mukaan lukien.
3. Keskitetty palvelupiste toimittaa kaikki infrastruktuurikapasiteettia koskevat hakemukset viipymättä toimivaltaisille infrastruktuurin haltijoille ja tarvittaessa direktiivin 2001/14/EY 14 artiklan 2 kohdassa tarkoitetuille käyttöoikeuden myöntäville elimille, jotka tekevät hakemusta koskevan päätöksen kyseisen direktiivin 13 artiklan ja III luvun mukaisesti.
4. Keskitetty palvelupiste toimii avoimesti ja syrjimättömästi. Toiminta tapahtuu sääntelyviranomaisten valvonnassa 18 artiklan mukaisesti.

13 artikla

Tavarajunille myönnettävä kapasiteetti

1. Jäsenvaltiot tekevät yhteistyötä määritellään puitteet infrastruktuurikapasiteetin jakamiselle tavaraliikennekäytävällä direktiivin 2001/14/EY 14 artiklan 1 kohdassa määritellyn toimivaltansa mukaisesti.
2. Hallintoneuvosto arvioi tavaraliikennekäytävällä liikennöiville tavarajunille jaettavaan kapasiteetin tarpeen ottaen huomioon tämän asetuksen 8 artiklan 3 kohdassa tarkoitetun kuljetus- ja liikennetutkimuksen, aikaisempiin ja nykyisiin liikenteen aikatauluihin liittyvät infrastruktuurikapasiteettia koskevat hakemukset sekä puitesopimukset.
3. Tämän artiklan 2 kohdassa tarkoitetun arvion perusteella tavaraliikennekäytävän infrastruktuurin haltijat määrittelevät ja organisoivat yhdessä tavarajunien kansainväliset ennalta määrättyt reitit direktiivin 2001/14/EY 15 artiklassa tarkoitettua menettelyä noudattaen ja tunnustaen muun liikenteen, mukaan lukien henkilöliikenteen, kapasiteettitarpeet. Ennalta määrätty reitit on julkaistava viimeistään kolme kuukautta ennen kuin direktiivin 2001/14/EY liitteessä III tarkoitettu määräaika kapasiteettihakemusten vastaanottamiselle päättyy. Useiden tavaraliikennekäytävien infrastruktuurin haltijat voivat tarvittaessa koordinoita kansainvälisiä ennalta määrättyjä reittejä, jotka tarjoavat kapasiteettia asianomaisilla tavaraliikennekäytävillä.
4. Tavaraliikennekäytävän infrastruktuurin haltijat jakavat ennalta määrätty reitit ensin vähintään yhden rajan ylittävälle tavarajunille.
5. Markkinatarpeiden ja tämän artiklan 2 kohdassa tarkoitetun arvioinnin perusteella infrastruktuurin haltijat määrittelevät yhdessä varakapasiteetin tavaraliikennekäytävällä liikennöivä kansainvälisiä tavarajunia varten tunnustaen muun liikenteen, mukaan lukien henkilöliikenteen, kapasiteettitarpeet ja säilyttävät varakapasiteetin lopullisessa liikenteen aikataulussa, jotta ne voivat vastata nopeasti ja asianmukaisesti direktiivin 2001/14/EY 23 artiklassa tarkoitettuihin kapasiteettia koskeviin ad hoc -hakemuksiin. Tämä kapasiteetti pidetään varalla hallintoneuvoston päättämään, kapasiteetin käyttöönotolle aikataulussa varattua aikaa edeltävään määräaikaan saakka. Määräaika ei saa olla yli 90 päivää.
6. Varakapasiteetti määritellään 2 kohdassa tarkoitetun arvioinnin perusteella. Tällainen varakapasiteetti annetaan käyttöön ainoastaan todellisten markkinatarpeiden perusteella.

7. Ellei kyseessä ole ylivoimainen este, tavaraliikenteen harjoittamiseen tämän artiklan nojalla myönnettyä reittiä ei voida peruuttaa alle kuukautta ennen liikenteen aikataulun mukaista ajankohtaa, paitsi jos asianomainen hakija antaa suostumuksen tällaiseen peruuttamiseen. Tässä tapauksessa asianomainen infrastruktuurin haltija pyrkii tarjoamaan hakijalle yhtä laadukkaan ja luotettavan reitin, joka hakijalla on oikeus hyväksyä tai hylätä. Tämä säännös ei vaikuta oikeuksiin, joita hakijalla voi olla direktiivin 2001/14/EY 19 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun sopimuksen nojalla.

8. Tavaraliikennekäytävän infrastruktuurin haltijat ja 7 artiklan 6 kohdassa tarkoitettu neuvoo-antava ryhmä ottavat käyttöön menettelyt varmistaakseen, että infrastruktuurin haltijat koordinoivat kapasiteetin jakoa mahdollisimman tehokkaasti sekä 12 artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen hakemusten että asianomaisten infrastruktuurin haltijoiden vastaanottamien hakemusten osalta. Tässä otetaan huomioon myös pääsy terminaaleihin.

9. Tämän artiklan 4 ja 8 kohdassa esitettyihin viittauksiin infrastruktuurin haltijoihin sisältyvät soveltuvin osin direktiivin 2001/14/EY 14 artiklan 2 kohdassa tarkoitetut käyttöoikeuden myöntävät elimet.

14 artikla

Liikenteenohjaus

1. Tavaraliikennekäytävän infrastruktuurin haltijat ottavat käyttöön tavaraliikennekäytävän liikenteenohjausta koskevat koordinoitimenettelyt, ja ne voivat ottaa käyttöön useiden tavaraliikennekäytävien liikenteenohjausta koskevat koordinoitimenettelyt.

2. Tavaraliikennekäytävän infrastruktuurin haltijat ja 7 artiklan 6 kohdassa tarkoitettu neuvoo-antava ryhmä ottavat käyttöön menettelyt varmistaakseen, että rautatieinfrastruktuurin ja terminaalien välistä toimintaa koordinoidaan mahdollisimman tehokkaasti.

15 artikla

Liikenteenohjaus häiriöiden sattuessa

1. Hallintoneuvosto asettaa yhteiset täsmällisyystavoitteet ja/vai vahvistaa liikenteenohjausta koskevat suuntaviivat sellaisia tilanteita varten, joissa junien liikennöinti tavaraliikennekäytävällä häiriytyy.

2. Asianomaiset infrastruktuurin haltijat laativat ensisijaisuussääntöjä eri liikennelajien ohjaamiseksi kyseisen infrastruktuurin haltijan vastuulla olevan tavaraliikennekäytävän osalla tämän artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen yhteisten tavoitteiden ja/tai suuntaviivojen mukaisesti. Ensisijaisuussäännöt julkaistaan direktiivin 2001/14/EY 3 artiklassa tarkoitetussa verkkoselostuksessa.

3. Ensisijaisuussääntöjen vahvistamista koskevissa periaatteissa on määrättävä ainakin, että 13 artiklan 3 ja 5 kohdassa tarkoitettua liikenteen aikataulua noudattaville tavaraliikenteen junille myönnettyä reittiä ei pidä muuttaa, mikäli se suinkin on mahdollista. Ensisijaisuussääntöjen vahvistamista koskevissa periaatteissa on pyrittävä saamaan verkon yleinen palautumisaika mahdollisimman lyhyeksi kaikkien liikennelajien tarpeiden osalta. Infrastruktuurin haltijat voivat tätä tarkoitusta varten koordinoida eri liikennelajien välisen ohjauksen useilla tavaraliikennekäytävillä.

16 artikla

Tavaraliikennekäytävän käyttöedellytyksiä koskevat tiedot

Hallintoneuvosto laatii ja julkaisee jatkuvasti päivitetävän asiakirjan, jossa ovat:

- kaikki direktiivin 2001/14/EY 3 artiklassa säädettyä menettelyä noudattaen laadittujen kansallisten verkkoselostusten sisältämät tiedot tavaraliikennekäytävästä;
- terminaaleja koskeva luettelo ja niiden ominaisuudet, erityisesti tiedot terminaaleihin pääsyä koskevista edellytyksistä ja tavoista;
- tiedot 13 artiklan 8 kohdassa ja 14 artiklan 2 kohdassa tarkoitetuista menettelyistä; ja
- täytäntöönpanosuunnitelma.

17 artikla

Palvelun laatu tavaraliikennekäytävällä

1. Tavaraliikennekäytävän infrastruktuurin haltijoiden on edistettävä yhteensopivuutta direktiivin 2001/14/EY 11 artiklassa määriteltyjen suorituskannustinjärjestelmien välillä.

2. Hallintoneuvosto seuraa tavaraliikennepalvelujen suorittamista tavaraliikennekäytävällä ja julkaisee seurannan tulokset vuosittain.

3. Hallintoneuvosto järjestää tavaraliikennekäytävien käyttäjille tyytyväisyystutkimuksen ja julkaisee sen tulokset kerran vuodessa.

18 artikla

Sääntelyelimet

1. Direktiivin 2001/14/EY 30 artiklassa tarkoitetut sääntelyelimet tekevät yhteistyötä seurattessaan kilpailua tavaraliikennekäytävällä. Ne takaavat etenkin syrjimättömän pääsyn tavaraliikennekäytävälle ja toimivat kyseisen direktiivin 30 artiklan 2 kohdassa tarkoitettuina muutoksenhakueliminä. Ne vaihtavat keskenään infrastruktuurin haltijoilta ja muilta asiaankuuluvilta osapuolilta saatuja tarpeellisia tietoja.

2. Jos hakija tekee sääntelyelimelle valituksen rautateiden tavaraliikenteen kansainvälisistä palveluista tai jos sääntelyelin suorittaa oma-aloitteisen tutkimuksen, asianomaisen sääntelyelimen on kuultava kaikkien muiden sellaisten jäsenvaltioiden sääntelyelimiä, joiden kautta kyseisen tavarajunan kansainvälinen reitti kulkee, ja pyydettyä niiltä kaikki tarvittavat tiedot ennen päätöksensä tekemistä.

3. Edellä 2 kohdan mukaisesti kuullut sääntelyelimet antavat asianomaiselle sääntelyelimelle kaikki tiedot, joita niillä itsellään on oikeus pyytää kansallisen lainsäädäntönsä nojalla. Näitä tietoja saa käyttää ainoastaan valituksen käsittelyssä tai 2 kohdassa tarkoitettussa tutkimuksessa.

4. Valituksen vastaanottanut tai oma-aloitteisen tutkimuksen käynnistänyt sääntelyelin siirtää tarvittaessa asiaankuuluvat tiedot toimivaltaiselle sääntelyelimelle, jotta tämä elin voisi toteuttaa asianosaisia koskevat toimenpiteet.

5. Direktiivin 2001/14/EY 15 artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen infrastruktuurin haltijoiden edustajien on varmistettava, että kaikki tämän artiklan 2 kohdassa tarkoitettujen valituksen käsittelyn tai tutkimuksen puitteissa tarvittavat ja sen jäsenvaltion, jossa edustaja toimii, sääntelyelimen pyytämät tiedot toimitetaan viipymättä. Tällä sääntelyelimellä on oikeus toimittaa tällaiset kyseistä kansainvälistä junareittiä koskevat tiedot tämän artiklan 2 kohdassa mainituille sääntelyelimille.

V LUKU

LOPPUSÄÄNNÖKSET

19 artikla

Komiteamenettely

1. Komissiota avustaa direktiivin 91/440/ETY 11 a artiklassa tarkoitettu 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.

20 artikla

Siirretyn säädösvallan käyttäminen

1. Siirretään komissiolle valta antaa 4 artiklan 8 kohdassa tarkoitettuja delegoituja säädöksiä viiden vuoden ajan tämän

asetuksen voimaantulosta lukien. Komissio esittää siirrettyä säädösvaltaa koskevan kertomuksen viimeistään kuusi kuukautta ennen viiden vuoden kauden päättymistä. Säädösvallan siirtoa jatketaan ilman eri toimenpiteitä samanpituisiksi kausiksi, jollei Euroopan parlamentti tai neuvosto peruuta siirtoa 21 artiklan mukaisesti.

2. Heti kun komissio on hyväksynyt delegoidun säädöksen, se antaa säädöksen tiedoksi samanaikaisesti Euroopan parlamentille ja neuvostolle.

3. Komissiolle siirrettyyn valtaan antaa delegoituja säädöksiä sovelletaan 21 ja 22 artiklassa säädettyjä ehtoja.

21 artikla

Säädösvallan siirron peruuttaminen

1 Euroopan parlamentti tai neuvosto voi peruuttaa 20 artiklassa tarkoitettua säädösvallan siirron.

2. Toimielin, joka on aloittanut sisäisen menettelyn päättääkseen, peruuttaako se säädösvallan siirron, ilmoittaa asiasta toiselle toimielimelle ja komissiolle viimeistään kuukautta ennen lopullisen päätöksen tekemistä sekä ilmoittaa samalla, mitä siirrettyä säädösvaltaa mahdollinen peruuttaminen koskee, ja mainitsee peruuttamisen syyt.

3. Peruuttamispäätös lopettaa päätöksessä mainitun säädösvallan siirron. Päätös tulee voimaan joko välittömästi tai jonakin myöhempanä, siinä mainittuna päivänä. Päätös ei vaikuta aiemmin annettujen delegoitujen säädösten voimassaoloon. Se julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

22 artikla

Delegoitujen säädösten vastustaminen

1. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi vastustaa delegoitua säädöstä kolmen kuukauden kuluessa siitä, kun säädös on annettu tiedoksi.

2. Jos Euroopan parlamentti tai neuvosto ei ole määräajan päätyttyessä vastustanut delegoitua säädöstä tai jos sekä Euroopan parlamentti että neuvosto ovat ennen kyseistä päivää ilmoittaneet komissiolle, etteivät ne aio vastustaa säädöstä, delegoitu säädös tulee voimaan siinä mainittuna päivänä.

3. Jos Euroopan parlamentti tai neuvosto vastustaa delegoitua säädöstä, se ei tule voimaan. Säädöstä vastustava toimielin esittää syyt, miksi se vastustaa delegoitua säädöstä.

23 artikla

Täytäntöönpanon seuranta

Edellä 7 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu johtokunta esittää komissiolle kunkin tavaraliikennekäytävän perustamisesta lähtien joka toinen vuosi kyseisen käytävän täytäntöönpanosuunnitelman tulokset. Komissio tutkii nämä tulokset ja antaa suorittamansa tutkinnan tiedoksi 19 artiklassa tarkoitettulle komitealle.

24 artikla

Kertomus

Komissio tarkastelee säännöllisesti tämän asetuksen soveltamista. Se antaa Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen ensimmäisen kerran viimeistään ... päivänä ... kuuta ... (*) ja tämän jälkeen joka kolmas vuosi.

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

Tehty ...

Euroopan parlamentin puolesta

Puhemies

...

25 artikla

Siirtymäkauden toimenpiteet

Tätä asetusta ei sovelleta Kyproksen tasavaltaan ja Maltaan niin kauan, kuin niiden alueilla ei ole rautatiejärjestelmää.

26 artikla

Voimaantulo

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

27 artikla

Julkaiseminen

Tämä asetus julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

Neuvoston puolesta

Puheenjohtaja

...

(*) Lisätään päivämäärä, joka on viisi vuotta tämän asetuksen voimaantulosta

LIITE I

Luettelo tavaraliikennekäytävien pääreiteistä

	Jäsenvaltiot	Pääreitit ⁽¹⁾
1.	BE, NL, DE, IT	Zeebrugge–Antwerpen/Rotterdam–Duisburg–[Base]–Milano–Genova
2.	NL, BE, LU, FR	Rotterdam–Antwerpen–Luxemburg–Metz–Dijon–Lyon/[Base]
3.	SE, DK, DE, AT, IT	Tukholma–Malmö–Kööpenhamina–Hampur–Innsbruck–Verona–Palermo
4.	PT, ES, FR	Sines-Lissabon/Leixões -Madrid-San Sebastian-Bordeaux-Pariisi-Metz Sines-Elvas/Algeciras
5.	PL, CZ, SK, AT, IT, SI	Gdynia–Katowice–Ostrava/Žilina–Wien–Trieste/Koper
6.	ES, FR, IT, SI, HU	Almería–Valencia/Madrid–Zaragoza/ Barcelona–Marseille–Lyon–Torino–Udine–Trieste/ Koper–Ljubljana–Budapest–Zahony (Unkarin ja Ukrainan välinen raja)
7.	CZ, AT, SK, HU, RO, BG, EL	Praha–Wien/Bratislava–Budapest -Bukarest–Constanta -Vidin–Sofia–Thessaloniki–Ateena
8.	DE, NL, BE, PL, LT	Bremerhaven/Rotterdam/Antwerpen–Aachen/Berliini–Varsova–Terespol (Puolan ja Valko-Venäjän välinen raja)/Kaunas
9.	CZ, SK	Praha–Horni Lideč–Žilina–Košice–Čierna nad Tisou– (Slovakian ja Ukrainan välinen raja)

⁽¹⁾ "/" tarkoittaa vaihtoehtoisia reittejä.

LIITE II

4 ja 5 artiklan mukaisesti huomioon otettavat vaatimukset

- a) tavaraliikennekäytävän yhdenmukaisuus TEN-T:n, ERTMS-käytävien ja/tai RNE:ssä määriteltyjen käytävien kanssa;
- b) TEN-T- liikenneverkon ensisijaisten hankkeiden ⁽¹⁾ integrointi tavaraliikennekäytävään;
- c) tavaraliikennekäytävä kulkee vähintään kolmen jäsenvaltion tai, jos tavaraliikennekäytävän yhdistämien rautatieliikenteen terminaalien välinen etäisyys on yli 500 kilometriä, kahden jäsenvaltion alueen kautta;
- d) hakijoiden kiinnostus tavaraliikennekäytävää kohtaan;
- e) tavaraliikennekäytävän perustamisesta aiheutuvien sosioekonomisten kustannusten ja hyötyjen välinen tasapaino;
- f) kaikkien tavaraliikennekäytävien, joita jäsenvaltiot ovat ehdottaneet kilpailukykyisen tavaraliikenteen eurooppalaisen rautatieverkon perustamiseksi, välinen yhdenmukaisuus;
- g) hyvin toimivat yhteydet muihin liikennemuotoihin erityisesti riittävän terminaaliverkon johdosta, myös meri- ja sisävesisatamissa;
- h) soveltuvien osin paremmat yhteydet jäsenvaltioiden ja kolmansien naapurimaiden välillä.

⁽¹⁾ Ks. yhteisön suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi 23 päivänä heinäkuuta 1996 tehdyn Euroopan parlamentin ja neuvoston päätöksen N:o 1692/96/EY (EYVL L 228, 9.9.1996, s. 1) liite III.

NEUVOSTON PERUSTELUT

I JOHDANTO

Komissio esitti 15. joulukuuta 2008 ehdotuksen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi kilpailukykyisen tavaraliikenteen eurooppalaisesta rautatieverkosta.

Euroopan parlamentti antoi lausuntonsa ensimmäisessä käsittelyssä 23. huhtikuuta 2009.

Neuvosto pääsi 11. kesäkuuta 2009 poliittiseen yhteisymmärrykseen asetusehdotuksesta.

Neuvosto vahvisti 22. helmikuuta 2010 ensimmäisen käsittelyn kantansa tavallisessa lainsäätämisyksityksessä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 294 artiklan mukaisesti.

Käsittelyn yhteydessä neuvosto otti huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon ⁽¹⁾ ja alueiden komitean lausunnon ⁽²⁾.

II NEUVOSTON ENSIMMÄISEN KÄSITTELYN KANNAN ERITTELY

1. Yleistä

Komissio antoi 15. joulukuuta 2008 ehdotuksen asetukseksi kilpailukykyisen tavaraliikenteen eurooppalaisesta rautatieverkosta. Asetusehdotuksen tarkoituksena on perustaa kilpailukykyisen tavaraliikenteen eurooppalainen rautatieverkko, joka muodostuu kansainvälisistä käytävistä, jotka tarjoavat liikenteenharjoittajille tehokkaan ja korkealaatuisen tavarakuljetusinfrastruktuurin. Tämän seurauksena rautateiden liikenteenharjoittajien olisi pystyttävä tarjoamaan tehokasta korkealaatuista palvelua ja parantamaan kilpailukykyään tavaraliikennemarkkinoilla. Tätä varten ehdotuksessa esitetään tavaraliikennekäytävien perustamista ja muuttamista koskevat säännöt, niiden organisointi ja hallinnointi sekä toimenpiteet tavaraliikennekäytävien, investointien suunnittelun sekä kapasiteetin hallinnan ja liikenteenohjauksen toteuttamiseksi.

Neuvoston ensimmäisen käsittelyn kanta muodostaa yhtenäiset puitteet kilpailukykyisen tavaraliikenteen eurooppalaisen rautatieverkon perustamiselle. Siinä kaavailussa yksinkertaisemmassa menettelyssä ensimmäiset tavaraliikennekäytävät perustetaan käytävien pääreittejä koskevan luettelon perusteella. Sellaisten jäsenvaltioiden, joita ei mainita asetuksen liitteessä I ja jotka perustavat tavaraliikennekäytäviä myöhemmin, olisi laadittava tämä ensimmäinen luettelo. Neuvoston lähestymistavassa poikkeukset ovat mahdollisia. Sillä parannetaan myös tavaraliikennekäytävien hallinnon rakennetta. Lisäksi neuvosto hyväksyi, että tavarajunareittihakemuksia koskevasta järjestelmästä tehdään joustavampi lisäämällä infrastruktuurin haltijoiden välistä yhteistyötä.

2. Keskeiset kysymykset

i) Tavaraliikennekäytävien valinta

Komissio ehdotti menettelyä, jossa kunkin jäsenvaltion olisi perustettava vähintään yksi käytävä yhden tai useamman muun asianomaisen jäsenvaltion kanssa. Lisäksi joidenkin jäsenvaltioiden olisi perustettava vähintään kaksi tai kolme käytävää kyseisten jäsenvaltioiden rautateiden tavaraliikenteen tonnikilometreinä ilmaistun vuosittaisen kuljetussuorituksen perusteella.

Neuvosto hyväksyi toisenlaisen ratkaisun, jossa ensimmäiset tavaraliikennekäytävät perustetaan tiettyjä määräaikoja noudattaen asetuksen liitteessä I olevan käytävien pääreittejä koskevan luettelon perusteella ja jossa jäsenvaltiot, joita ei mainita kyseisessä luettelossa, veloitetaan osallistumaan vähintään yhden tavaraliikennekäytävän perustamiseen. Jäsenvaltioiden on myös osallistuttava käytävän perustamiseen tai olemassa olevan käytävän jatkamiseen sen takaamiseksi, että naapurijäsenvaltio täyttää veloitteen perustaa vähintään yksi tavaraliikennekäytävä.

Edellä esitettyyn ratkaisuun sisältyy kaksi mahdollista poikkeusta veloitteesta osallistua tavaraliikennekäytävän perustamiseen. Ensimmäinen poikkeus olisi perusteltua tiettyjen edellytysten täytyessä, kuten silloin, kun käytävän perustaminen ei kiinnosta tarpeeksi käytävää potentiaalisesti käyttäviä hakijoita, se ei tuota sosioekonomisia etuja tai aiheuttaa suhteettoman rasitteen. Tämä poikkeus edellyttää komiteamenettelyä noudattaen tehtävää komission päätöstä. Toista poikkeusta voitaisiin soveltaa jäsenvaltioon, jonka rataverkon raideleveys eroaa unionin pääasiallisen rataverkon raideleveydestä.

⁽¹⁾ Lausunto annettu 15. heinäkuuta 2009 (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä).

⁽²⁾ (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä).

Euroopan parlamentti teki seuraavat tarkistukset komission ehdotukseen:

- tavaraliikennekäytävän olisi yhdistettävä vähintään kaksi jäsenvaltiota ja sen olisi oltava yhteensopiva Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) tai Euroopan rautatieliikenteen hallintajärjestelmän (ERTMS) liikennekäytävien kanssa. Tarvittaessa tietyt TEN-T-verkkoon kuulumattomat merkittävän tai potentiaalisesti merkittävän tavaraliikenteen reittiosuudet voisivat olla osa tavaraliikennekäytävää;
- jäsenvaltiot, joita asia koskee, päättävät tavaraliikennekäytävän perustamisesta tai muuttamisesta sen jälkeen, kun ne ovat ilmoittaneet aikomuksestaan komissiolle ja liittäneet mukaan asianomaisten infrastruktuurin haltijoiden kanssa laaditun ehdotuksen, jossa on otettu huomioon käytävää käyttävien tai sen käytöstä kiinnostuneiden rautatieyritysten aloitteet ja lausunnot. Asianomaiset rautatieyritykset voivat osallistua menettelyyn aina, kun merkittävät investoinnit koskevat niitä;
- tavaraliikennekäytävien perustamista koskevien perusteiden määrittelyssä olisi huomioitava jäsenvaltioiden ja infrastruktuurin haltijoiden erityistarpeet, ja näille olisi jätettävä riittävä liikkumavara päätöksenteon ja hallinnoinnin suhteen;
- kolmen vuoden kuluessa tämän asetuksen voimaantulosta kunkin jäsenvaltion alueella on oltava ainakin yksi tavaraliikennekäytävä;
- komissio panee merkille tavaraliikennekäytävien perustamista koskevat ehdotukset ja tarkastelee niiden yhdenmukaisuutta liitteessä esitettyjen arviointiperusteiden kanssa.

ii) *Tavaraliikennekäytävien hallinnointi*

Komissio ehdotti, että asianomaiset infrastruktuurin haltijat perustaisivat kullekin tavaraliikennekäytävälle hallinnointielimen, joka vastaa käytävän täytäntöönpanosuunnitelman määrittelystä, toteuttamisen ohjaamisesta ja ajan tasalle saattamisesta. Lisäksi olisi perustettava työryhmä, joka koostuu tavaraliikennekäytävän strategisten terminaalien haltijoista ja omistajista. Työryhmä voisi antaa lausunnon kaikista hallinnointielimen ehdotuksista, jotka vaikuttavat suoraan strategisten terminaalien investointeihin ja hallinnointiin. Hallinnointielin ei voisi tehdä tämän lausunnon vastaista päätöstä.

Neuvosto muutti komission ehdotusta ja päätti, että asianomaisten jäsenvaltioiden on perustettava kutakin tavaraliikennekäytävää varten johtokunta, joka vastaa tavaraliikennekäytävän yleisten tavoitteiden määrittelystä, valvonnasta sekä täytäntöönpanoa ja investointien suunnittelua koskevien erityistoimenpiteiden toteuttamisesta. Johtokunta muodostuu asianomaisten jäsenvaltioiden viranomaisten edustajista.

Asianomaisten infrastruktuurin haltijoiden on perustettava kutakin tavaraliikennekäytävää varten hallintoneuvosto, joka vastaa täytäntöönpanoa, investointien suunnittelua, infrastruktuurikapasiteettia ja palvelun laatua koskevien erityistoimenpiteiden toteuttamisesta. Hallintoneuvosto muodostuu infrastruktuurin haltijoiden edustajista.

Hallintoneuvosto myös perustaa tavaraliikennekäytävän terminaalien haltijoista ja omistajista koostuvan neuvoo-antavan ryhmän. Tämä neuvoo-antava ryhmä voi antaa lausunnon kaikista hallintoneuvoston ehdotuksista, jotka vaikuttavat suoraan terminaalien investointeihin ja hallinnointiin. Se voi antaa lausuntoja myös omasta aloitteestaan. Hallintoneuvoston on otettava nämä lausunnot huomioon.

Euroopan parlamentti hyväksyi laajalti komission ehdotuksen. Se ehdotti kuitenkin kutakin tavaraliikennekäytävää varten perustettavan hallintoelimen osalta, että asianomaista tavaraliikennekäytävää käyttäviä rautatieyrityksiä tai rautatieyritysrhymittymiä olisi kuultava säännöllisesti hallintoelimestä.

Euroopan parlamentti ehdotti myös, että asianomaiset jäsenvaltiot voisivat perustaa johtokunnan, joka vastaa hallinnointielimen laatiman käytävän täytäntöönpanosuunnitelman hyväksymisestä ja sen toteuttamisen valvomisesta.

Lopuksi Euroopan parlamentti ehdotti, että kun tavaraliikennekäytävän strategisten terminaalien haltijoista ja omistajista koostuvaa työryhmää perustetaan komission ehdotuksen mukaisesti, siihen olisi otettava mukaan myös meri- ja sisävesisatamien edustajia.

iii) *Strategiset terminaalit ja ensisijainen rahti*

Komissio ehdotti, että hallintoelimen olisi laadittava strategia strategisten terminaalien kehittämiseksi, jotta ne voisivat täyttää tavaraliikennekäytävällä kuljetettavan rautatierahdin tarpeet.

Lisäksi komissio ehdotti, että hallinnointielimen olisi määriteltävä tavaraliikenteen vakio luokat, joiden olisi oltava voimassa koko tavaraliikennekäytävällä. Vähintään yhden näistä luokista (ensisijainen rahti) olisi koskettava tavaroita, joiden kuljetus on erittäin aikasidonnainen ja joiden osalta edellytetään sen vuoksi tehokasta kuljetusaikaa ja taattua täsmällisyyttä.

Neuvosto poisti ensimmäisen käsittelyn kannassaan edellä mainittuja asioita koskevat komission ehdottamat artikkelit. Strategisten terminaalien osalta katsottiin, että tämä kysymys kuuluu markkinoiden ratkaistavaksi. Ensisijaisen rahdin osalta katsottiin, että se voi syrjiä erityisesti matkustajajunia.

Euroopan parlamentti hyväksyi laajalti komission ehdotuksen. Se ehdotti kuitenkin strategisten terminaalien osalta, että lisättäisiin viittaus yhtenäiseen strategiaan ja multimodaalisiin solmukohtiin tavaraliikennekäytävän varrella. Tähän strategiaan olisi sisällyttävä alueellisten, paikallisten ja kansallisten viranomaisten kanssa tehtävä yhteistyö, maan hankkiminen rahtiterminaalien rakentamista varten sekä varojen saannin helpottaminen tällaisten hankkeiden edistämiseksi. Lisäksi hallinnointielimen olisi varmistettava, että terminaaleja perustetaan riittävästi strategisiin paikkoihin odotettujen liikennemäärien perusteella.

Euroopan parlamentti päätti muuttaa ensisijaista rahtia koskevan artiklan otsikoksi ”Junareittien vakio luokat tavaraliikennekäytävillä”. Artiklan tekstiä olisi mukautettava vastaavasti lisäämällä siihen viittaus junareittien vakio luokkien säännölliseen saattamiseen ajan tasalle, minkä olisi oltava voimassa koko tavaraliikennekäytävällä. Vähintään yhden näistä luokista (helpotettu rahti) olisi sisällettävä junareitti, jolla kuljetus on ajallisesti tehokasta ja täsmällisyys taattua. Lisäksi hallinnointielimen olisi vahvistettava tavaraliikenteen vakio luokkien määrittelyperusteet kuultuaan hakijoita, jotka potentiaalisesti käyttävät tavaraliikennekäytävää.

iv) *Keskitetty palvelupiste kansainvälisiä junareittejä koskeville pyynnöille*

Komissio ehdotti, että hallinnointielimen olisi perustettava keskitetty palvelupiste vähintään yhden rajan tavaraliikennekäytävällä ylittävien tavarajunien reittejä koskeville pyynnöille ja että kaikki tällaisia junareittejä koskevat pyynnöt olisi osoitettava keskitettyyn palvelupisteeseen.

Neuvosto ei ollut yhtä mieltä komission ehdottamasta pakollisesta menettelystä ja päätti sen sijaan, että tavaraliikennekäytävän hallintoneuvosto nimeää tai perustaa infrastruktuurin haltijoiden välisen yhteistyön kautta yhteisen elimen ja/tai tietojärjestelmän, jonka avulla hakijat voivat yhdessä paikassa ja yhdellä kertaa pyytää infrastruktuurikapasiteettia vähintään yhden rajan tavaraliikennekäytävällä ylittävälle tavarajunille.

Euroopan parlamentti hyväksyi laajalti komission ehdotuksen. Se päätti kuitenkin ehdottaa, että yksittäiset tavaraliikennekäytävän infrastruktuurin haltijat voitaisiin nimetä toimimaan keskitetyn palvelupisteen asiakaspalvelutoimistona junareittejä hakeville.

v) *Hyväksytyt hakijat*

Komission ehdotuksessa annettiin muille hakijoille kuin rautatieyrittäjille ja niiden muodostamille kansainvälisille ryhmittymille oikeus pyytää junareittejä tavarakuljetusta varten, kun reitit koskevat yhtä tai useampaa tavaraliikennekäytävän osaa.

Neuvosto poisti komission ehdottaman hyväksytyjä hakijoita koskevan artiklan. Sen sijaan neuvosto katsoo, että muut hakijat kuin rautatieyrittäjät ja niiden kansainväliset ryhmittymät voivat pyytää infrastruktuuria ainoastaan junareittien tiettyjen osien osalta, jos nämä reitit sijaitsevat jäsenvaltioissa, joiden kansallisessa lainsäädännössä hyväksytään tällaiset pyynnöt.

Euroopan parlamentti hyväksyi komission ehdotuksen pienin muutoksin.

vi) *Liikenteenohjaus häiriöiden sattuessa*

Komissio ehdotti, että tavaraliikennekäytävän infrastruktuurin haltijoiden olisi laadittava ja julkaistava tavaraliikennekäytävällä tapahtuvien liikennehäiriöiden varalta eri liikennetyyppien välistä ensisijaisuutta koskevat säännöt. Tällaisissa ensisijaisuussäännöissä olisi määrättävä ainakin, että junareittiään koskevia alkuperäisiä määräyksiä noudattavalle ensisijaista rahtia kuljettavalle junalle myönnettyä reittiä ei saisi siirtää toiselle junalle eikä muuttaa, ellei junareitin alkuperäinen haltija anna lupaa sen siirtämiselle toiselle junalle tai junareitin muuttamiselle.

Neuvosto tarkisti komission ehdotusta ja päätti, että hallintoneuvosto asettaa yhteiset täsmällisyystavoitteet ja/tai vahvistaa liikenteenohjausta koskevat suuntaviivat sellaisia tilanteita varten, joissa junien liikennöinti tavaraliikennekäytävällä häiriytyy. Näiden tavoitteiden ja/tai suuntaviivojen perusteella kukin asianomainen infrastruktuurin haltija laatii eri liikennetyyppien välistä ensisijaisuutta tavaraliikennekäytävällä koskevat säännöt. Näiden ensisijaisuussääntöjen vahvistamista koskevissa periaatteissa on pyrittävä saamaan verkon yleinen palautumisaika mahdollisimman lyhyeksi ottaen huomioon kaikkien kuljetustyyppien tarpeet.

Euroopan parlamentti hyväksyi laajalti komission ehdotuksen, mutta katsoi, että tavaraliikennekäytävän infrastruktuurin haltijoiden olisi laadittava ja julkaistava eri reittityyppien, erityisesti myöhässä oleville junille myönnettyjen junareittien, välistä ensisijaisuutta liikennehäiriössä koskevat säännöt kutakin tavaraliikennekäytävän osuutta varten. Tämä tapahtuisi tavaraliikennekäytävän hallintoelimeltä saadun ehdotuksen jälkeen artiklassa tarkoitettuja periaatteita ja suunnitelmia noudattaen.

vii) *Poikkeus*

Komissio ehdotti, että jäsenvaltio voisi poiketa soveltuvin osin asetuksen säännöksistä lähettämällä perustellun poikkeamispyynnön komissiolle. Komission olisi tehtävä päätös tällaisesta pyynnöstä määriteltä neuvoo-antavaa menettelyä noudattaen ottaen huomioon maantieteellinen tilanne ja rautateiden tavaraliikennepalvelujen kehitys poikkeamispyynnön jättäneessä jäsenvaltiossa.

Neuvosto poisti edellä mainitun komission ehdottaman säännöksen. Sen sijaan se hyväksyi siirtymätoimenpiteitä koskevan artiklan, jossa säädetään, että tämän asetuksen täytäntöönpanoa koskevaa veloitetta ei sovelleta Kyproksen tasavaltaan eikä Maltan tasavaltaan niin kauan kuin niiden alueilla ei ole rautatiejärjestelmää.

Euroopan parlamentti hyväksyi komission ehdotuksen.

3. Muut Euroopan parlamentin hyväksymät tarkistukset

Muut tarkistukset, jotka eivät sisällyneet neuvoston ensimmäisen käsittelyn kantaan, koskevat erityisesti seuraavia:

- rautateiden tavaraliikenteen optimointi ja luotettavuus;
- tutkimus- ja Marco Polo -ohjelmat sekä muut unionin politiikat ja rahastot, kuten koheesiorahasto;
- tehokkaiden ja riittävien yhteyksien muodostaminen muihin liikennemuotoihin toimivan ja yhtenäisen tavarakuljetusverkon kehittämiseksi;
- suoritusindikaattoreiden määrittämisessä noudatettava menettely;
- muutokset 2 artiklassa esitettyihin määritelmiin;
- täytäntöönpanosuunnitelman mukauttaminen;
- mahdollisia pullonkauloja koskevan viittauksen lisääminen;
- tavaraliikennekäytävän parantamisohjelma;
- määräjain päivitettävä markkinatutkimus;

- kuljetussuorituksen luomista ja parantamista tavaraliikennekäytävällä koskevat ohjelmat;
- hakijat, jotka aikovat käyttää tavaraliikennekäytävää;
- investointisuunnitelmia koskeva strategia;
- investointisuunnitelmat;
- varakapasiteetti;
- maksu myönnettyistä mutta käyttämättömistä reiteistä;
- ensisijaisuussäännöt;
- eri suorituskannustinjärjestelmien välinen johdonmukaisuus;
- infrastruktuurin haltijoiden ja muiden kansainväliseen kapasiteetinjakoon osallistuvien kolmansien osapuolien antamat tiedot hallintoelimille.

III PÄÄTELMÄ

Neuvosto on ensimmäisen käsittelyn kantansa muodostamisessa ottanut täysin huomioon komission ehdotuksen ja Euroopan parlamentin ensimmäisen käsittelyn lausunnon. Euroopan parlamentin esittämien tarkistusten osalta neuvosto toteaa, että useat niistä on jo asian puolesta, osin tai kokonaan, sisällytetty neuvoston ensimmäisen käsittelyn kantaan.
