

Keskiviikko 16. marraskuuta 2011

4. kehottaa pääsihteerä allekirjoittamaan säädöksen tarkistettuaan, että kaikki menettelyt on suoritettu asianmukaisesti, ja julkaisemaan sen yhteisymmärryksessä neuvoston pääsihteerin kanssa *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*;
5. kehottaa puhemiestä välittämään parlamentin kannan neuvostolle ja komissiolle sekä kansallisille parlamenteille.

Yhtenäinen eurooppalainen rautatiealue *I**

P7_TA(2011)0503

Euroopan parlamentin lainsäädäntöpäätöslauselma 16. marraskuuta 2011 ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta (uudelleenlaatiminen) (KOM(2010)0475 – C7-0268/2010 – 2010/0253(COD))

(2013/C 153 E/41)

(Tavallinen lainsäätämisympäristö – uudelleenlaatiminen)

Euroopan parlamentti, joka

- ottaa huomioon komission ehdotuksen Euroopan parlamentille ja neuvostolle (KOM(2010)0475),
- ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 294 artiklan 2 kohdan ja 91 artiklan, joiden mukaisesti komissio on antanut ehdotuksen Euroopan parlamentille (C7-0268/2010),
- ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 14 artiklan ja pöytäkirjan N:o 26 yleistä etua koskevista palveluista,
- ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 294 artiklan 3 kohdan,
- ottaa huomioon 17. kesäkuuta 2010 antamansa päätöslauselman ensimmäisen rautatiepaketin täytäntöönpanosta ⁽¹⁾,
- ottaa huomioon Luxemburgin edustajainhuoneen toissijaisuus- ja suhteellisuusperiaatteen soveltamisesta tehdyn pöytäkirjan (N:o 2) mukaisesti antaman perustellun lausunnon, jonka mukaan säädösesitys ei ole toissijaisuusperiaatteen mukainen,
- ottaa huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean 16. maaliskuuta 2011 antaman lausunnon ⁽²⁾,
- ottaa huomioon alueiden komitean 28. tammikuuta 2011 antaman lausunnon ⁽³⁾,
- ottaa huomioon säädösten uudelleenlaatimistekniikan järjestelmällisestä käytöstä 28. marraskuuta 2001 tehdyn toimielinten välisen sopimuksen ⁽⁴⁾,
- ottaa huomioon oikeudellisten asioiden valiokunnan liikenne- ja matkailuvaliokunnalle työjärjestyksen 87 artiklan 3 kohdan mukaisesti osoittaman 26. toukokuuta 2011 päivätyn kirjeen,
- ottaa huomioon työjärjestyksen 87 artiklan ja 55 artiklan,
- ottaa huomioon liikenne- ja matkailuvaliokunnan mietinnön (A7-0367/2011),

⁽¹⁾ EUVL C 236 E, 12.8.2011, s. 125.⁽²⁾ EUVL C 132, 3.5.2011, s. 99.⁽³⁾ EUVL C 104, 2.4.2011, s. 53.⁽⁴⁾ EYVL C 77, 28.3.2002, s. 1.

Keskiviikko 16. marraskuuta 2011

- A. toteaa, että Euroopan parlamentin, neuvoston ja komission oikeudellisista yksiköistä koostuvan neuvoo-antavan ryhmän mukaan käsillä oleva ehdotus ei sisällä muita sisällöllisiä muutoksia kuin ne, jotka siinä on sellaisiksi yksilöity, ja siinä ainoastaan kodifoidaan aikaisemman säädöksen muuttumattomina säilyvät säännökset näiden muutosten kanssa säännösten asiasisältöä muuttamatta,
1. vahvistaa jäljempänä esitetyn ensimmäisen käsittelyn kannan ja ottaa huomioon Euroopan parlamentin, neuvoston ja komission oikeudellisista yksiköistä koostuvan neuvoo-antavan ryhmän suositukset;
 2. pyytää komissiota antamaan asian uudelleen Euroopan parlamentin käsiteltäväksi, jos se aikoo tehdä ehdotukseensa huomattavia muutoksia tai korvata sen toisella ehdotuksella;
 3. kehottaa puhemiestä välittämään parlamentin kannan neuvostolle ja komissiolle sekä kansallisille parlamenteille.

P7_TC1-COD(2010)0253

Euroopan parlamentin kanta, vahvistettu ensimmäisessä käsittelyssä 16. marraskuuta 2011, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2011/.../EU antamiseksi yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta (uudelleenlaadittu)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

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

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

sen jälkeen kun esitys lainsäätämisyksityksessä hyväksyttäväksi säädökseksi on toimitettu kansallisille parlamenteille,

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

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon ⁽²⁾,

noudattavat tavallista lainsäätämisyksitystä,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Yhteisön rautateiden kehittämisestä 29 päivänä heinäkuuta 1991 annettua neuvoston direktiiviä 91/440/ETY ⁽³⁾, rautatieyritysten toimiluvista 19 päivänä kesäkuuta 1995 annettua neuvoston direktiiviä 95/18/EY ⁽⁴⁾ sekä rautateiden infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisestä ja rautateiden infrastruktuurin käyttömaksujen perimisestä 26 päivänä helmikuuta 2001 annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2001/14/EY ⁽⁵⁾ on muutettu vuosina 2004 ja 2007 huomattavilta osin. Koska uusia muutoksia tehdään ja kyseiset säännökset ovat yhteydessä toisiinsa, mainitut direktiivit olisi selkeyden vuoksi laadittava uudelleen ja yhdistettävä yhdeksi säädökseksi.

⁽¹⁾ EUVL C 132, 3.5.2011, s. 99.

⁽²⁾ EUVL C 104, 2.4.2011, s. 53.

⁽³⁾ EYVL L 237, 24.8.1991, s. 25.

⁽⁴⁾ EYVL L 143, 27.6.1995, s. 70.

⁽⁵⁾ EYVL L 75, 15.3.2001, s. 29.

Keskiviikko 16. marraskuuta 2011

- (2) Unionin kuljetusalan suurempi yhdentyminen on olennainen osa sisämarkkinoiden toteuttamista; rautatiet ovat elintärkeä osa unionin kuljetusalaa, joka on siirtymässä kestäväen kehityksen periaatteiden mukaiseen liikkuvuuteen.
- (2 a) *Rautatiesektorin osuus liikenteestä ei ole kasvanut viimeisen vuosikymmenen aikana, mikä on vastoin vuoden 2001 rautatiepaketin tavoitteita (jäljempänä 'ensimmäinen rautatiepaketti', jolla tarkoitetaan yhteisön rautateiden kehittämiseksi annetun neuvoston direktiivin 91/440/EY muuttamisesta 26 päivänä helmikuuta 2001 annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2001/12/EY⁽¹⁾, rautatieyritysten toimiluvista annetun neuvoston direktiivin 95/18/EY muuttamisesta 26 päivänä helmikuuta 2001 annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2001/13/EY⁽²⁾ ja direktiiviä 2001/14/EY) ja osoittaa, että nykyistä lainsäädäntöä on edelleen tarpeen parantaa sektorin tukemiseksi. Sen vuoksi meneillään oleva uudelleenjärjestely on välttämätön. [tark. 1]*
- (2 b) *Lukuisat rikkomusmenettelyt jäsenvaltioita vastaan osoittavat, että nykyinen lainsäädäntö aiheuttaa tulkintaeroja ja että ensimmäistä rautatiepakettia on selvennettävä ja parannettava sen varmistamiseksi, että Euroopan rautatiemarkkinat aidosti avautuisivat. [tark. 2]*
- (2 c) *Rautatieinfrastruktuurin kehittämiseen ja ylläpitämiseen investoidaan edelleen liian vähän alan kehityksen ja kilpailukyyn turvaamiseksi. [tark. 3]*
- (2 d) *Direktiivit, joista ensimmäinen rautatiepaketti koostuu, eivät ole estäneet huomattavaa vaihtelua rautateiden infrastruktuurimaksujen määrätymisperusteissa ja suuruudessa sekä kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämismenettelyjen muodossa ja kestossa. [tark. 4]*
- (2 e) *Markkinoille pääsyn edellytysten puutteellinen avoimuus on ilmeinen este kilpailukykyisten rautatieliikennepalvelujen toteutumiseksi. [tark. 5]*
- (3) On tarpeen parantaa rautatieverkon tehokkuutta sen yhdentämiseksi kilpailumarkkinoihin ottaen samalla huomioon rautateiden erityispiirteet.
- (3 a) *Rautatiesektoriin sovellettavat erilaiset sosiaaliturvajärjestelmät eri jäsenvaltioissa aiheuttavat riskin, että syntyy epäterve kilpailutilanne uusien rautatieyritysten ja vakiintuneiden yritysten välillä, ja edellyttävät yhdenmukaistamista siten, että kunnioitetaan sekä alan että jäsenvaltioiden erityispiirteitä. [tark. 6]*
- (3 b) *On annettava takeet siitä, että sääntelyelimet huolehtivat valvontatehtävistään, jotta voidaan varmistaa syrjimättömyys rautatieyritysten välillä, sopivan hinnoittelupolitiikan täytäntöönpano ja tilien eriyttämisperiaatteen noudattaminen. [tark. 7]*
- (3 c) *Eurooppalaisen rautatiealueen toteuttamiseksi tarvitaan Euroopan tasolla täysin yhteentoimiva rautatiejärjestelmä. Euroopan rautatievirastolle olisi annettava asianmukaiset valtuudet ja resurssit, joiden turvin tämä tavoite voidaan saavuttaa nopeammin, muun muassa liikkuvan kaluston ja turvallisuus- ja merkinantolaitteiden sertifiointia koskevien yhteisten standardien kehittämisen osalta. [tark. 8]*
- (4) Alueellinen liikenne, kaupunki- ja esikaupunkiliikenne sekä sukkulaliikenne Kanaalitunnelin läpi olisi jätettävä tämän direktiivin soveltamisalan ulkopuolelle. *Myös omia raiteitaan käyttävät perinne- ja museorautatiet olisi jätettävä tämän direktiivin soveltamisalan ulkopuolelle. [tark. 9]*

⁽¹⁾ EYVL L 75, 15.3.2001, s. 1.

⁽²⁾ EYVL L 75, 15.3.2001, s. 26.

Keskiviikko 16. marraskuuta 2011

- (5) Tehdäkseen rautatiekuljetukset tehokkaiksi ja muiden liikennemuotojen kanssa kilpailukykyisiksi jäsenvaltioiden olisi varmistettava, että rautatieyrityksillä on riippumattomien, kaupallisten liikenteenharjoittajien asema siten, että niiden on mahdollista sopeutua markkinoiden tarpeisiin.
- (6) Rautatieverkon tulevan kehityksen ja tehokkaan käytön varmistamiseksi olisi erotettava liikennepalvelujen tarjoaminen ja infrastruktuurin toiminta. Sen vuoksi näitä kahta toimintaa on hoidettava erillisinä ja niillä on oltava erillinen kirjanpito, **mikä takaa avoimuuden, jolla varmistetaan, ettei julkisia varoja suunnata muuhun kaupalliseen toimintaan.** [tark. 10]
- (6 a) **On varmistettava, että infrastruktuurin haltijan ja rautatieyrityksen kirjanpito pidetään selkeästi erillään toisistaan. Yhdelle näistä toiminnan aloista myönnettyjä julkisia varoja ei saisi siirtää toiselle toiminnan alalle. Tämä kieltäminen olisi esitettävä selvästi kunkin toiminnan alan kirjanpitosäännöissä. Jäsenvaltion ja kansallisen sääntelyelimen olisi varmistettava tämän kiellon tehokas soveltaminen.** [tark. 11]
- (6 b) **Kaikkien rautatiealan toimijoiden on yritysmuodosta riippumatta noudatettava sosiaaliturva- ja terveyslainsäädäntöä, jotta vältetään sosiaalinen polkumyynti ja epäterve kilpailu.** [tark. 12]
- (6 c) **Jotta rautatieliikenne voisi kilpailla maantieliikenteen kanssa, olisi yhdenmukaistettava erilaiset kansalliset sääntökokonaisuudet, kuten ne, jotka koskevat rautatieliikenteen turvallisuutta, mukaan seuraavien asiakirjojen käyttöä, junien vaihtotyötä ja asiaan liittyvää dokumentaatiota, junien ohjaamiseen käytettäviä signaaleja ja merkkejä, vaarallisten aineiden kuljetusten yhteydessä toteutettavia toimenpiteitä ja tarkastuksia ja jätekuljetusten rekisteröintiä ja seurantaa koskevia yhdenmukaisia menettelyjä.** [tark. 13]
- (7) Palvelujen tarjoamisen vapauden periaatetta olisi sovellettava rautatiesektorilla ottaen huomioon tämän sektorin erityispiirteet.
- (8) Tehostaakseen kilpailua rautatieliikenteen hoidossa mukavuuden ja käyttäjille tarjottavien palvelujen parantamiseksi jäsenvaltioilla olisi säilyttävä yleinen vastuu asianmukaisen rautateiden infrastruktuurin kehittämisestä.
- (9) Koska infrastruktuurin kustannusten kohdentamisesta ei ole yhteisiä sääntöjä, jäsenvaltioiden olisi infrastruktuurin haltijaa kuultuaan vahvistettava yksityiskohtaiset säännöt rautatieyrityksiltä rautateiden infrastruktuurin käyttämisestä perittävästä maksusta. Kyseiset säännöt eivät saisi olla rautatieyrityksiä syrjiviä.
- (10) Jäsenvaltioiden olisi huolehdittava siitä, että infrastruktuurin haltijoilla ja julkisessa omistuksessa tai määräysvallassa olevilla rautatiekuljetusyrityksillä on moitteeton varainhoito, ottaen asianmukaisesti huomioon unionin valtioneuvoston säännöt.
- (10 a) **Unionin olisi tutkittava innovatiivisilla rahoitusvälineillä tapahtuvan eurooppalaisten rautatiehankkeiden rahoittamisen vaihtoehtoisia lähteitä kuten unionin hankejoukkovelkakirjalainoja, jotta edistetään yksityisiä sijoituksia ja parannetaan riskipääoman saantia. Samasta syystä olisi lisättävä rautatiemarkkinoiden houkuttelevuutta vaihtoehtoisten yksityisten sijoittajien silmissä luomalla selkeät, avoimet oikeudelliset kehykset.** [tark. 14]

Keskiviikko 16. marraskuuta 2011

- (10 b) *Jäsenvaltioiden ja infrastruktuurin haltijoiden olisi voitava rahoittaa infrastruktuuri-investointeja muilla keinoin kuin suoralla valtion rahoituksella, esimerkiksi yksityisen sektorin rahoituksella.* [tark. 15]
- (11) Tehokas ~~tavaraliikenne~~ **henkilö- ja tavaraliikenne** ja erityisesti tehokas rajat ylittävä ~~tavaraliikenne~~ **henkilö- ja tavaraliikenne, etenkin tapauksissa, joissa erilainen raideleveys edelleen muodostaa fyysisen esteen kilpailulle, edellyttävät kiireellisiä toimia** markkinoiden ~~avaamiseksi~~ **avaamiseksi yksittäisissä jäsenvaltioissa ja kilpailun lisäämiseksi.** [tark. 16]
- (12) Sen varmistamiseksi, että oikeuksia käyttää rautateiden infrastruktuuria sovelletaan yhtenäisesti ja syrjimättömästi koko unionin alueella, olisi otettava käyttöön rautatieyrityksiä koskeva toimilupa.
- (13) Niiden reittien osalta, joilla on väliasemia, uusilla markkinoille tulijoilla olisi oltava oikeus ottaa ja jättää matkustajia reittiosuuden varrella, jotta tällainen liikenne voi olla kannattavaa ja jotta mahdollisia kilpailijoita ei aseteta epäsuotuisaan asemaan jo toiminnassa oleviin liikenteenharjoittajiin nähden.
- (14) Avoimen markkinoille pääsyn ja väliasemia sisältävien uusien kansainvälisten henkilöliikennepalvelujen ~~käyttöönotto ei saisi johtaa kotimaisten henkilöliikennepalvelujen markkinoiden avaamiseen, vaan niiden olisi koskettava vain käyttönotossa huomio olisi kiinnitettävä~~ kansainvälisellä reittiosuudella ~~olevia liitäntäasemia~~ **oleviin liitäntäasemiin.** ~~Uusien~~ **Tällaisten** palvelujen päätarkoituksena olisi oltava kansainvälisellä matkalla olevien matkustajien kuljettaminen. Sen arvioimiseksi, onko tämä kulloisenkin palvelun päätarkoitus, huomioon olisi otettava eri arviointiperusteita, kuten kotimaisen tai kansainvälisen liikenteen matkustajien kuljetuksesta saatu osuus liikevaihdosta ja matkustajamäärästä sekä matkaosuuden pituus. Asianomaisen kansallisen sääntelyelimen olisi tehtävä arviointi palvelujen päätarkoituksesta asianomaisen osapuolen pyynnöstä. [tark. 17]
- (15) Rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista 23 päivänä lokakuuta 2007 annettun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1370/2007 ⁽¹⁾ mukaan jäsenvaltiot ja paikallisviranomaiset voivat tehdä julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia, joihin voi sisältyä tiettyjen palvelujen tarjoamista koskevia yksinoikeuksia. Sen vuoksi on tärkeää varmistaa, että mainitun asetuksen säännökset sopivat yhteen kansainvälisten henkilöliikennepalvelujen kilpailulle avaamisen periaatteen kanssa.
- (15 a) *Asetuksessa (EY) N:o 1370/2007 annetaan jäsenvaltioille mahdollisuus varmistaa, että työntekijöiden työsuhteeseen liittyvät oikeudet säilytetään erotettaessa liikennepalvelujen tarjoaminen ja infrastruktuurin hallinto, kun tähän saattaa sisältyä yrityksen luovutus.* [tark. 18]
- (16) Kansainvälisten henkilöliikennepalvelujen avaaminen kilpailulle voi vaikuttaa julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen mukaisesti tuotettujen rautateiden henkilöliikennepalvelujen järjestelyihin ja rahoitukseen. Jäsenvaltioilla olisi oltava mahdollisuus rajoittaa markkinoille pääsyä, jos tämä vaarantaisi tällaisten julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten taloudellisen tasapainon ja jos tämän direktiivin 55 artiklassa tarkoitettu asianomainen sääntelyelin **ja tarvittaessa 57 artiklassa säädetty sääntelyelinten verkosto** on tämän hyväksynyt objektiivisen taloudellisen arvioinnin perusteella ja julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen tehneiden toimivaltaisten viranomaisten pyynnöstä. [tark. 19]

(1) EUVL L 315, 3.12.2007, s. 1.

Keskiviikko 16. marraskuuta 2011

- (17) Arvioitaessa, voiko julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten taloudellinen tasapaino vaarantua, olisi otettava huomioon ennalta määritettyjä perusteita, kuten vaikutus minkä tahansa julkisia palveluhankintoja koskevaan sopimukseen sisältyvän palvelun kannattavuuteen, mukaan lukien siitä aiheutuvat vaikutukset julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen tehneen toimivaltaisen viranomaisen nettokustannuksiin, matkustajien kysyntä, lippujen hinnoittelu, lipunmyyntijärjestelyt, väliasemien sijainti ja lukumäärä rajan molemmin puolin sekä ehdotetun uuden palvelun ajoitus ja vuorotiheys. Tällaisen arvioinnin ja asianomaisen sääntelyelimen päätöksen mukaisesti jäsenvaltiot saavat myöntää tai evätä haetun kansainvälisen henkilöliikennepalvelun käyttöoikeuden taikka muuttaa sitä, sekä myös periä käyttömaksua uuden kansainvälisen henkilöliikennepalvelun liikenteenharjoittajalta, taloudellisen arvioinnin mukaisesti sekä unionin lainsäädäntöä ja yhdenvertaisuuden ja syrjimättömyyden periaatteita noudattaen.
- (18) Henkilöliikennepalvelujen toiminnan edistämiseksi linjoilla, joilla toteutetaan julkisen palvelun velvoitetta, jäsenvaltioiden olisi halutessaan voitava antaa palveluista vastaaville viranomaisille valtuudet periä maksu niiden toimivaltaan kuuluvista henkilöliikennepalveluista. Maksu olisi käytettävä sellaisten julkisen palvelun velvoitteiden rahoittamiseen, jotka asetetaan julkisia palveluhankintoja koskevassa sopimuksessa.
- (18 a) *Markkinoiden kehitys on osoittanut, että on ratkaisevan tärkeää vahvistaa sääntelyelinten asemaa. Jotta ne voisivat olla avainasemassa oikeudenmukaisten puitteiden varmistamisessa yhteisille käyttöoikeuksille, niille on annettava niiden tämän tehtävän suorittamiseksi tarvitsemat taloudelliset resurssit, henkilöstö ja logistiset välineet. [tark. 20]*
- (18 b) *Kansallisen sääntelyelimen on oltava riippumaton sääntelyelin, jolla on valta ottaa asioita käsiteltäväksi omasta aloitteestaan ja ryhtyä tutkimuksiin ja joka voi sekä antaa lausuntoja että tehdä täytäntöönpanokelpoisia päätöksiä taatakseen avoimet, esteettömät markkinat, joilla kilpailu on vapaata ja vääristymätöntä. [tark. 21]*
- (19) Sääntelyelimen olisi toimittava tavalla, jolla vältetään eturistiriidat ja mahdollinen osallistuminen käsiteltävänä olevan julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen tekemiseen, *sanotun kuitenkin rajoittamatta mahdollisuutta rahoittaa tämän elimen toimintaa kansallisesta talousarviosta tai rautatiesektorilta perittävillä maksuilla ja asiaan liittyvän tiedon julkaisemista*. Sääntelyelimen toimivaltaa olisi laajennettava siten, että siihen sisältyy kansainvälisen palvelun tarkoituksen ja tarvittaessa olemassa oleviin julkisia palveluhankintoja koskeviin sopimuksiin kohdistuvien taloudellisten vaikutusten arviointi. [tark. 22]
- (19 a) *Kansallisen sääntelyelimen olisi oltava organisaatioltaan, rahoituspäätöksiltään, oikeudelliselta rakenteeltaan ja päätöksenteoltaan riippumaton infrastruktuurin haltijoista, hinnoitteluelimistä, käyttöoikeuksia myöntävistä elimistä sekä hakijoista. Kansallisella sääntelyelimellä oltava henkilöstön ja resurssien osalta tarvittavat hallinnolliset valmiudet varmistaa, että rautatiemarkkinat ovat avoimet ja läpinäkyvät. Vaaditun henkilöstön määrän olisi oltava suoraan yhteydessä markkinoiden tarpeisiin ja vaihdeltava tarpeen mukaan. Sen olisi ratkaistava valitukset, toimittava omasta aloitteestaan, tutkittava riitatapauksia ja seurattava markkinoiden kehitystä. Sillä olisi oltava tukenaan komission sääntely-yksikkö. Lisäksi kansallisen sääntelyelimen olisi pidettävä päätösluonnoksistaan tietokantaa, jonka olisi oltava komission saatavilla. [tark. 23]*
- (20) Suurnopeusyhteyksien kaltaisia erikoistuneita infrastruktuureita käytäviin palveluihin investoimiseksi hakijat tarvitsevat oikeusvarmuutta ottaen huomioon laajat ja pitkäaikaiset investoinnit.

Keskiviikko 16. marraskuuta 2011

- (21) Kansallisten sääntelyelinten olisi ~~vaihdettava keskenään tietoja ja~~ **komission valvonnassa luotava verkosto, joka vahvistaa niiden yhteistyötä yhteisten periaatteiden kehittämisen ja parhaiden käytäntöjen ja tietojen vaihdon avulla. Kansallisten sääntelyelinten olisi myös** tarvittaessa yksittäistapauksissa sovitettava yhteen niitä periaatteita ja käytäntöjä, joiden perusteella arvioidaan, vaarantuuiko julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen taloudellinen tasapaino. Niiden olisi asteittain laadittava saamiinsa kokemuksiin perustuvat **yhteiset** suuntaviivat **Euroopan tasolla. Sääntelyelinten verkoston kokemusten pohjalta komission olisi esitettävä lainsäädäntöehdotus eurooppalaisen sääntelyelimen perustamisesta.** [tark. 24 ja 25]
- (22) Rautatieyritysten välisen terveen kilpailun varmistamiseksi ~~erotettava toisistaan liikennepalvelujen tarjoaminen ja palvelujen tarjoamisvarusteiden käyttö. Tämän vuoksi on tarpeen, että erilliset oikeushenkilöt harjoittavat näitä kahta toimintaa toisistaan riippumattomasti. Tällaisen riippumattomuuden ei tarvitse tarkoittaa sitä, että jokaista palvelua varten olisi perustettava erillinen elin tai yritys~~ **sääntelyelimen olisi hallinnoitava liikennepalvelujen tarjoamista ja palvelujen tarjoamisvarusteiden käyttöä avoimesti ja ketään syrjimättä tässä direktiivissä säädettyjä menettelyjä noudattaen.** [tark. 26]
- (22 a) **Tiedotus- ja lipunmyyntipalvelujen saatavuuden parantamisen matkustaja-asemilla olisi täydennettävä muita lainsäädäntöaloitteita, joiden tarkoituksena on helpottaa henkilöliikenteen telemaattisten sovellusten suunnittelua ja kehittämistä.** [tark. 138]
- (23) Luotettavien ja riittävien palvelujen varmistamiseksi on välttämätöntä, että rautatieyritykset aina täyttävät tietyt hyvää mainetta, taloudellista vakavaraisuutta, **sosiaalisia normeja** ja ammatillista pätevyyttä koskevat vaatimukset. [tark. 27]
- (24) Asiakkaiden ja kolmansien suojelemiseksi on ~~tärkeää~~ **välttämätöntä** varmistaa, että rautatieyritysten vakuutukset ovat riittävät korvausvelvollisuuden varalta. **Niiden olisi voitava kattaa korvausvelvollisuutensa onnettomuustilanteissa myös pankkien tai muiden yritysten antamilla takuilla, jos kate tarjotaan markkinaehtoisesti, se ei ole valtioneuvon eikä siihen sisälly muita rautatieyrityksiä syrjiviä elementtejä.** [tark. 28]
- (25) **Kaikkien** rautatieyritysten olisi noudatettava myös rautatiepalvelujen käyttöä koskevia **sekä** kansallisia ~~ja että~~ unionin säännöksiä, joita on sovellettava ketään syrjimättä ja joiden tarkoituksena on varmistaa, että ~~yritys voi~~ **yritykset voivat** harjoittaa toimintaansa ~~tietyillä~~ **kaikilla** rataosuuksilla turvallisesti ja ~~terveyden, sosiaaliset olosuhteet~~ **sosiaalisiiin oloihin, terveyteen** sekä työntekijöiden ja kuluttajien oikeudet ~~asianmukaisesti~~ **oikeuksiin liittyvät nykyiset velvoitteet täysimääräisesti** huomioon ottaen. [tark. 29 ja 30]
- (26) Rautatieyritysten toimilupien myöntämistä, ylläpitoa ja muuttamista koskevien menettelyjen olisi oltava läpinäkyviä ja syrjimättömyysperiaatteen mukaisia.
- (26 a) **Rautatieyritysten kalustoa koskevien lupien myöntäminen estetään edelleen aivan liian usein perusteettomasti, mikä vääristää markkinoille pääsyä. Euroopan rautatievirastolla olisi siksi oltava laajat valtuudet tässä suhteessa. Komissiota pyydetään sen vuoksi tutkimaan osana Euroopan rautatieviraston perustamisesta 29 päivänä huhtikuuta 2004 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 881/2004 ⁽¹⁾ uudelleentarkastelua, voidaanko tähän liittyviä Euroopan rautatieviraston valtuuksia laajentaa.** [tark. 31]

(1) EUVL L 164, 30.4.2004, s. 1.

Keskiviikko 16. marraskuuta 2011

- (27) Jotta kaikille rautatieyrityksille voitaisiin varmistaa läpinäkyvyys ja ketään syrjimätön pääsy rautateiden infrastruktuurikapasiteetin ja rautateihin liittyvien palvelujen käyttöön, kaikki markkinoille pääsyyn tarvittavat tiedot on julkaistava verkkoselostuksessa, **myös vammaisille ja liikuntarajoitteisille henkilöille soveltuviissa muodoissa.** [tark. 32]
- (28) Rautateiden infrastruktuurin kapasiteetin käyttöoikeuden asianmukaiset myöntämisyjärjestelmät ja kilpailukykyiset liikenteenharjoittajat tuottavat yhdessä hyvän liikennemuotojen tasapainon.
- (29) Rautateiden infrastruktuurin optimaalisen käytön edistämiseksi osaltaan vähennetään yhteiskunnalle liikenteestä aiheutuvia kustannuksia.
- (30) Rautateiden infrastruktuurin asianmukaiset hinnoittelujärjestelmät sekä muiden liikennemuotojen hinnoittelujärjestelmät ja kilpailukykyiset liikenteenharjoittajat tuottaisivat yhdessä kestävältä pohjalta parhaan mahdollisen tasapainon eri liikennemuotojen välillä.
- (31) Hinnoittelujärjestelmissä ja kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisyjärjestelmissä kaikille yrityksille olisi mahdollistettava yhtäläinen ja ketään syrjimätön markkinoillepääsy, ja niissä on mahdollisuuksien mukaan pyrittävä täyttämään kaikkien käyttäjien ja liikennetyyppien tarpeet oikeudenmukaisella ja ketään syrjimättömällä tavalla. Hinnoittelujärjestelmien ja kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisyjärjestelmien olisi mahdollistettava rehellinen kilpailu rautatiepalvelujen tarjonnassa.
- (32) Jäsenvaltioiden asettamissa puitteissa hinnoittelujärjestelmien ja kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisyjärjestelmien olisi kannustettava rautateiden infrastruktuurin haltijoita optimoimaan infrastruktuurinsa käyttö.
- (33) Rautatieyritysten olisi saatava kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisyjärjestelmistä jatkuvasti selkeitä ja johdonmukaisia tietoja, joiden perusteella ne voivat tehdä järkeviä päätöksiä.
- (34) Hinnoittelujärjestelmillä annetaan taloudellisia viestejä käyttäjille. On tärkeää, että nämä viestit rautatieyrityksille ovat johdonmukaisia **ja selkeitä** ja auttavat yrityksiä tekemään järkeviä **ja keskeisiä** päätöksiä. [tark. 33]
- (35) Jotta voitaisiin ottaa huomioon rautateiden infrastruktuurikapasiteetin käyttäjien ja mahdollisten käyttäjien tarpeet suunnitella liiketoimintaansa sekä asiakkaiden ja rahoittajien tarpeet, infrastruktuurin haltijan on tärkeää varmistaa, että infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeus myönnetään tavalla, jossa kuvastuu tarve pitää yllä ja parantaa palvelun luotettavuustasoa.
- (36) On suotavaa tarjota rautatieyrityksille ja infrastruktuurin haltijalle kannustimia minimoida verkossa esiintyvät häiriöt ja parantaa sen suorituskykyä.
- (37) Jäsenvaltioiden olisi voitava sallia se, että rautatiepalvelujen ostajat osallistuvat suoraan kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämismenettelyyn.
- (38) On tärkeää ottaa huomioon liiketoiminnan vaatimukset sekä vaatimukset täyttävien hakijoiden että infrastruktuurin haltijan osalta.
- (39)

Keskiviikko 16. marraskuuta 2011

- (40) On tärkeää, että infrastruktuurin haltijoiden käytettävissä olevat joustot tulevat täysin hyödynnettyiksi infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuksia myönnettäessä, kuitenkin niin, ettei syntyisi ristiriitaa vaatimukset täyttävän hakijan kohtuullisten vaatimusten kanssa.
- (40 a) *Yksittäisvaunukuljetuspalveluja tarjoavia hakijoita on rohkaistava, jotta saadaan laajennettua mahdollisuuksia saada uusia rautatieliikenteen asiakkaita. Infrastruktuurin haltijan on näin ollen tärkeää ottaa huomioon nämä hakijat kapasiteettia myöntäessään, jotta ne voisivat käyttää täysimääräisesti hyödykseen tätä oikeudellista kehystä ja lisätä rautatieliikenteen markkinaosuutta uusilla aloilla. [tark. 34]*
- (41) Kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämismenettely on oltava sellainen, ettei se aseta tarpeettomia rajoitteita muiden sellaisten yritysten aikomuksille, joilla on oikeus käyttää infrastruktuuria oman liiketoimintansa kehittämiseksi, tai joiden on tarkoitus hankkia tämä oikeus.
- (42) Kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisjärjestelmissä ja hinnoittelujärjestelmissä joudutaan mahdollisesti ottamaan huomioon se, että rautateiden infrastruktuuriverkon eri osat on saatettu suunnitella erilaisia pääasiallisia käyttäjiä silmällä pitäen.
- (43) Koska erilaisilla käyttäjillä ja käyttäjätyypeillä on usein erilainen vaikutus infrastruktuurikapasiteettiin, eri palvelujen tarpeet on tasapainotettava oikein.
- (44) Viranomaisten kanssa tehdyn sopimuksen mukaisesti tarjottavat palvelut voivat edellyttää erityisääntöjä, jotta palvelut säilyisivät käyttäjien silmissä houkuttelevina.
- (45) Hinnoittelujärjestelmissä ja kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisjärjestelmissä on otettava huomioon kapasiteetin jatkuvasti lisääntyvän kyllästymisen vaikutukset ja viime kädessä infrastruktuurikapasiteetin niukkuus.
- (46) Eri liikennetyyppien suunnittelu vaatii eripituisen ajan, joten olisi varmistettava, että vuosittaisen liikenteen aikataulujen laatimismenettelyn jälkeen tehdyt infrastruktuurikapasiteettia koskevat hakemukset voidaan täyttää.
- (47) Parhaan mahdollisen tuloksen varmistamiseksi rautatieyrityksille olisi edellytettävä arvioinnin tekemistä infrastruktuurikapasiteetin käytöstä, jos käyttäjien tarpeiden tyydyttämiseksi tarvitaan kapasiteettia koskevien hakemusten yhteensovittamista.
- (48) Infrastruktuurin haltijoiden määräävän aseman vuoksi ne olisi veloitettava tutkimaan käytettävissä olevaa infrastruktuurikapasiteettia ja menetelmiä sen vahvistamiseksi, jos kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämismenettelyllä ei pystytä tyydyttämään käyttäjien tarpeita.
- (49) Tiedonpuute muiden rautatieyritysten pyynnöistä sekä järjestelmän sisäisistä rajoitteista saattaa vaikeuttaa infrastruktuurikapasiteettia koskevien hakemusten optimointia rautatieyrityksissä.
- (50) On tärkeää varmistaa käyttöoikeuden myöntämisjärjestelmien parempi yhteensovittaminen, jotta parannettaisiin rautatieliikenteen houkuttelevuutta sellaisessa liikenteessä, jossa käytetään useamman kuin yhden infrastruktuurin haltijan verkkoa, erityisesti kansainvälisessä liikenteessä. **Tässä yhteydessä vaikuttaisi suotavalta perustaa lopulta eurooppalainen sääntelyelin. [tark. 35]**

Keskiviikko 16. marraskuuta 2011

- (51) On tärkeää minimoida kilpailun vääristymät, joita hinnoitteluperiaatteissa esiintyvät merkittävät erot voivat aiheuttaa joko rautateiden infrastruktuurien tai eri liikennemuotojen välillä.
- (52) Olisi määriteltävä ne infrastruktuuripalvelujen osat, jotka ovat välttämättömiä, jotta liikenteenharjoittaja voi tarjota palveluja, ja jotka olisi tarjottava vähimmäiskäyttömaksuja vastaan.
- (53) ~~Investoinnit~~ **Lisäinvestoinnit** rautateiden infrastruktuuriin – **etenkin olemassa olevaan infrastruktuuriin** – ovat tarpeen, ja infrastruktuurin hinnoittelujärjestelmien olisi tarjottava infrastruktuurin haltijoille kannustimia tehdä tarkoituksenmukaisia investointeja taloudellisesti järkeviin **ja ympäristön kannalta kestäviin** kohteisiin. [tark. 36]
- (54) Infrastruktuurimaksujen sopivan ja oikeudenmukaisen tason vahvistamiseksi infrastruktuurin haltijoiden olisi kirjattava ja vahvistettava käyttöomaisuutensa arvo sekä muodostettava selkeä kuva infrastruktuurin toimintaan liittyvistä kustannustekijöistä.
- (55) Olisi varmistettava, että liikennettä koskevia päätöksiä tehtäessä otetaan huomioon ulkoiset kustannukset ja että rautatieliikenteen infrastruktuurimaksuilla voidaan edistää ulkoisten kustannusten sisällyttämistä hintoihin johdonmukaisesti ja tasapainoisesti kaikissa liikennemuodoissa.
- (56) On tärkeää varmistaa, että kotimaisen ja kansainvälisen liikenteen maksut mahdollistavat rautateille markkinoiden tarpeita vastaavan toiminnan. Infrastruktuurimaksut olisi sen vuoksi vahvistettava niiden kustannusten perusteella, jotka aiheutuvat suoraan junapalvelujen käytöstä.
- (57) Valtion rahoitettavaksi jäävä osuus riippuu siitä, miltä osin infrastruktuurien käyttömaksut kattavat kokonaiskustannukset. Jäsenvaltiot voivat vaatia maksujen erilaisia kokonaiskustannusten kattavuustasoja. Infrastruktuurin hinnoittelujärjestelmässä olisi kuitenkin mahdollistettava rautatieverkon käyttömahdollisuus liikenteelle, joka voi korvata ainakin aiheuttamansa lisäkustannukset.
- (58) Rautateiden infrastruktuuri on luonnollinen monopoli. Sen vuoksi on tarpeen tarjota infrastruktuurin haltijoille kannustimia kustannusten vähentämiseksi ja infrastruktuurin hallinnoinnin tehostamiseksi.
- (58 a) **Jotta saataisiin lisättyä rautatieliikenteen osuutta tavara- ja henkilöliikenteestä muihin liikennemuotoihin nähden, jäsenvaltioiden olisi ulkoisia kustannuksia hintoihin sisällyttäessään varmistettava, että eriytyvät maksut eivät vaikuta haitallisesti infrastruktuurin haltijan taloudelliseen tasapainoon. Jos infrastruktuurin haltija kuitenkin kärsii taloudellisesti tästä eriyttämisestä, jäsenvaltioiden olisi syytä mukauttaa sitä, ottaen samalla asianmukaisesti huomioon valtiotukea koskevat säännöt.** [tark. 37]
- ~~(59) Rautatieliikennettä olisi kehitettävä muun muassa käytettävissä olevien unionin välineiden avulla, sanotun kuitenkaan rajoittamatta jo vahvistettujen painopistealueiden kehittämistä.~~ [tark. 38]
- (60) Rautatieyrityksille annettavien alennusten on oltava suhteessa tosiasiallisiin hallinnossa saavutettuihin kustannussäästöihin, erityisesti liiketoimintakustannusten säästöihin. Alennuksia voidaan käyttää myös infrastruktuurin tehokkaan käytön edistämiseen.
- ~~(61) Rautatieyrityksille ja infrastruktuurin haltijalle olisi tarjottava kannustimia minimoida verkossa esiintyvät häiriöt.~~ [tark. 39]

Keskiviikko 16. marraskuuta 2011

- (62) Kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämiseen liittyy infrastruktuurin haltijalle aiheutuvia kustannuksia, joiden maksamista olisi edellytettävä. [tark. 40]
- (63) Rautateiden infrastruktuurin tehokas hallinto ja oikeudenmukainen ja ketään syrjimätön käyttö edellyttävät sellaisen sääntelyelimen *sellaisten kansallisten sääntelyelinten* perustamista, joka ~~valvoo~~ *jotka valvovat* tässä direktiivissä vahvistettujen sääntöjen soveltamista ja ~~toimii~~ *toimivat* muutoksenhakuelimenä riippumatta mahdollisuudesta hakea muutosta tuomioistuimelta. [tark. 41]
- (64) Tarvitaan erityistoimenpiteitä, jotta otettaisiin huomioon tiettyjen jäsenvaltioiden erityinen geopoliittinen ja maantieteellinen sijainti ja rautatiealan erityisjärjestelyt monissa jäsenvaltioissa samalla, kun turvataan sisämarkkinoiden yhtenäisyys.
- (65) Komissiolle olisi annettava valtuudet mukauttaa tämän direktiivin liitteitä. Koska kyseiset toimenpiteet ovat soveltamisalaltaan yleisiä, ja niillä muutetaan tämän direktiivin muita kuin keskeisiä osia, ne on annettava delegoituina säädöksinä perussopimuksen 290 artiklan mukaisesti. *Jotta varmistetaan rautatiemarkkinoiden asianmukainen valvonta ja sääntely rautateiden infrastruktuurin käyttömaksujen perimisen ja rautateiden infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisen osalta, komissiolle olisi siirrettävä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti valta hyväksyä delegoituja säädöksiä markkinoiden seurannan soveltamisalan yhteydessä noudatettavista kriteereistä ja menettelyistä, verkkoselostuksen tietyistä osista, tietyistä hinnoitteluperiaatteista, Euroopan junanvalvontajärjestelmää (ETCS) koskevasta tilapäisestä alennuksesta, suorituskannustinjärjestelmän tietyistä osista, infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden hakijoille asetettavien vaatimusten kohdalla noudatettavista perusteista, käyttöoikeuden myöntämismenettelyn aikataulusta, säännellyistä tilinpäätöksistä ja sääntelyelinten päätöksentekoa varten kehittämistä yhteisistä periaatteista ja käytänteistä. On erityisen tärkeää, että komissio asiaa valmistellessaan toteuttaa asianmukaiset kuulemiset, myös asiantuntijatasolla. Komission olisi delegoituja säädöksiä valmistellessaan ja laatiessaan varmistettava, että asianomaiset asiakirjat toimitetaan Euroopan parlamentille ja neuvostolle yhtäaikaisesti, hyvissä ajoin ja asianmukaisesti.* [tark. 42]
- (66) *Jotta voidaan varmistaa* tämän direktiivin täytäntöönpanemiseksi tarvittavista toimenpiteistä olisi päätettävä menettelyistä *yhdenmukaiset soveltamisedellytykset*, komissiolle siirrettyä täytäntöönpanovaltaa käytettäessä 28 päivänä kesäkuuta 1999 tehdyn neuvoston päätöksen 1999/468/EY ^(*) mukaisesti *olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa. Tätä valtaa olisi käytettävä yleisistä säännöistä ja periaatteista, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat komission täytäntöönpanovalan käyttöä, 16 päivänä helmikuuta 2011 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011 ⁽²⁾ mukaisesti.* [tark. 43]
- (67) Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa tämän direktiivin tavoitteita, jotka ovat unionin rautateiden kehittämisen edistäminen, rautatieyritysten toimilupien myöntämistä koskevien laajojen periaatteiden vahvistaminen ja niiden järjestelyjen yhteensovittaminen jäsenvaltioissa, jotka koskevat rautateiden infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämistä ja käyttämisestä perittäviä maksuja, koska tällaisten toimilupien myöntämiseen ja rautatieverkkojen merkittävien osien toimintaan liittyy korostetusti kansainvälinen ulottuvuus ja koska on tarpeen varmistaa tasapuoliset ja syrjimättömät ehdot infrastruktuurin käyttöoikeudelle, vaan nämä tavoitteet voidaan niiden kansalliset rajat ylittävien vaikutusten vuoksi saavuttaa paremmin unionin tasolla Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 5 artiklassa vahvistettujen toissijaisuus- ja suhteellisuusperiaatteiden mukaisesti. Tässä direktiivissä ei ylitetä sitä, mikä on näiden tavoitteiden saavuttamiseksi tarpeen.

(*) EYVL L 184, 17.7.1999, s. 23.

(2) EUVL L 55, 28.2.2011, s. 13.

Keskiviikko 16. marraskuuta 2011

- (68) Velvollisuus saattaa tämä direktiivi osaksi kansallista lainsäädäntöä olisi rajoitettava koskemaan ainoastaan niitä säännöksiä, joilla muutetaan aikaisempien direktiivien sisältöä. Velvollisuus saattaa sisällöltään muuttumattomat säännökset osaksi kansallista lainsäädäntöä perustuu aikaisempiin direktiiveihin.
- (69) Jäsenvaltio, jolla ei ole rautatiejärjestelmää eikä välittömiä suunnitelmia rakentaa sellaista, joutuisi täyttämään suhteettoman ja hyödyttömän velvoitteen, jos sen olisi saatettava tämä direktiivi osaksi kansallista lainsäädäntöä ja pantava se täytäntöön. Sen vuoksi tällaiset jäsenvaltiot olisi vapautettava tästä velvoitteesta.
- (70) Paremmasta lainsäädännöstä tehdyn toimielinten välisen sopimuksen⁽¹⁾ 34 kohdan mukaisesti jäsenvaltioita rohkaistaan laatimaan itseään varten ja unionin edun vuoksi omia taulukoitaan, joista ilmenee mahdollisuuksien mukaan tämän direktiivin ja kansallisen lainsäädännön osaksi saattamista koskevien toimenpiteiden välinen vastaavuus, ja julkaisemaan ne.
- (71) Tämä direktiivi ei vaikuta liitteessä XI olevassa B osassa mainittuihin määräaikoihin, joihin mennessä jäsenvaltioiden on noudatettava aiempia direktiivejä.
- (71 a) *Komission olisi Euroopan parlamentin 12 päivänä heinäkuuta 2007⁽²⁾ ja ensimmäisen rautatiepaketin direktiivien täytäntöönpanosta 17 päivänä kesäkuuta 2010⁽³⁾ antamat päätöslauselmat sekä direktiivin 2001/12/EY täytäntöönpano huomioon ottaen annettava infrastruktuurin haltijan ja palvelun harjoittajan erottamista koskeva lainsäädäntöehdotus vuoden 2012 loppuun mennessä. Koska rautatiealaa ei vielä ole vapautettu täysin, olisi komission annettava markkinoiden avaamista koskeva lainsäädäntöehdotus mainittuun määräaikaan mennessä, [tark. 44]***

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

I LUKU

YLEISET SÄÄNNÖKSET

1 artikla

Kohde ja soveltamisala

1. Tässä direktiivissä säädetään:
- a) jäljempänä II luvussa vahvistettuun rautateiden infrastruktuurin hallintoon ja jäsenvaltioihin sijoittautuneiden tai sijoittautuvien rautatieyritysten rautatiekuljetustoimintaan sovellettavista säännöistä;
- b) jäljempänä III luvussa vahvistetuista arviointiperusteista, joita sovelletaan kun jäsenvaltiot myöntävät, uusivat tai muuttavat unioniin sijoittautuneille tai sijoittautuville rautatieyrityksille tarkoitettuja toimilupia;
- c) jäljempänä IV luvussa vahvistetuista rautateiden infrastruktuurin käyttömaksujen määrittämiseen ja perimiseen sekä rautateiden infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämiseen sovellettavista periaatteista ja menettelytavoista.
2. Tätä direktiiviä sovelletaan rautateiden infrastruktuurin käyttöön kotimaisessa ja kansainvälisessä rautatieliikenteessä.

⁽¹⁾ EUVL C 321, 31.12.2003, s. 1.

⁽²⁾ EUVL C 175 E, 10.7.2008, s. 551.

⁽³⁾ EUVL C 236 E, 12.8.2011, s. 125.

Keskiviikko 16. marraskuuta 2011

2 artikla

Soveltamisalan ulkopuolelle jättäminen

1. Jäljempänä olevaa II lukua ei sovelleta rautatieyrittäjiin, jotka harjoittavat ainoastaan kaupunki-, esikaupunki- tai alueellista liikennettä.
2. Jäljempänä olevan III luvun osalta jäsenvaltiot voivat jättää soveltamisalan ulkopuolelle seuraavat yritykset:
 - a) rautatieyrittäjät, jotka harjoittavat ainoastaan rautateiden henkilöliikennettä erillisissä, paikallisissa ja alueellisissa rautateiden infrastruktuureissa;
 - b) rautatieyrittäjät, jotka harjoittavat ainoastaan rautateiden henkilöliikennettä kaupungeissa tai esikaupungeissa;
 - c) rautatieyrittäjät, jotka harjoittavat ainoastaan alueellisia rautateiden tavaraliikennepalveluja;
 - d) rautatieyrittäjät, jotka harjoittavat ainoastaan tavaraliikennepalveluja yksityisomistuksessa olevassa rautateiden infrastruktuurissa, jota infrastruktuurin omistaja käyttää yksinomaan omaan tavaraliikenteeseensä tähän tarkoitukseen varatussa infrastruktuurissa.

2 a. Jäljempänä olevien 6, 7, 8 ja 13 artiklan ja IV luvun osalta jäsenvaltiot voivat jättää soveltamisalan ulkopuolelle seuraavat yritykset:

— *rautatieyrittäjät, jotka harjoittavat ainoastaan rautateiden tavaraliikennepalveluja rautateiden infrastruktuurissa, jota kyseiset yritykset hallinnoivat ennen ... (*), jonka raideleveys eroaa jäsenvaltion määräävässä asemassa olevan rautatieverkon raideleveydestä ja joka on yhdistetty kolmannen maan alueella olevaan rautateiden infrastruktuuriin, edellyttäen että hallinnoitua infrastruktuuria ei ole yksilöity unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi 7 päivänä heinäkuuta 2010 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston päätöksessä N:o 661/2010/EU ⁽¹⁾. [tark. 134 ja 135]*

3. Jäljempänä olevan IV luvun osalta jäsenvaltiot voivat jättää soveltamisalan ulkopuolelle seuraavat:
 - a) erilliset rautateiden infrastruktuurin henkilöliikenteen lähiverkot ja alueelliset verkot;
 - b) verkot, jotka on tarkoitettu ainoastaan rautateiden henkilöliikenteen kaupunki- ja esikaupunkiliikennepalveluihin;
 - c) alueelliset verkot, joita 1 kohdan 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;
 - e) rautatiepalvelut, jotka toteutetaan kauttakuljetuksina unionin kautta.

Jäsenvaltiot voivat päättää määrittää kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisen aikataulua varten muita ajanjaksoja ja määräaikoja kuin ne, joita tarkoitetaan 43 artiklan 2 kohdassa, liitteessä VIII olevassa 4 kohdan b alakohdassa ja liitteessä IX olevassa 3, 4 ja 5 kohdassa, kun kyse on kansainvälisistä reiteistä, jotka perustetaan yhteistyössä kolmansien maiden infrastruktuurin haltijoiden kanssa rataverkkoon, jonka raideleveys eroaa unionin pääasiallisen rataverkon raideleveydestä. [tark. 45]

(*) Tämän direktiivin voimaantulopäivä.

(1) EUVL L 204, 5.8.2010, s. 1.

Keskiviikko 16. marraskuuta 2011

3 a. Jäsenvaltiot voivat jättää 31 artiklan 5 kohdan soveltamisalan ulkopuolelle sellaiset kalustoyksiköt, jotka liikennöivät tai joiden on tarkoitus liikennöidä kolmansista maista tai kolmansiin maihin, joiden raideleveys eroaa unionin pääasiallisen rautatieverkon raideleveydestä. [tark. 46]

4. Tätä direktiiviä ei sovelleta yrityksiin, joiden junaliikenne rajoittuu ainoastaan sukkulaliikennepalvelujen tarjoamiseen maantieliikenteen ajoneuvoille Kanaalitunnelin läpi, eikä sukkulaliikennepalveluihin, joita tarjotaan maantieliikenteen ajoneuvoille Kanaalitunnelin läpi, lukuun ottamatta 6 artiklan 1 kohtaa, 10, 11, 12 ja 28 artiklaa.

5. Jäsenvaltiot voivat jättää 10, 11, 12 ja 28 artiklan soveltamisalan ulkopuolelle rautatiepalvelut, jotka toteutetaan kauttakuljetuksina unionin kautta ja jotka alkavat ja päättyvät unionin alueen ulkopuolella.

3 artikla

Määritelmät

Tässä direktiivissä tarkoitetaan

- 1) 'rautatieyrityksellä' tämän direktiivin mukaisesti toimiluvan saanutta julkista tai yksityistä yritystä, jonka päätoimena on rautateiden tavara- ja/tai henkilöliikenteen harjoittaminen ja joka on velvollinen huolehtimaan vetopalveluista; tähän kuuluvat myös yksinomaan vetopalveluja tarjoavat yritykset;
- 2) 'infrastruktuurin haltijalla' elintä tai yritystä, joka on vastuussa erityisesti rautateiden infrastruktuurin rakentamisesta, hallinnoinnista ja kunnossapidosta, mukaan lukien liikenteen hallinta sekä ohjaus, hallinta ja merkinanto; ~~verkkoa tai verkon osaa koskevat, sovellettavia turvallisuusmääräyksiä noudattaen;~~ infrastruktuurin haltijan **keskeiset** tehtävät ~~voidaan antaa eri elimille tai yrityksille ovat seuraavat: reittien jakamista koskeva päätöksenteko, johon sisältyy saatavuuden määrittely ja arviointi sekä yksittäisten reittien jakaminen sekä infrastruktuurimaksuja koskeva päätöksenteko, mukaan lukien maksujen määrittäminen ja periminen, ja infrastruktuuri-investointeja koskeva päätöksenteko;~~ [tark. 47]
- 2 a) 'sääntelyelimellä' elintä, joka valvoo asianomaisten säännösten asianmukaista soveltamista jäsenvaltiossa, ei millään tavoin osallistu politiikan suunnitteluun ja toimii täysin erillään yrityksistä, etenkin 1 ja 2 kohdassa tarkoitetuista yrityksistä; [tark. 48]
- 3) 'rautateiden infrastruktuurilla' kaikkia niitä nimikkeitä, jotka luetellaan ~~4 päivänä kesäkuuta 1970 annetun asetuksen (ETY) N:o 1108/70 tämän direktiivin liitteessä I olevien kirjanpitoaavojen eri kohtiin sisältyvistä eristä 18 päivänä joulukuuta 1970 annetun komission asetuksen (ETY) N:o 2598/70 (*) liitteessä I olevassa A osastossa ja jotka selvyuden vuoksi sisältyvät tämän direktiivin liitteeseen I;~~ [tark. 49]
- 4) 'kansainvälisellä tavaraliikennepalvelulla' liikennepalveluja, joissa juna ylittää vähintään yhden jäsenvaltion rajan; juna voidaan liittää toiseen ja/tai jakaa osiin ja eri osilla voi olla eri lähtöpaikat ja määränpää edellyttäen, että kaikki vaunut ylittävät vähintään yhden rajan;
- 5) 'kansainvälisellä henkilöliikennepalvelulla' henkilöliikennepalvelua, jossa juna ylittää vähintään yhden jäsenvaltion rajan ja jossa palvelun päätarkoituksena on kuljettaa matkustajia eri jäsenvaltioissa sijaitsevien asemien välillä; juna voidaan liittää toiseen ja/tai jakaa osiin ja eri osilla voi olla eri lähtöpaikat ja määränpää edellyttäen, että kaikki vaunut ylittävät vähintään yhden rajan;

(*) EYVL L 278, 23.12.1970, s. 1.

Keskiviikko 16. marraskuuta 2011

- 6) 'kaupunki- ja esikaupunkiliikenteellä' liikennettä, jota hoidetaan kaupunkikeskuksen tai taajaman sekä tällaisen kaupunkikeskuksen tai taajaman ja ympäristöalueiden kuljetustarpeiden täyttämiseksi;
- 7) 'alueellisella liikenteellä' liikennettä, jota hoidetaan *yhden* alueen *tai raja-alueiden* kuljetustarpeiden täyttämiseksi; [**tark. 50**]
- 8) 'kauttakuljetuksella' unionin alueen kautta kulkemista lastaamatta tai purkamatta tavaroita ja/tai ottamatta tai jättämättä matkustajia unionin alueella;
- 9) 'toimiluvalla' jäsenvaltion yritykselle myöntämää lupaa, jolla tunnustetaan sen oikeus tarjota rautatieliikennepalveluja; kyseinen toimintaoikeus voidaan rajoittaa tietyn tyyppisten palvelujen tarjoamiseen;
- 10) 'toimilupaviranomaisella' viranomaista, joka jäsenvaltiossa vastaa toimilupien myöntämisestä;
- 11) 'käyttöoikeuden myöntämisellä' infrastruktuurin haltijan suorittamaa rautateiden infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämistä;
- 12) 'hakijalla' rautatieyritystä ja muita oikeushenkilöitä tai luonnollisia henkilöitä, kuten asetuksessa (EY) N:o 1370/2007 tarkoitettuja toimivaltaisia viranomaisia sekä laivaajia, huolitsijoita ja yhdistettyjen kuljetusten harjoittajia, jotka joko julkisen palvelun tarjoamiseen liittyvistä tai kaupallisista syistä haluavat hankkia infrastruktuurikapasiteettia;
- 13) 'ylikuormitetulla infrastruktuurilla' infrastruktuurin osuutta, johon kohdistuvaa infrastruktuurikapasiteetin kysyntää ei voida tiettyinä aikoina täysin tyydyttää edes kapasiteetin varaushakemusten yhteensovittamisen jälkeen;
- 14) 'kapasiteetin vahvistamissuunnitelmalla' toimenpidettä tai toimenpiteiden sarjaa, jonka toteuttamiselle on vahvistettu aikataulu ja jonka tarkoituksena on vähentää niitä kapasiteetin rajoitteita, jotka ovat johtaneet infrastruktuurin osuuden nimeämiseen "ylikuormitetuksi infrastruktuuriksi";
- 15) 'yhteensovittamisella' menettelyä, jonka avulla infrastruktuurin haltija ja hakijat yrittävät ratkaista tilanteet, joissa on kilpailevia infrastruktuurikapasiteettia koskevia varaushakemuksia;
- 16) 'puitesopimuksella' julkis- tai yksityisoikeudellista oikeudellisesti sitovaa yleistä sopimusta, jossa määritetään hakijan ja infrastruktuurin haltijan oikeudet ja velvoitteet yhtä liikenteen aikataulun kautta pidemmäksi ajaksi myönnettävän infrastruktuurikapasiteetin ja samalta ajalta perittävien maksujen osalta;
- 17) 'infrastruktuurikapasiteetilla' mahdollisuutta laatia aikatauluja reiteille, joiden käyttöoikeutta on haettu tietyn ajaksi infrastruktuurin jollekin osuudelle;
- 18) 'verkolla' koko infrastruktuurin haltijan hallinnoimaa rautateiden infrastruktuuria;
- 19) 'verkkoselostuksella' asiakirjaa, jossa esitellään yksityiskohtaisesti hinnoittelujärjestelmien ja kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisyjärjestelmien yleiset säännöt, määräajat, menettelyt ja perusteet; muut tiedot, joita tarvitaan infrastruktuurikapasiteettia koskevissa hakemuksissa mukaan lukien;

Keskiviikko 16. marraskuuta 2011

- 20) 'reitillä' infrastruktuurikapasiteettia, joka tarvitaan tietyn junan kuljettamiseen paikasta toiseen tietyinä ajanjaksona;
- 21) 'liikenteen aikataululla' tietoja, joissa määritellään kaikki junien ja liikkuvan kaluston suunniteltu liikkuminen kyseisessä infrastruktuurissa aikataulun voimassaoloaikana.

II LUKU

UNIONIN RAUTATEIDEN KEHITTÄMINEN

1 JAKSO

Hallinnon riippumattomuus

4 artikla

Rautatieyritysten ja infrastruktuurin haltijoiden riippumattomuus

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että rautatieyrityksillä, jotka ovat jäsenvaltioiden suorassa tai epä-suorassa omistuksessa tai määräysvallassa, on liikkeenjohdon ja hallinnon sekä hallinnon, talouden ja kirjanpidon sisäisen tarkastuksen osalta riippumaton asema siten, että erityisesti niiden varat, talousarviot ja tilit ovat erillään valtion varoista, talousarviosta ja tileistä.

2. Infrastruktuurin haltijan on noudatettava jäsenvaltioiden vahvistamia hinnoittelua ja käyttöoikeuden myöntämistä koskevia puitteita ja erityisiä sääntöjä, mutta se on myös vastuussa omasta liikkeenjohdostaan, hallinnostaan ja sisäisestä tarkastuksestaan.

2 a. Infrastruktuurin haltijan on hallinnoitava omia tietotekniikkapalvelujaan sen varmistamiseksi, että kaupallisesti arkaluonteiset tiedot suojataan asianmukaisesti. [tark. 51]

2 b. Jäsenvaltioiden on myös varmistettava, että sekä rautatieyritykset että infrastruktuurin haltijat, jotka eivät ole täydellisesti riippumattomia toisistaan, ovat vastuussa omasta henkilöstöpolitiikastaan. [tark. 52]

5 artikla

Rautatieyritysten johtaminen kaupallisten periaatteiden mukaisesti

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että rautatieyritykset voivat mukauttaa toimintansa markkinoiden mukaan ja hoitaa tätä toimintaa hallintoelintensä vastuulla tarjotakseen tehokkaita ja tarkoituksenmukaisia palveluja vaadittuun palvelutasoon nähden mahdollisimman alhaisin kustannuksin.

Rautatieyrityksiä on niiden omistusjärjestelyistä riippumatta johdettava kaupallisiin yhtiöihin soveltuvien periaatteiden mukaisesti. Tämä koskee myös jäsenvaltioiden niille asettamia julkisen palvelun velvoitteita ja valtion toimivaltaisten viranomaisten kanssa tehtyjä julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia.

2. Rautatieyritysten on laadittava liiketoimintasuunnitelmansa, mukaan lukien investointi- ja rahoitus-ohjelmat. Nämä suunnitelmat on laadittava taloudellisen tasapainon sekä muiden teknisten, kaupallisten ja varainhoidon tavoitteiden saavuttamiseksi; suunnitelmissa on myös ilmoitettava keinot, joilla nämä tavoitteet voidaan saavuttaa.

3. Kunkin jäsenvaltion antamat yleiset poliittiset suuntaviivat sekä kansalliset, mahdollisesti monivuotiset suunnitelmat ja sopimukset, mukaan lukien investointi- ja rahoitussuunnitelmat, huomioon ottaen rautatieyrityksillä on erityisesti oltava vapaus:

Keskiviikko 16. marraskuuta 2011

- a) luoda sisäinen organisaationsa, sanotun kuitenkin rajoittamatta 7, 29 ja 39 artiklan säännösten soveltamista;
- b) säädellä palvelujen tarjoamista ja niiden pitämistä kaupan sekä määrätä niiden hinnoittelusta, sanotun kuitenkin rajoittamatta asetuksen (EY) N:o 1370/2007 soveltamista;
- c) päättää henkilöstöään, varojaan ja hankintojaan koskevista asioista;
- d) laajentaa markkinaosuuttaan, kehittää uutta teknologiaa ja uusia palveluja sekä ottaa käyttöön uudistavia johtamismenetelmiä;
- e) kehittää uutta rautatiealaan liittyvää toimintaa.

4. Jos rautatieyrittäjä on suoraan tai välillisesti jäsenvaltion omistuksessa tai määräysvallassa, jäsenvaltion määräysvalta sen johtamisen suhteen ei saa ylittää niitä johtamiseen liittyviä oikeuksia, joita yksityisten osakeyhtiöiden osakkeenomistajilla saa kansallisen yhtiöoikeuden mukaisesti olla. Edellä 3 kohdassa mainitut poliittiset suuntaviivat, jotka valtio voi vahvistaa yhtiöille osakkeenomistajien määräysvallan osalta, saavat olla ainoastaan yleisiä, eivätkä ne saa vaikuttaa johdon tekemiin erityisiin liiketoimintaa koskeviin päätöksiin.

2 JAKSO

Infrastruktuurin hallinnon ja kuljetustoiminnan sekä eri kuljetustoimintojen erottaminen

6 artikla

Tilien **läpinäkyvä** eriyttäminen

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että rautatieyrittäjien liikenteen harjoittamiseen liittyvästä liiketoiminnasta ja rautateiden infrastruktuurin hoitoon liittyvästä liiketoiminnasta pidetään erillisiä tuloslaskelmia ja taseita ja että nämä julkaistaan erillisinä. Jommallekummalle toiminnalle maksettavaa julkista rahoitusta ei saa siirtää toiselle.
2. Jäsenvaltiot saavat myös määrätä, että tämä erottaminen edellyttää erillisten yksiköiden perustamista yksittäiseen yritykseen tai että infrastruktuuria ja kuljetuspalveluja hoitavat erilliset yksiköt, **jotta varmistetaan kilpailun kehittyminen, jatkuvat investoinnit ja rautatieliikenteen palvelujen tarjoamisen kustannustehokkuus.**
3. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että rautateiden tavaraliikennepalvelujen tarjoamiseen liittyvästä liiketoiminnasta ja henkilöliikennepalvelujen tarjoamiseen liittyvästä toiminnasta tehdään erilliset tuloslaskelmat ja taseet ja että ne julkaistaan. Julkisine palveluina tarjottaviin liikennepalveluihin maksettava julkinen rahoitus on kirjattava kunkin julkisia palveluja koskevan sopimuksen osalta erikseen asianmukaisille tileille, eikä sitä saa siirtää muiden liikennepalvelujen tarjoamiseen liittyvään tai muuhun liiketoimintaan.
4. ~~Edellä~~ **Infrastruktuurikustannusten täydellisen avoimuuden varmistamiseksi** 1 ja 3 kohdassa tarkoitettujen eri toimintojen kirjanpitoa on hoidettava siten, että on mahdollista valvoa ~~kieltoa, joka koskee yhteen toiminnan lajiin myönnettävien näiden kohtien säännösten noudattamista sekä infrastruktuurimaksuista saatujen tulojen, muista kaupallisista toimista aiheutuvien ylijäämien ja infrastruktuurin haltijalle maksettujen julkisten ja yksityisten varojen siirtämistä toiseen toimintaan. Rautatieyrittäjä tai rautatieyrittäjästä hallitseva elin tai yritys ei saa käyttää infrastruktuurin haltijan tuloja millään tavoin, sillä se voisi vahvistaa rautatieyrittäjän markkina-asemaa tai mahdollistaa taloudellisten etujen saavuttamisen muiden rautatieyrittäjien kustannuksella. Tällä kohdalla ei estetä rautatieyrittäjästä hallitsevan elimen tai yrityksen infrastruktuurin haltijalle myöntämisen pääoman takaisinmaksua, markkinaehtoiset korot mukaan luettuina, 55 artiklassa tarkoitetun sääntelyelimen valvonnassa. [tark. 53]~~

7 artikla

Olennaisten toimintojen riippumattomuus infrastruktuurin haltijasta

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että **3 artiklan 3 kohdassa tarkoitettun** infrastruktuurin yhtäläisten ja ketään syrjimättömien käyttömahdollisuuksien, ~~liitteessä II luetellut~~ toiminnot annetaan tehtäväksi sellaisille elimille tai yrityksille, jotka eivät itse harjoita rautatieliikennepalveluja. Organisatorisesta rakenteesta riippumatta on voitava osoittaa, että tämä tavoite on saavutettu. **Rautatieyritysten ja infrastruktuurin haltijoiden välinen tehokas yhteistyö on kuitenkin välttämätöntä hallittaessa liikennettä verkossa.**

~~Liitettä II voidaan muuttaa kokemuksen perusteella 60 artiklassa tarkoitettua menettelyä noudattaen.~~

Jäsenvaltiot voivat kuitenkin antaa rautatieyritykselle tai muulle elimelle vastuun rautateiden infrastruktuurin kehittämisen edistämisestä esimerkiksi investoinneilla, kunnossapidolla ja rahoituksella.

2. Jos infrastruktuurin haltija ei ole oikeudelliselta muodoltaan, organisaatioltaan tai päätöksenteoltaan rautatieyrityksestä riippumaton, IV luvun 3 ja 4 jaksossa esitetyt toiminnot suorittaa hinnoitteluelin ja käyttöoikeuden myöntävä elin, jotka ovat oikeudelliselta muodoltaan, organisaatioltaan ja päätöksenteoltaan rautatieyrityksestä riippumattomia.

3. Jäljempänä olevan IV luvun 2 ja 3 jaksossa olevia viittauksia infrastruktuurin haltijan olennaisiin toimintoihin on pidettävä viittauksina hinnoitteluelimeen ja käyttöoikeuden myöntävään elimeen niiden toimiessa toimivaltuuksiensa mukaisesti.

3 a. Komissio antaa 31 päivään joulukuuta 2012 mennessä ehdotuksen direktiiviksi, joka sisältää infrastruktuurin hallinnon ja kuljetustoiminnan erottamista koskevia säännöksiä, sekä ehdotuksen kotimaisten henkilöliikennemarkkinoiden avaamiseksi siten, että rautatieliikennepalveluiden laatu ei heikene ja julkisen palvelun velvoitteiden noudattaminen varmistetaan. [tark. 54 ja 137]

3 JAKSO

Taloudellisen aseman parantaminen

8 artikla

Infrastruktuurin haltijan vakaa rahoitus

1. Jäsenvaltioiden on kehitettävä kansallista rautateiden infrastruktuuriaan ottaen tarvittaessa huomioon unionin yleiset tarpeet. Tätä varten niiden on julkaistava viimeistään... (*) **ja kaikkien intressitahojen ja sidosryhmien, kuten asianomaisten paikallisten ja alueellisten viranomaisten, ammattiliittojen, ammattiyhdistysten sekä käyttäjien edustajien kuulemisen jälkeen** rautateiden infrastruktuurin kehittämisstrategia, jonka tavoitteena on tulevaisuuden liikkumistarpeisiin vastaaminen rautatiejärjestelmän vakaan ja kestäväen rahoituksen avulla. Strategian on katettava vähintään ~~viisivuotinen~~ **seitsemän vuoden jakso**, ja se on voitava uusia.

2. **Jos tulot eivät riitä kattamaan infrastruktuurin haltijan rahoitustarpeita**, jäsenvaltiot ~~saavat~~ **myöntävät** myös ~~myöntää~~ infrastruktuurin haltijalle, ottaen asianmukaisesti huomioon perussopimuksen 93, 107 ja 108 artiklan, sen tehtäviä, infrastruktuurin kokoa ja rahoitustarpeita vastaavaa rahoitusta, erityisesti uusien investointien kattamiseksi, **jollei tämän direktiivin 31 ja 32 artiklan mukaisesta hinnoittelukehyksestä muuta johdu.**

(*) Joka kaksi vuotta tämän direktiivin voimaantulosta.

Keskiviikko 16. marraskuuta 2011

3. Infrastruktuurin haltijan on hyväksyttävä valtion määrittämän yleisen politiikan puitteissa ja 1 kohdassa tarkoitettu rautateiden infrastruktuurin kehittämisstrategia huomioon ottaen liiketoimintasuunnitelma, joka sisältää investointi- ja rahoitusohjelmat. Suunnitelmalla on pyrittävä infrastruktuurin optimaaliseen ja tehokkaaseen käyttöön, saataville asettamiseen ja kehittämiseen, varmistamaan rahoituksen tasapaino ja antamaan keinot saavuttaa kyseiset tavoitteet. Infrastruktuurin haltijan on varmistettava, että hakijoita kuullaan **ketään syrjimättömällä tavalla** ennen liiketoimintasuunnitelman investointisuunnitelman hyväksymistä **käyttöoikeuksia ja käyttöä koskevien edellytysten sekä infrastruktuurin luonteen, tarjonnan ja kehittämisen osalta**. Jäljempänä 55 artiklassa tarkoitettun sääntelyelimen on annettava lausunto, joka ei ole sitova, liiketoimintasuunnitelman asianmukaisuudesta niiden tavoitteiden saavuttamiseksi **siitä, sisältykö liiketoimintasuunnitelmaan hakijoiden välistä syrjintää**.

4. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että tavanomaisissa liikeolosuhteissa ja enintään ~~kolmen vuoden~~ **kahden vuoden** aikana infrastruktuurin haltijan tileissä ovat keskenään tasapainossa toisaalta infrastruktuurin käyttömaksuista saatavat tulot, muista kaupallisista toimista aiheutuvat ylijäämät, **yksityisistä lähteistä saadut avustukset, joita ei tarvitse maksaa takaisin**, ja valtion rahoituksesta toisaalta infrastruktuurista aiheutuvat ~~menot~~, mukaan lukien mahdolliset ennakkomaksut valtiolta, **sekä toisaalta infrastruktuurista aiheutuvat menot, tarvittaessa infrastruktuurin pitkän aikavälin uudistamisen kestävä rahoitus mukaan lukien**. [tark. 55]

Jäsenvaltio voi 31 ja 32 artiklassa säädettyjen hinnoitteluperiaatteiden puitteissa edellyttää, että infrastruktuurin haltija saattaa tilinsä tasapainoon ilman valtion rahoitusta, sanotun kuitenkaan rajoittamatta sitä, että pitkän aikavälin tavoitteena saattaa olla se, että infrastruktuurin käyttäjä kattaa kaikkien liikennemuotojen infrastruktuurikustannukset tasapuolisen ja syrjimättömän liikennemuotojen välisen kilpailun pohjalta, jos rautatieliikenne pystyy kilpailemaan muiden liikennemuotojen kanssa.

9 artikla

Läpinäkyvä velkahuojennus

1. Jäsenvaltioiden on luotava asianmukaiset mekanismit julkisessa omistuksessa tai määräysvallassa olevien yritysten velkaantumisen vähentämiseksi tasolle, joka ei ole esteenä moitteettomalle varainhoidolle, sekä niiden taloudellisen aseman parantamiseksi, sanotun kuitenkaan rajoittamatta unionin valtioneuvoston päätösten soveltamista ja perussopimuksen 93, 107 ja 108 artiklan noudattamista.

2. Edellä 1 kohdassa tarkoitettuihin tarkoituksiin jäsenvaltioiden on edellytettävä erillisen yksikön perustamista kirjanpitoyksikköjen yhteyteen velkojen kuolettamista varten.

Yksikön taseessa saadaan ottaa huomioon, siihen asti kunnes ne on kuoletettu, kaikki velat, jotka yritys ottaa sekä investointien rahoittamiseksi että rautatieliikenteen harjoittamisesta tai rautateiden infrastruktuurista johtuvien ylimääräisten käyttökustannusten kattamiseksi. Tytäryhtiöiden toiminnasta johtuvia velkoja ei oteta huomioon.

3. Edellä olevia 1 ja 2 kohtaa ei sovelleta sellaisiin velkoihin tai niiden korkoihin, joita yrityksille on aiheutunut ... (*) ~~15 päivän maaliskuuta 2001 jälkeentä unioniin liittymisen jälkeen niiden jäsenvaltioiden osalta, jotka ovat liittyneet unioniin 15 päivän maaliskuuta 2001 jälkeen~~. [tark. 56]

4 JAKSO

Oikeus käyttää rautateiden infrastruktuuria ja palveluja

10 artikla

Rautateiden infrastruktuurin käyttöoikeutta koskevat ehdot

1. Tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluville rautatieyrityksille on myönnettävä yhtäläisin, syrjimättömin ja läpinäkyvin ehdoin oikeus käyttää infrastruktuuria kaikissa jäsenvaltioissa kaikenlaisien rautateiden tavaraliikennepalvelujen suorittamiseen. Tämä koskee myös oikeutta käyttää satamiin johtavia ratoja.

(*) Tämän direktiivin voimaantulopäivä.

Keskiviikko 16. marraskuuta 2011

2. Tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluville rautatieyrityksille on myönnettävä oikeus infrastruktuurin käyttöön kaikissa jäsenvaltioissa kansainvälisten henkilöliikennepalvelujen tarjoamiseksi. Rautatieyrityksillä on kansainvälisiä henkilöliikennepalveluja tarjotessaan oikeus ottaa ja jättää matkustajia kansainvälisellä reittisuudella sijaitsevilla asemilla, myös niillä, jotka ovat samassa jäsenvaltiossa.

Oikeus niiden jäsenvaltioiden infrastruktuurin käyttöön, joissa rautateiden kansainvälisen henkilöliikenteen osuus on yli puolet kyseisen jäsenvaltion rautatieyritysten henkilöliikenteen liikevaihdosta, on myönnettävä viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2011.

Jäljempänä 55 artiklassa tarkoitettun yhden tai useamman asianomaisen sääntelyelimen on määritettävä asianomaisten toimivaltaisten viranomaisten tai asianomaisten rautatieyritysten pyynnöstä, onko palvelun päätarkoituksena matkustajien kuljettaminen eri jäsenvaltioissa sijaitsevien asemien välillä.

Infrastruktuurin käyttöä sääntelevät ehdot eivät saa missään tapauksessa johtaa siihen, että matkustajat eivät voi saada tietoja tai ostaa lippua matkustaakseen paikasta toiseen riippumatta siitä, kuinka monta rautatieliikenteen harjoittajaa tarjoaa kokonaisia tai osittaisia henkilöliikennepalveluja näiden kahden paikan välillä. [tark. 57]

Komissio voi hyväksyä **hyväksyy sääntelyelinten saamien kokemusten perusteella ...** (*) täytäntöönpanotoimenpiteitä, joissa vahvistetaan tämän kohdan soveltamiseksi noudatettavan menettelyn ja perusteiden yksityiskohdat. Kyseiset toimenpiteet, joiden tarkoituksena on varmistaa tämän direktiivin täytäntöönpano yhdenmukaisin edellytyksin, annetaan täytäntöönpanosäädöksinä 64 artiklan ~~3 kohdan mukaisesti~~ **3 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen. [tark. 58]**

11 artikla

Käyttöoikeuden ja matkustajien ottamista ja jättämistä koskevan oikeuden rajoittaminen

1. Jäsenvaltiot voivat rajoittaa 10 artiklassa säädettyä käyttöoikeutta tietyn lähtöpaikan ja määrän välisellä osuudella tarjottavien sellaisten palvelujen osalta, joista on tehty yksi tai useampi voimassa olevan unionin lainsäädännön mukainen julkisia palveluhankintoja koskeva sopimus. Tällaisella rajoittamisella ei saa rajoittaa oikeutta ottaa ja jättää matkustajia kansainvälisellä reittisuudella sijaitsevilla asemilla, myös niillä, jotka ovat samassa jäsenvaltiossa, paitsi jos tämän oikeuden käyttäminen vaarantaisi julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen taloudellisen tasapainon.

2. Jäljempänä 55 artiklassa tarkoitettun yhden tai useamman asianomaisen sääntelyelimen on määritettävä objektiivisen taloudellisen arvioinnin ja ennalta määritettyjen perusteiden mukaisesti, vaarantuuko julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen taloudellinen tasapaino, jonkin seuraavista pyynnöstä:

- a) julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen tehnyt yksi tai useampi toimivaltainen viranomainen;
- b) muu asiaan liittyvä toimivaltainen viranomainen, jolla on tämän artiklan nojalla oikeus rajoittaa käyttöoikeutta;
- c) infrastruktuurin haltija;
- d) julkisia palveluhankintoja koskevaa sopimusta täytäntöön paneva rautatieyritys.

(*) **Joka on 18 kuukauden kuluttua tämän direktiivin voimaantulosta.**

Keskiviikko 16. marraskuuta 2011

Toimivaltaisten viranomaisten ja julkisia palveluja tarjoavien rautatieyritysten on toimitettava yhdelle tai useammalle asianomaiselle sääntelyelimelle tiedot, joita päätöksen tekeminen kohtuudella edellyttää. Sääntelyelimen on tarkasteltava toimitettuja tietoja, tarvittaessa kaikkia asianomaisia osapuolia kuullen, ja annettava asianomaisille osapuolille tiedoksi perusteltu päätöksensä ~~ennalta määritetyn kohtuullisen ajan ja joka tapauksessa kahden~~ kuukauden kuluessa ~~kaikkien asianomaisten tietojen~~ **2 kohdassa tarkoitettun pyynnön** vastaanottamisesta. [tark. 59]

3. Sääntelyelimen on perusteltava päätöksensä ja asetettava määräaika, jonka kuluessa, ja edellytykset, joiden mukaisesti jokin seuraavista voi pyytää päätöksen uudelleen tarkastelua:

- a) asianomainen yksi tai useampi toimivaltainen viranomainen;
- b) infrastruktuurin haltija;
- c) julkisia palveluhankintoja koskevaa sopimusta täytäntöön paneva rautatieyritys;
- d) käyttöoikeutta hakeva rautatieyritys.

4. Komissio ~~voi hyväksyä~~ **hyväksyy sääntelyelinten saamien kokemusten perusteella ...** (*) täytäntöönpanotoimenpiteitä, joissa vahvistetaan tämän artiklan 1, 2 ja 3 kohdan soveltamiseksi noudatettavan menettelyn ja perusteiden yksityiskohdat. Kyseiset toimenpiteet, joiden tarkoituksena on varmistaa tämän direktiivin täytäntöönpano yhdenmukaisin edellytyksin, annetaan täytäntöönpanosäädöksinä 64 artiklan ~~3 kohdan mukaisesti~~ **3 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.** [tark. 60]

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

6. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että 1, 2, 3 ja 5 kohdassa tarkoitettuihin päätöksiin voidaan hakea muutosta.

12 artikla**Henkilöliikennepalveluja tarjoavilta rautatieyrityksiltä perittävä maksu**

1. Jäsenvaltiot voivat tässä artiklassa säädetyin edellytyksin sallia, että rautateiden henkilöliikenteestä vastaava viranomainen perii henkilöliikennepalveluja tarjoavilta rautatieyrityksiltä maksun sellaisten viranomaisen toimivallan piiriin kuuluvien reittiosuuksien käytöstä, joilla liikennöidään kahden kyseisessä jäsenvaltiossa olevan aseman välillä, sanotun kuitenkin rajoittamatta 11 artiklan 2 kohdan soveltamista.

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

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

(*) **Joka on 18 kuukauden kuluttua tämän direktiivin voimaantulosta.**

Keskiviikko 16. marraskuuta 2011

3. Maksun on oltava unionin lainsäädännön mukainen ja sen on noudatettava erityisesti oikeudenmukaisuuden, avoimuuden, syrjimättömyyden ja suhteellisuuden periaatetta etenkin palvelusta matkustajalta perittävän keskimääräisen hinnan ja maksun suuruuden osalta. Tämän kohdan mukaisesti perittyjen maksujen kokonaismäärä ei saa vaarantaa sen rautateiden henkilöliikennepalvelun taloudellista elinkelpoisuutta, josta ne peritään.

4. Asianomaisten viranomaisten on säilytettävä tiedot maksuista, jotta niiden alkuperä ja käyttö voidaan jäljittää. Jäsenvaltioiden on toimitettava nämä tiedot komissiolle.

Komissio valmistelee vertailevan analyysin perittävien maksujen määrittämismenetelmistä jäsenvaltioissa, jotta voidaan ottaa käyttöön yhdenmukainen laskutapa maksujen määrittämiseksi. [tark. 61]

13 artikla

Palvelujen käyttöoikeutta koskevat ehdot

1. **Infrastruktuurin haltijoiden** on tarjottava **kaikille** rautatieyrityksille ketään syrjimättömin perustein liitteessä III olevassa 1 kohdassa vahvistetut vähimmäiskäyttömahdollisuudet.

2. ~~Kaikkien~~ Palvelun harjoittajien on tarjottava liitteessä III olevassa 2 kohdassa tarkoitettuja palveluja **56 artiklassa tarkoitetun sääntelyelimen valvonnassa ja** ketään syrjimättömällä tavalla **kaikille rautatieyrityksille mahdollisuus käyttää liitteessä III olevassa 2 kohdassa tarkoitettuja varusteita, radan käyttömahdollisuus mukaan lukien, sekä kyseisillä varusteilla tarjottuja palveluja.**

Jos **liitteessä III olevassa 2 kohdassa tarkoitetun** palvelun harjoittaja kuuluu elimeen tai yritykseen, joka on myös aktiivinen ja toimii määrävässä asemassa vähintään yhdellä niistä rautatieliikennepalvelujen markkinoista, joilla palvelua käytetään, palvelun harjoittajan on oltava ~~oikeudellisesti~~, organisatorisesti ja päätöksenteon osalta riippumaton kyseisestä elimestä tai yrityksestä. **Palvelun harjoittajalla ja kyseisellä elimellä tai yrityksellä on oltava erillinen kirjanpito, myös erilliset tuloslaskelmat ja taseet.**

Rautatieyritysten ~~hakemukset~~ **hakemuksiin** palvelun käyttöoikeuden saamiseksi **on vastattava kansallisen sääntelyelimen asettamaan määräaikaan mennessä ja hakemukset** voidaan evätä ainoastaan, jos on olemassa toteuttamiskelpoisia vaihtoehtoja, jotka mahdollistavat niille kyseessä olevan tavara- tai henkilöliikennepalvelun harjoittamisen samalla reittiosuudella taloudellisesti hyväksyttävien edellytyksin. ~~Toteuttamiskelpoisten vaihtoehtojen olemassaolon todistaminen kuuluu palvelun harjoittajalle.~~ **Jos palvelun harjoittaja epää palvelunsa käyttöoikeuden, palvelun harjoittajan on esitettävä taloudellisesti ja teknisesti toteuttamiskelpoinen vaihtoehto ja perusteltava epäamisensä kirjallisesti. Epääminen ei velvoita palvelun harjoittajaa tekemään investointeja resursseihin tai varusteisiin rautatieyritysten kaikkien hakemusten täyttämiseksi.**

Jos palvelun harjoittaja saa keskenään ristiriitaisia pyyntöjä, sen on yritettävä sovittaa kaikki pyynnöt mahdollisimman hyvin yhteen. Jos toteuttamiskelpoisia vaihtoehtoja ei ole saatavilla ja kaikkien palvelun käyttöoikeutta koskevien pyyntöjen toteuttaminen ei ole osoitettujen tarpeiden perusteella mahdollista, 55 artiklassa tarkoitetun sääntelyelimen on omasta aloitteestaan tai **hakijan esittämän** valituksen johdosta toteutettava **kaikkien asianomaisten sidosryhmien tarpeet huomioon ottaen** asianmukaisia toimia varmistaa, että asianmukainen osuus kapasiteetista osoitetaan rautatieyrityksille, jotka eivät kuulu samaan elimeen tai yritykseen kuin palvelun harjoittaja. ~~Tiettyä~~ Uutta liikkuva kalustoa **suurnopeuskalustoa** varten kehitetyt, **Euroopan laajuisten suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän liikkuvan kaluston osajärjestelmää koskevasta yhteentoimivuuden teknisestä eritelmästä 21 päivänä helmikuuta 2008 tehdyssä komission päätöksessä 2008/232/EY⁽¹⁾ tarkoitetut** uudet kunnossapitovarat tai muut tekniset varusteet voidaan kuitenkin varata yhden rautatieyrityksen käyttöön ~~viiden~~ **kymmenen** vuoden ajaksi niiden käyttöönotosta.

(1) EUVL L 84, 26.3.2008, s. 132.

Keskiviikko 16. marraskuuta 2011

Jos palvelua ei ole käytetty vähintään kahteen peräkkäiseen vuoteen **ja rautatieyritykset ovat ilmaisseet palvelun harjoittajalle osoitettuun tarpeeseen perustuvan kiinnostuksensa palvelun käyttöön**, sen omistajan on ilmoitettava palvelun olevan vuokrattavissa **rautatieliikenteeseen liittyviä toimintoja varten, paitsi jos palvelun harjoittaja osoittaa, että käynnissä olevan käyttötarkoituksen muuttamisen vuoksi mikään rautatieyritys ei voi sitä käyttää.**

3. Jos ~~infrastruktuurin haltija~~ **palvelun harjoittaja** tarjoaa jotakin liitteessä III olevassa 3 kohdassa tarkoitetuista palveluista lisäpalveluina, sen on toimitettava ne syrjimättömästi rautatieyritysten pyynnöstä.

4. Rautatieyritykset voivat hakea muita liitteessä III olevassa 4 kohdassa lueteltuja oheispalveluja infrastruktuurin haltijalta tai muilta palvelujen **palveluntarjonnassa tarvittavien varusteiden** tarjoajilta. Infrastruktuurin haltija ei ole velvollinen toimittamaan näitä oheispalveluja.

~~5. Liitettä III voidaan muuttaa kokemuksen perusteella 60 artiklassa tarkoitettua menettelyä noudattaen.~~ **[tark. 62 ja 162]**

5 JAKSO

Rajat ylittävät sopimukset

14 artikla

Rajat ylittäviä sopimuksia koskevat yleiset periaatteet

1. ~~Korvataan~~ Jäsenvaltioiden välisissä **on varmistettava, että niiden tekemissä** rajat ylittävissä ~~sopimuksissa olevat~~ **sopimuksessa ei syrjitä tiettyjä** rautatieyrityksiä ~~syrjivät määräykset ja määräykset, jotka rajoittavat tai rajoiteta~~ rautatieyritysten vapautta harjoittaa rajat ylittäviä palveluja. **[tark. 63]**

Näistä sopimuksista on ilmoitettava komissiolle. Komissio tutkii tällaisten sopimusten tämän direktiivin mukaisuuden sekä päättää 64 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua neuvoo-antavaa menettelyä noudattaen, saako sopimusten soveltamista jatkaa. Komissio ilmoittaa päätöksestään Euroopan parlamentille, neuvostolle ja jäsenvaltioille.

2. Jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden välisten rajat ylittävien sopimusten neuvottelemiseen ja täytäntöönpanoon sovelletaan jäsenvaltioiden ja komission välistä yhteistyömenettelyä, sanotun kuitenkin rajoittamatta toimivallan jakoa unionin ja jäsenvaltioiden välillä unionin oikeuden mukaisesti.

Komissio voi hyväksyä täytäntöönpanotoimenpiteitä, joissa ~~vahvistetaan tämän kohdan soveltamiseksi noudatettavan menettelyn yksityiskohdat~~ **täsmennetään ensimmäisessä alakohdassa tarkoitettua yhteistyömenettelyä koskevat yksityiskohtaiset säännöt.** Nämä toimenpiteet **täytäntöönpanotoimenpiteet**, joiden tarkoituksena on varmistaa tämän direktiivin täytäntöönpano yhdenmukaisin edellytyksin, annetaan täytäntöönpanosäädöksinä ~~63 artiklan 3 kohdan mukaisesti~~ **64 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua neuvoo-antavaa menettelyä noudattaen.** **[tark. 64]**

6 JAKSO

Komission seurantatehtävät

15 artikla

Markkinoiden seurannan soveltamisala

1. Komissio toteuttaa tarvittavat järjestelyt seuratakseen teknisiä, **sosiaalisia** ja taloudellisia edellytyksiä ja markkinoiden kehitystä, **työllisyyden kehitys mukaan lukien, sekä unionin asiaan liittyvän lainsäädännön noudattamista** Euroopan rautatieliikenteessä.

Keskiviikko 16. marraskuuta 2011

2. Näissä puitteissa komissio kutsuu jäsenvaltioiden edustajia, **55 artiklassa tarkoitettujen sääntelyelinten edustajat mukaan lukien**, ja asianomaisten alojen edustajia, käyttäjät **asianomaiset paikalliset ja alueelliset viranomaiset, rautatiesektorin työmarkkinaosapuolet ja asiakkaat** mukaan lukien, osallistumaan tiiviisti työhönsä, jotta nämä voisivat paremmin seurata rautatiesektorin kehittämistä ja markkinoiden kehitystä, arvioida toteutettujen toimenpiteiden vaikutusta ja analysoida komission suunnitteleminen toimenpiteiden vaikutuksia. **Tarvittaessa komissio kutsuu myös Euroopan rautatieviraston osallistumaan työhönsä.**
3. Komissio seuraa verkkojen käyttöä ja puite-edellytysten kehitystä rautatiesektorilla, erityisesti infraruktuurimaksujen perimistä, kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämistä, investointeja rautatieinfrastruktuuriin, hintojen ja rautatieliikennepalvelujen laadun kehittymistä, julkisia palveluhankintoja koskeviin sopimuksiin sisältyviä rautatieliikennepalveluja ja toimilupien myöntämistä sekä **markkinoiden avaamisen astetta, työehtoja ja sosiaalisia oloja ja** yhdenmukaistamisen astetta jäsenvaltioiden **sisällä ja niiden välillä etenkin sosiaalisten oikeuksien alalla.** Komissio varmistaa aktiivisen yhteistyön jäsenvaltioiden asianomaisten sääntelyelinten kesken.
4. Komissio antaa **kahden vuoden välein** Euroopan parlamentille ja neuvostolle säännöllisesti kertomuksen:
- a) rautatiepalvelujen **ja rautateihin liittyvien palvelujen** sisämarkkinoiden kehityksestä, **mukaan lukien markkinoiden avaamisen aste;**
- b) puite-edellytyksistä, myös rautateiden julkisten henkilöliikennepalvelujen osalta;
- b a) työllisyyden, työehtojen ja sosiaalisten olojen kehityksestä sektorilla;**
- c) Euroopan rautatieverkon tilanteesta;
- d) käyttöoikeuksien käytöstä;
- e) tehokkaampien rautatiepalvelujen esteistä;
- f) infrastruktuurin rajoituksista;
- g) lainsäädännön tarpeesta.
5. Jäsenvaltiot toimittavat komission suorittamaa markkinoiden seurantaan vuosittain **seuraavat tiedot sellaisina kuin ne on eritelty** liitteessä IV eritelty tiedot sekä muut komission pyytämät tarvittavat tiedot:
- a) **rautatieliikenteen suoritustason kehittyminen ja korvaukset julkisen palvelun velvoitteista;**
- b) **edistyminen markkinoiden avaamisessa ja terveen kilpailun edistämisessä kussakin jäsenvaltiossa sekä rautatieyritysten liikennemuoto-osuus kaikista liikennesuoritteista;**
- c) **sääntelyelinten resurssit ja toiminnot, jotka on omistettu niiden toiminnalle valituseliminä;**
- d) **vakiintuneen rautatieyrityksen rakenneuudistuksessa tapahtunut merkityksellinen kehitys ja hyväksytyt tai toteutetut kansalliset liikennestrategiat edellisen vuoden aikana;**

Keskiviikko 16. marraskuuta 2011

- e) jäsenvaltiossa edellisen vuoden aikana rautatieliikenteen alalla toteutetut merkittävät koulutusaloitteet tai -toimenpiteet;
- f) rautatieyritysten, infrastruktuurin haltijoiden ja muiden rautatiesektorilla toimivien yritysten työehdot ja sosiaaliset olosuhteet edellisen vuoden lopussa;
- g) investoinnit suurten nopeuksien rautatieverkkoon edellisen vuoden aikana;
- h) rataverkon pituus edellisen vuoden lopussa;
- i) radan käyttömaksut edellisen vuoden aikana;
- j) tämän direktiivin 35 artiklan mukaisen suorituskannustinjärjestelmän olemassaolo;
- k) toimivaltaisen kansallisen viranomaisen myöntämien käytössä olevien toimilupien lukumäärä;
- l) eurooppalaisen rautatieliikenteen hallintajärjestelmän (ERTMS) käyttöönottilanne;
- m) rataverkossa edellisen vuoden aikana sattuneiden vaaratilanteiden, onnettomuuksien ja vakavien onnettomuuksien lukumäärä sellaisina kuin ne on määritelty yhteisön rautateiden turvallisuudesta 29 päivänä huhtikuuta 2004 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2004/49/EY ⁽¹⁾;
- n) muu merkityksellinen kehitys;
- o) kunnossapidon markkinoiden kehitys sekä kunnossapidon markkinoiden avaamisen aste.

Liitettä IV voidaan muuttaa kokemuksen perusteella ~~60 artiklassa~~ **rautatiemarkkinoiden seurannassa tarvittavien tietojen ajantasaistamiseksi 60 a artiklassa** tarkoitettua menettelyä noudattaen. [tark. 65]

III LUKU

RAUTATIEYRITYSTEN TOIMILUVAT

1 JAKSO

Toimilupien myöntämisestä vastaava elin

16 artikla

Rautateiden toimiluvista vastaava elin

Kunkin jäsenvaltion on nimettävä toimilupien myöntämisestä ja tästä luvusta johtuvien velvoitteiden toteuttamisesta vastaava elin.

Nimetty elin ei saa itse tarjota rautatieliikennepalveluja, ja sen on oltava riippumaton kyseisiä palveluja tarjoavista yrityksistä ja yksiköistä.

⁽¹⁾ EUVL L 164, 30.4.2004, s. 44.

Keskiviikko 16. marraskuuta 2011

2 JAKSO

Toimiluvan saamisen edellytykset

17 artikla

Yleiset vaatimukset

1. Rautatieyrityksellä on oikeus hakea toimilupaa siinä jäsenvaltiossa, johon se on sijoittautunut edellyttäen, että yhteensä yli 50 prosenttia siitä on jäsenvaltioiden tai jäsenvaltioiden kansalaisten omistuksessa ja tosiasiallisessa määräysvallassa joko suoraan tai epäsuorasti yhden tai useamman muun yrityksen välityksellä, jollei muuta määrätä sellaisessa kolmannen maan kanssa tehdyssä sopimuksessa, jonka osapuoli unioni on.
2. Jos yritys ei täytä tässä luvussa säädettyjä vaatimuksia, jäsenvaltiot eivät saa myöntää toimilupaa eivätkä pidentää niiden voimassaoloa.
3. Rautatieyritykset, jotka täyttävät tässä luvussa säädetty vaatimukset, ovat oikeutettuja saamaan toimiluvan.
4. Rautatieyrityksellä ei ole lupa harjoittaa tämän luvun soveltamisalaan kuuluvia rautatieliikennepalveluja, jos sille ei ole myönnetty kyseisiin palveluihin soveltuvaa asianmukaista toimilupaa.

Kyseinen toimilupa ei kuitenkaan sellaisenaan oikeuta käyttämään rautateiden infrastruktuuria.

5. Komissio voi hyväksyä **hyväksyy** täytäntöönpanotoimenpiteitä, joissa vahvistetaan tämän artiklan soveltamiseksi noudatettavan menettelyn yksityiskohdat, mukaan lukien **täsmennetään toimilupien myöntämisessä ja** toimiluvan yhteisen mallin käyttölaatumisessa **noudatettavaa menettelyä koskevat yksityiskohtaiset säännöt 2 jaksossa säädettyjen vaatimusten mukaisesti.** Nämä toimenpiteet **täytäntöönpanotoimenpiteet**, joiden tarkoituksena on varmistaa tämän direktiivin täytäntöönpano yhdenmukaisin edellytyksin, annetaan täytäntöönpanosäädöksinä ~~63 artiklan 3 kohdan mukaisesti~~ **64 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua neuvoo-antavaa menettelyä noudattaen. [tark. 66]**

18 artikla

Toimiluvan saamisen edellytykset

Rautatieyrityksen on voitava osoittaa asianomaisen jäsenvaltion toimilupaviranomaisille ennen toimintansa aloittamista, että se kykenee jatkuvasti täyttämään hyvää mainetta, taloudellista vakavaraisuutta ja ammatillista pätevyyttä koskevat vaatimukset sekä kattamaan 19–22 artiklassa tarkoitettua korvausvelvollisuutensa.

Kunkin hakijan on toimitettava tätä tarkoitusta varten kaikki tarvittavat tiedot.

19 artikla

Hyvää mainetta koskevat vaatimukset

Jäsenvaltioiden on määriteltävä hyvää mainetta koskevan vaatimuksen täyttymisedellytykset varmistaa- seen, että hakijana olevaa rautatieyritystä tai sen johtamisesta vastaavia henkilöitä:

- a) ei ole tuomittu vakavista rikoksista, mukaan lukien taloudellista laatua olevat rikkomukset;
- b) ei ole julistettu konkurssiin;

Keskiviikko 16. marraskuuta 2011

- c) ei ole tuomittu liikenteeseen sovellettavan erityislainsäädännön vakavista rikkomuksista;
- d) ei ole tuomittu ~~vakavasta tai toistuvasta~~ **mistään** sosiaali- tai työlainsäädännön rikkomisesta, mukaan lukien **turvallisuutta**, työturvallisuutta ja työterveyttä koskevan lainsäädännön velvoitteiden rikkominen, eikä, jos kyseessä on yhtiö, jonka tavoitteena on tullimenettelyjen alaisen rajat ylittävän tavaraliikenteen harjoittaminen, ole tuomittu tullilainsäädännön vaatimusten rikkomisesta. [tark. 67]

20 artikla

Taloudellista vakavaraisuutta koskevat vaatimukset

1. Taloudellista vakavaraisuutta koskevat vaatimukset täytetään, kun toimilupaa hakeva rautatieyrittäjä voi osoittaa kykenevänsä vastaamaan kahdentoista kuukauden ajan olemassa olevista ja mahdollisesti syntyvistä velvoitteistaan, jotka määritellään realististen oletusten perusteella. **Toimilupaviranomaisten on varmennettava taloudellinen vakavaraisuus rautatieyrittäjän vuotuisten tilinpäätösten tai, mikäli hakijayritysten ei ole mahdollista esittää vuotuisia tilinpäätöksiä, taseen perusteella.** [tark. 68]

2. Kunkin hakijan on annettava tätä tarkoitusta varten ~~vähintään liitteessä V luetellut tiedot~~ **yksityiskohtaiset tiedot seuraavista seikoista:**

- a) **käytettävissä olevat varat, mukaan lukien pankkitalletukset, luvattu tilinylitysvara ja lainat;**
- b) **vakuutena käytettävissä olevat varat ja omaisuus;**
- c) **käyttöpääoma;**
- d) **toiminnasta välttämättä johtuvat menot, mukaan lukien kulkuneuvojen, maa-alueiden, rakennusten, rakennelmien ja liikkuvan kaluston hankinnasta johtuvat menot ja niitä koskevat maksut;**
- e) **yrittäjän omaisuudesta aiheutuvat menot;**
- f) **verot ja sosiaalimaksut.** [tark. 69]

3. **Toimilupaviranomainen ei katso hakijan olevan taloudellisesti vakavarainen, jos yhtiön toiminnasta on aiheutunut huomattavia vero- tai sosiaalimaksurästejä.** [tark. 70]

4. **Toimilupaviranomainen voi erityisesti vaatia, että sille toimitetaan tilintarkastuskertomus sekä pankin, julkisen luottolaitoksen, kirjanpitäjän tai tilintarkastajan aiheelliset asiakirjat. Näissä asiakirjoissa on oltava tämän artiklan 2 kohdan a–f alakohdassa tarkoitettuja seikkoja koskevia tietoja.** [tark. 71]

~~Liitettä V voidaan muuttaa kokemuksen perusteella 60 artiklassa tarkoitettua menettelyä noudattaen.~~ [tark. 72]

21 artikla

Ammatillista pätevyyttä koskevat vaatimukset

Ammatillista pätevyyttä koskevat vaatimukset täyttyvät, kun hakijana oleva rautatieyrittäjä voi osoittaa, että sillä on tai vastaisuudessa on hallintorakenne, jolla on tarvittavat tiedot tai kokemus turvallisen ja luotettavan toiminnan hallinnan ja valvonnan harjoittamiseen toimiluvassa yksilöidyn toimintatyyppin osalta. **Yrityksen on myös osoitettava toimilupaa hakiessaan, että sillä on direktiivin 2004/49/EY 10 artiklassa tarkoitettu turvallisuustodistus.** [tark. 73]

Keskiviikko 16. marraskuuta 2011

22 artikla

Korvausvelvollisuutta koskevat vaatimukset

Rautatieyrityksellä on oltava riittävät vakuutukset ***tai riittävät markkinaehtoiset takuut***, jotta se voi kattaa kansallisen ja kansainvälisen lainsäädännön mukaisesti korvausvelvollisuutensa onnettomuustilanteissa, erityisesti rahdin, postin ja kolmansien osalta, sanotun kuitenkin rajoittamatta ***rautatieliikenteen matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista 23 päivänä lokakuuta 2007 annetun*** Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1371/2007 ⁽¹⁾ III luvun soveltamista. ***Riittäväksi katsottava katetaso voidaan eriyttää siten, että otetaan huomioon palvelujen, erityisesti julkista rautatieverkkoa käyttävän kulttuuri- ja perinnerautatieliikenteen, erityispiirteet.*** [tark. 140]

3 JAKSO

Toimiluvan voimassaolo

23 artikla

Voimassaoloaika ja -alue

1. Toimilupa on voimassa koko unionin alueella.
2. Toimilupa on voimassa niin kauan kuin rautatieyritys täyttää tässä luvussa säädetyt velvollisuudet. Toimilupaviranomainen voi kuitenkin määrätä säännöllisestä uudelleen tarkastelusta. Tällaisessa tapauksessa uudelleen tarkastelu on toteutettava vähintään joka viides vuosi.
3. Toimilupa voidaan sisällyttää erityismääräyksiä toimiluvan peruuttamisesta määräajaksi tai kokonaan.

24 artikla

Väliaikainen toimilupa, peruuttaminen määräajaksi ja hyväksyminen

1. Toimilupaviranomainen voi, jos on aihetta vakavasti epäillä, että rautatieyritys, jolle viranomainen on myöntänyt toimiluvan, ei täytä tämän luvun 2 ja 3 jakson ja erityisesti 18 artiklan vaatimuksia, milloin tahansa tarkastaa, noudatetaanko kyseisiä vaatimuksia.

Jos toimilupaviranomainen on vakuuttunut siitä, että rautatieyritys ei enää täytä vaatimuksia, sen on peruutettava toimilupa määräajaksi tai kokonaan.

2. Jos jäsenvaltion toimilupaviranomainen toteaa, että on syytä vakavasti epäillä, että rautatieyritys, jolle toisen jäsenvaltion toimilupaviranomainen on myöntänyt toimiluvan, ei enää täytä tässä luvussa säädetyjä vaatimuksia, sen on viipymättä ilmoitettava asiasta jälkimmäiselle viranomaiselle.

3. Jos toimilupa peruutetaan määräajaksi tai kokonaan sen vuoksi, että taloudellista vakavaraisuutta koskevaa vaatimusta ei noudateta, toimilupaviranomainen voi myöntää väliaikaisen toimiluvan rautatieyrityksen uudelleenjärjestelyn ajaksi edellyttäen, että turvallisuutta ei vaaranneta, edellä sanotun kuitenkin rajoittamatta 1 kohdan soveltamista. Väliaikainen toimilupa saa kuitenkin olla voimassa enintään kuusi kuukautta sen myöntämispäivästä.

4. Kun rautatieyritys on keskeyttänyt toimintansa kuudeksi kuukaudeksi tai ei ole aloittanut toimintaa kuuden kuukauden kuluessa toimiluvan myöntämisestä, toimilupaviranomainen voi päättää, että toimiluvasta on tehtävä uusi hakemus tai sitä on lykättävä.

(1) EUVL L 315, 3.12.2007, s. 14.

Keskiviikko 16. marraskuuta 2011

Rautatieyrittäjä voi pyytää toiminnan aloittamisen osalta, että, ottaen huomioon tarjottavien palvelujen erityinen luonne, vahvistetaan pidempi määräaika.

5. Jos rautatieyrityksen oikeudellinen asema muuttuu, erityisesti kun kyseessä on fuusio tai yritysvaltaus, toimilupaviranomainen voi päättää, että toimiluvasta on tehtävä uusi hakemus hyväksymistä varten. Kyseinen rautatieyrittäjä voi jatkaa toimintaansa, jollei toimilupaviranomainen päättä, että turvallisuus vaarantuu. Siinä tapauksessa päätös on perusteltava.

6. Jos rautatieyrittäjä aikoo muuttaa tai laajentaa toimintaansa merkittävästi, sen toimilupa on alistettava uudelleen toimilupaviranomaiselle uudelleen tutkittavaksi.

7. Toimilupaviranomainen ei saa antaa rautatieyrityksen säilyttää toimilupaansa, jos yhtiö on haettu konkurssiin tai jos sitä vastaan on aloitettu vastaavanlainen menettely ja jos viranomainen on vakuuttunut siitä, että tyydyttävään taloudelliseen uudelleenjärjestelyyn ei ole realistisia mahdollisuuksia kohtuullisessa ajassa.

8. Kun toimilupaviranomainen myöntää, peruuttaa määräajaksi tai peruttaa kokonaan toimiluvan tai muuttaa sitä, kyseisen jäsenvaltion on ilmoitettava siitä komissiolle välittömästi. Komissio ilmoittaa siitä viipymättä muille jäsenvaltioille.

25 artikla**Toimilupien myöntämismenettely**

1. Asianomaisen toimilupaviranomaisen on julkistettava toimilupien myöntämisessä noudatettavat menettelyt ja ilmoitettava niistä Euroopan rautatievirastolle.

2. Toimilupaviranomaisen on tehtävä päätös hakemuksesta mahdollisimman nopeasti ja viimeistään kolmen kuukauden kuluttua kaikkien asiaankuuluvien tietojen ja erityisesti liitteessä V tarkoitettujen tietojen toimittamisesta. Toimilupaviranomaisen on otettava huomioon kaikki saatavilla olevat tiedot. Päätös on annettava tiedoksi hakijana olevalle rautatieyritykselle viipymättä. Hylkäävä päätös on perusteltava.

3. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että tuomioistuin voi tarkastaa toimilupaviranomaisen päätökset.

IV LUKU**RAUTATEIDEN INFRASTRUKTUURIN KÄYTTÖMAKSUJEN PERIMINEN JA RAUTATEIDEN INFRASTRUKTUURIKAPASITEETIN KÄYTTÖOIKEUDEN MYÖNTÄMINEN****1 JAKSO****Yleiset periaatteet****26 artikla****Infrastruktuurikapasiteetin tehokas käyttö**

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

Keski viikko 16. marraskuuta 2011

27 artikla

Verkkoselostus

1. Infrastruktuurin haltijan on asianomaisia osapuolia, myös 55 artiklassa tarkoitettua sääntelyelintä, kuultuaan laadittava ja julkaistava verkkoselostus, joka on saatavissa sellaista maksua vastaan, joka ei saa ylittää tämän selostuksen julkaisemisesta aiheutuvia kustannuksia. Verkkoselostus on julkaistava vähintään kahdella unionin virallisella kielellä, **joista toisen on oltava englanti**. Verkkoselostuksen sisällön on oltava maksutta saatavilla sähköisessä muodossa Euroopan rautatieviraston verkkosivuston kautta. [tark. 75]

2. Verkkoselostuksessa on esiteltävä rautatieyritysten käytettävissä oleva infrastruktuuri. Siihen on sisällyttävä ~~tietoja~~ **seuraavat tiedot** kyseisen rautateiden infrastruktuurin ja palvelujen tarjoamisen varusteiden käyttöä koskevien edellytysten määrittelystä. ~~Verkkoselostuksen sisältö on liitteessä VI.~~

a) *jakso, jossa esitellään rautatieyritysten käytettävissä oleva infrastruktuuri ja sen käyttöä koskevat edellytykset.*

b) *jakso, jossa esitellään hinnoitteluperiaatteet ja hinnat.*

c) *jakso, jossa esitellään kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisperiaatteet ja -perusteet. Sellaisten palvelujen tarjoajien, jotka eivät ole infrastruktuurin haltijan määräysvallassa, on annettava tietoja maksuista, joita peritään palvelun käyttöoikeudesta ja palvelujen tarjoamisesta, sekä tietoja käyttöoikeutta koskevista teknisistä edellytyksistä verkkoselostukseen sisällytettäväksi.*

d) *jakso, jossa on tietoja 25 artiklassa tarkoitetun toimiluvan direktiivin 2004/49/EY mukaisesti myönnettävien rautateiden turvallisuustodistusten hakemisesta.*

e) *jakso, jossa on tietoja rautatieinfrastruktuurin ja palvelun käyttöoikeuteen sekä 35 artiklassa tarkoitettuun suoritusjärjestelmään liittyvistä riitojenratkaisu- ja muutoksenhakumenettelyistä.*

f) *jakso, jossa on tietoja liitteessä III tarkoitettujen palvelujen käyttöoikeudesta ja hinnoittelusta.*

g) *mallisopimus infrastruktuurin haltijan ja hakijan välisten puitesopimusten tekemiseksi 42 artiklan mukaisesti.*

Verkkoselostuksen sisältämät tiedot on ajantasaistettava vuosittain ja niiden on oltava yhteneviä rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta yhteisössä 17 päivänä kesäkuuta 2008 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2008/57/EY⁽¹⁾ 35 artiklan mukaisesti perustettujen rautateiden infrastruktuurirekisterien kanssa tai niissä on viitattava näihin rekistereihin. Infrastruktuurista, jota ei pidetä asianmukaisesti kunnossa ja jonka laatu heikkenee, on ilmoitettava ajoissa käyttäjille.

Komissio voi muuttaa ja täsmentää a–g alakohdan tietoja liitteen VI mukaisesti kokemuksen perusteella 60 a artiklassa tarkoitettua menettelyä noudattaen. [tark. 76]

Liitettä VI voidaan muuttaa kokemuksen perusteella 60 a artiklassa tarkoitettua menettelyä noudattaen.

⁽¹⁾ EUVL L 191, 18.7.2008, s. 1.

Keskiviikko 16. marraskuuta 2011

3. Verkkoselostus on pidettävä ajan tasalla ja sitä on tarvittaessa muutettava.
4. Verkkoselostus on julkaistava vähintään neljä kuukautta ennen infrastruktuurin kapasiteettia koskevien hakemusten jättämislle asetetun määräajan päättymistä.

28 artikla

Rautatieyritysten ja infrastruktuurin haltijoiden väliset sopimukset

Rautatieliikennepalveluja harjoittavien yritysten on tehtävä tarvittavat julkisoikeudelliset tai yksityisoikeudelliset sopimukset käyttämänsä rautatieinfrastruktuurin infrastruktuurin haltijan kanssa. Kyseisten sopimusten ehtojen on oltava syrjimättömiä ja läpinäkyviä tämän direktiivin säännösten mukaisesti.

2 JAKSO

Infrastruktuuri- ja palvelumaksut

29 artikla

Maksujen vahvistaminen, määrittäminen ja periminen

1. Jäsenvaltioiden on vahvistettava hinnoittelupuitteet ottaen kuitenkin huomioon hallinnon riippumattomuus, josta säädetään 4 artiklassa.

Ottaen huomioon hallinnon riippumattomuus, jäsenvaltioiden on myös vahvistettava hinnoittelun erityissäännöt tai annettava asiaa koskeva valtuutus infrastruktuurin haltijalle.

Jäsenvaltioiden on varmistettava, että hinnoittelupuitteet ja hinnoittelusäännöt julkaistaan verkkoselostuksessa.

Kansallisella parlamentilla voi olla oikeus tarkastella ja tarvittaessa tarkistaa infrastruktuurin haltijan määrittämien maksujen tasoa, rajoittamatta kuitenkaan 4 artiklassa säädettyä hallinnon riippumattomuutta ja edellyttäen, että tällainen oikeus on suoraan myönnetty perustuslaissa vähintään kaksi vuotta ennen tämän direktiivin voimaantuloa. Tällaisessa mahdollisessa tarkistuksessa on varmistettava, että maksut ovat tämän direktiivin, vahvistettujen hinnoittelupuitteiden ja hinnoittelusääntöjen mukaisia. [tark. 141/rev.]

Infrastruktuurin haltijan on määritettävä ja perittävä infrastruktuurin käyttömaksut.

2. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että infrastruktuurin haltijat toimivat yhteistyössä sellaisten tehokkaiden hinnoittelujärjestelmien luomiseksi, jotka mahdollistavat useamman kuin yhden infrastruktuuriverkon alueelle ulottuvat junapalvelut. Infrastruktuurin haltijoiden on pyrittävä erityisesti varmistamaan kansainvälisten rautatieliikennepalvelujen paras mahdollinen kilpailukyky ja rautatieverkoston tehokas käyttö.

Jäsenvaltioiden on varmistettava, että infrastruktuurin haltijoiden edustajat, joiden maksuja koskevilla päätöksillä on vaikutuksia muihin infrastruktuureihin, liittyvät yhteen koordinoitukseen yhdessä maksuja tai periaikseen maksuja infrastruktuurin käytöstä kansainvälisellä tasolla. [tark. 77]

3. Infrastruktuurin haltijoiden on varmistettava, että voimassa oleva hinnoittelujärjestelmä perustuu samoihin periaatteisiin koko verkon alueella 32 artiklan 2 kohdan mukaisia erityisjärjestelyjä lukuun ottamatta.

Keskiviikko 16. marraskuuta 2011

4. Infrastruktuurin haltijoiden on varmistettava, että hinnoittelujärjestelmien soveltaminen johtaa tasa-puolisten ja ketään syrjimättömien maksujen perimiseen eri rautatieyrityksiltä, jotka tarjoavat vastaavia palveluja samanlaisella markkinoiden osalla, ja että tosiasiallisesti sovellettavat maksut ovat verkkoselostuksessa määrättyjen sääntöjen mukaisia.

5. Infrastruktuurin haltijan on pidettävä luottamuksellisina tietoina hakijoiden sille toimittamiin tietoihin liittyviä liikesalaisuuksia.

30 artikla

Infrastruktuurikustannukset ja tilit

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

2. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että 1 kohta pannaan täytäntöön toimivaltaisen viranomaisen ja infrastruktuurin haltijan välisellä sopimuksella, jonka kesto on vähintään ~~viisi~~ **seitsemän** vuotta ja jossa määrätään valtion rahoituksesta.

3. Sopimuksen ehtoista ja niiden maksujen määräytymisperusteista, joista on sovittu rahoituksen antamiseksi infrastruktuurin haltijalle, on sovittava etukäteen koko sopimuskauden ajaksi.

~~Kyseisten sopimusten peruseriaatteen ja -tekijät vahvistetaan liitteessä VII, jota voidaan muuttaa kokemusperusteella 60 artiklassa tarkoitettua menettelyä noudattaen.~~

Jäsenvaltioiden on kuultava asianomaisten osapuolten mielipidettä vähintään kuukautta ennen kuin sopimus allekirjoitetaan, sekä julkaistava sopimus kuukauden kuluessa sen tekemisestä.

Infrastruktuurin haltijan on varmistettava liiketoimintasuunnitelmansa yhteensopivuus sopimuksen määräysten kanssa.

~~Jäljempänä 55 artiklassa tarkoitettu sääntelyelin arvioi infrastruktuurin haltijan ennakoituja pitkän ja keskipitkän aikavälin tuloja sovittujen suorituskyktavoitteiden saavuttamisen kannalta ja antaa asiaa koskevia suosituksia vähintään kuukautta ennen sopimuksen allekirjoittamista.~~

~~Jos toimivaltaisen viranomaisen aikoo poiketa näistä suosituksista, sen on perusteltava tämä sääntelyelimelle.[tark. 78]~~

4. Infrastruktuurin haltijoiden on laadittava hallinnoimastaan omaisuudesta inventaario sekä pidettävä se ajan tasalla; inventaariossa on esitettävä omaisuuden käypä arvo ja yksityiskohtaiset tiedot infrastruktuurin uusimisesta ja parantamisesta aiheutuvista menoista.

5. Infrastruktuurin haltijan ja palvelujen tarjoajan on luotava menettely kustannusten jakamiseksi eri tarjottujen palvelujen välillä liitteen III mukaisesti sekä erilaisten raideliikenteen kulkuneuvojen välillä kustannusten aiheutumisesta saatavilla olevan parhaan mahdollisen tiedon ja 31 artiklassa tarkoitettujen hinnoitteluperiaatteiden perusteella. Jäsenvaltiot voivat edellyttää etukäteishyväksyntää. Tämä menetelmä on saatettava ajoittain ajan tasalle siten, että se vastaa parhaita käytäntöä kansainvälisesti.

Keskiviikko 16. marraskuuta 2011

31 artikla

Hinnoitteluperiaatteet

1. Rautateiden infrastruktuurin käyttömaksut on maksettava infrastruktuurin haltijalle ja palvelujen käyttömaksut palvelun harjoittajalle, ja maksut on käytettävä niiden liiketoimien rahoittamiseen.

2. Jäsenvaltioiden on vaadittava, että infrastruktuurin haltija ja palvelun harjoittaja toimittavat sääntelyelimelle kaikki tarvittavat tiedot asetetuista maksuista. Infrastruktuurin haltijan ja palvelun harjoittajan on tässä suhteessa voitava osoittaa kullekin rautatieyritykselle, että rautatieyritykseltä 30–37 artiklan mukaisesti tosiasiallisesti laskutettavat infrastruktuuri- ja palvelumaksut noudattavat verkkoselostuksessa määrättyä menettelyä, sääntöjä ja tapauskohtaisesti taulukoita.

3. Vähimmäiskäyttömahdollisuuksista perittävät maksut on vahvistettava niiden kustannusten perusteella, jotka aiheutuvat suoraan junaliikenteen harjoittamisesta liitteessä VIII olevan 1 kohdan mukaisesti, sanotun kuitenkin rajoittamatta tämän artiklan 4 tai 5 kohdan tai 32 artiklan soveltamista.

Liitteessä VIII olevaa 1 kohtaa voidaan muuttaa kokemuksen perusteella ~~60 artiklassa~~ **60 a artiklassa** tarkoitettua menettelyä noudattaen.

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

5. ~~Kun melun vaikutusten hinnoittelu tulee unionin lainsäädännössä mahdolliseksi maanteiden tavaraliikenteen osalta,~~ Infrastruktuurimaksuja on muutettava junan toiminnan meluvaikutuksista aiheutuvien kustannusten huomioon ottamiseksi liitteessä VIII olevan 2 kohdan mukaisesti. **Tällaisen infrastruktuurimaksujen muutoksen on mahdollistettava niiden investointien korvaaminen, jotka tehdään taloudellisesti toteuttamiskelpoisimman saatavilla olevan melua rajoittavan jarruteknologian jälkiasentamiseen raideliikenteen kulkuneuvoihin. Jäsenvaltioiden on varmistettava, ettei tällaisten eriytettyjen maksujen käyttöönotto aiheuta mitään infrastruktuurin haltijan taloudelliseen tasapainoon kohdistuvia kielteisiä vaikutuksia. Unionin osarahoitusta koskevia sääntöjä on muutettava, jotta osarahoitusta voidaan myöntää vauvunukaluston jälkivarustukseen melupäästöjen vähentämiseksi, kuten jo tapahtuu ERTMS-järjestelmän kohdalla.**

Liitteessä VIII olevaa 2 kohtaa voidaan muuttaa kokemuksen perusteella ~~60 artiklassa~~ **60 a artiklassa** tarkoitettua menettelyä noudattaen erityisesti eriytettyjen infrastruktuurimaksujen osatekijöiden täsmentämiseksi, **edellyttäen että tämä ei johda kilpailun vääristymiseen rautatieliikenteessä tai rautatieliikenteeseen vahingoksi maantieliikenteeseen nähden.**

Infrastruktuurimaksuja voidaan tarkistaa junan toiminnasta aiheutuvien muiden kuin liitteessä VIII olevassa 2 kohdassa tarkoitettujen ympäristövaikutusten kustannusten huomioon ottamiseksi. Tällainen tarkistus, jolla voidaan varmistaa junaliikenteen harjoittamisesta ilmaan tulevista epäpuhtauspäästöistä aiheutuvien ulkoisten kustannusten sisällyttäminen hintoihin, on suhteutettava aiheutetun vaikutuksen suuruuteen.

Infrastruktuurin haltijan kokonaistuloja kartuttavien muiden ympäristömaksujen sisällyttäminen hintoihin on kuitenkin sallittua ainoastaan siinä tapauksessa, että unionin ~~lainsäädäntö mahdollistaa tällaisten maksujen soveltamisen~~ **lainsäädännön mukaisesti tällaisia maksuja sovelletaan** maanteiden tavaraliikenteeseen. Jos unionin lainsäädäntö ei mahdollista tällaisten ympäristökustannuksiin perustuvien maksujen perimistä maanteiden tavaraliikenteeltä, tällainen tarkistus ei saa vaikuttaa infrastruktuurin haltijan saamien kokonaistulojen määrään.

Keskiviikko 16. marraskuuta 2011

Jos ympäristökustannuksiin perustuvista maksuista aiheutuu ylimääräisiä tuloja, jäsenvaltioiden on päätettävä, kuinka kyseiset tulot käytetään **liikennejärjestelmiä hyödyttävällä tavalla**. Asianomaisten viranomaisten on säilytettävä tiedot, jotka ovat tarpeen ympäristökustannuksista aiheutuvien maksujen alkuperän ja käytön jäljittämiseksi. Jäsenvaltioiden on toimitettava nämä tiedot säännöllisesti komissiolle. [tark. 79]

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

7. Tätä artiklaa ei sovelleta liitteessä III olevassa 2 kohdassa tarkoitettuun palvelujen tarjontaan. Kyseisistä palveluista perittävät maksut eivät kuitenkaan saa ylittää niiden tarjoamisesta aiheutuvia kustannuksia ja kohtuullista voittoa.

8. Jos liitteessä III olevassa 3 ja 4 kohdassa luetellut lisäpalvelut ja oheispalvelut tarjoaa ainoastaan yksi palveluntarjoaja, palvelusta perittävä maksu ei saa ylittää sen tarjoamisesta aiheutuvia kustannuksia ja kohtuullista voittoa.

9. Kapasiteetista, jota käytetään infrastruktuurin kunnossapitoon, voidaan periä maksu. Kyseiset maksut eivät saa ylittää kunnossapidosta infrastruktuurin haltijalle aiheutuvaa tulojen nettomenetystä.

10. Liitteessä III olevassa 2, 3 ja 4 kohdassa tarkoitettujen palvelujen tarjoamisen varusteiden käyttäjän on annettava infrastruktuurin haltijalle maksuja koskevat tiedot, jotka sisällytetään verkkoselostukseen 27 artiklan mukaisesti.

32 artikla

Hinnoitteluperiaatteisiin liittyvät poikkeukset

1. Saadakseen infrastruktuurin haltijalle aiheutuneet kustannukset katetuksi täysimääräisesti, jäsenvaltio voi **valtuuttaa infrastruktuurin haltijan perimään** markkinoiden niin salliessa ~~periä~~ lisähintoja toimivien, läpinäkyvien ja ketään syrjimättömien periaatteiden perusteella taaten kuitenkin samalla ~~erityisesti kansainvälisen rautateiden tavaraliikenteen~~ **rautatiesektorin** parhaan mahdollisen kilpailukyvyn. Hinnoittelujärjestelmässä on otettava huomioon rautatieyritysten aikaansaama tuottavuuden kasvu.

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

Jäsenvaltioiden on ennen tällaisten lisähintojen perimisen sallimista varmistettava, että infrastruktuurin haltija on arvioinut lisähintojen merkityksen tietyille markkinalohkoille. Infrastruktuurin haltijoiden määrittelemien markkinalohkojen luetteloon on sisällyttävä ainakin seuraavat lohkot: tavaraliikennepalvelut, matkustajaliikennepalvelut, jotka kuuluvat julkista palveluhankintaa koskevien sopimusten piiriin, sekä muut matkustajaliikennepalvelut. Infrastruktuurin haltijat voivat myös jaotella markkinalohkot tarkemmin.

Lisäksi on määriteltävä markkinalohkot, joilla rautatieyritykset eivät toimi parhailaan mutta joilla ne voivat tarjota palveluja hinnoittelujärjestelmän voimassaoloaikana. Infrastruktuurin haltija ei saa sisällyttää lisähintaa näiden markkinalohkojen hinnoittelujärjestelmään.

Keskiviikko 16. marraskuuta 2011

Markkinalohkojen luettelo on julkaistava verkkoselostuksessa ja tarkistettava vähintään joka viides vuosi.

~~Nämä markkinalohkot~~ **Täydentäviä markkinalohkoja** vahvistetaan sääntelyelimen ennakkohyväksynnän perusteella liitteessä VIII olevan 3 kohdan mukaisesti vahvistettuja perusteita noudattaen. Sellaisten markkinalohkojen osalta, joilla ei ole liikennettä, hinnoittelujärjestelmään ei saa sisällyttää lisähintoja.

~~Liitteessä VIII olevaa 3 kohtaa voidaan muuttaa kokemuksen perusteella 60 artiklassa tarkoitettua menettelyä noudattaen.~~

1 a. Niiden kolmansista maista ja kolmansiin maihin suoritettavien tavarakuljetusten osalta, joita liikennöidään rataverkossa, jonka raideleveys eroaa unionin pääasiallisen rataverkon raideleveydestä, infrastruktuurin haltijat voivat vahvistaa korkeampia maksuja aiheutuneiden kustannusten kattamiseksi täysimääräisesti.

2. Infrastruktuurin haltija voi tulevia erityisiä investointihankkeita tai sellaisia erityisiä investointihankkeita varten, jotka on saatettu päätökseen vuoden 1988 jälkeen, määrätä tai pitää voimassa korkeampia maksuja, jotka perustuvat kyseisten hankkeiden pitkän aikavälin kustannuksiin, jos hankkeet lisäävät tehokkuutta tai kustannusvaikuttavuutta tai molempia ja jos niihin ei muuten voida tai olisi voitu ryhtyä. Tällaisiin maksujärjestelyihin voi myös sisältyä uusiin investointeihin liittyvien riskien jakamista koskevia sopimuksia.

3. Euroopan junanvalvontajärjestelmällä (ETCS) varustettujen junien osalta, jotka käyttävät kansallisilla ohjaus-, hallinta- ja merkinantojärjestelmillä varustettuja ratoja, infrastruktuurimaksuja alennetaan tilapäisesti liitteessä VIII olevan 5 kohdan mukaisesti. **Infrastruktuurin haltijan on voitava varmistaa, että tällainen alentaminen ei johda tulojen menetykseen. Tämän alentamisen vastapainona junilta, joita ei ole varustettu ETCS-järjestelmällä, peritään korkeampia maksuja samalla rautatielinjalla.**

~~Liitteessä VIII olevaa 5 kohtaa voidaan muuttaa kokemuksen perusteella 60 artiklassa~~ **60 a artiklassa** tarkoitettua menettelyä noudattaen **ERTMS-järjestelmän edistämiseksi.**

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

5. Jos infrastruktuurin haltija aikoo muuttaa 1 kohdassa tarkoitettuja hinnoittelujärjestelmän olennaisia osia, sen on julkistettava ne vähintään kolme kuukautta ennen 27 artiklan 4 kohdan mukaista verkkoselostuksen julkaisemisen määräaika.

Jäsenvaltiot voivat päättää julkaista hinnoittelupuitteet ja hinnoittelusäännöt, joita sovelletaan erityisesti sellaisiin kansainvälisiin tavaraliikenteen palveluihin kolmansista maista ja kolmansiin maihin, joita tarjotaan rataverkossa, jonka raideleveys eroaa unionin pääasiallisen rataverkon raideleveydestä, 29 artiklan 1 kohdassa säädetyistä poikkeavin välinein ja määräajoin kun tämä on tarpeen terveen kilpailun varmistamiseksi. [tark. 80]

33 artikla

Alennukset

1. Sen estämättä, mitä 31 artiklan 3 kohdassa säädetään suorien kustannusten periaatteesta, kaikissa alennuksissa, joita infrastruktuurin haltija antaa rautatieyrityksiltä mistä tahansa palveluista perimistään maksuista, on noudatettava tässä artiklassa vahvistettuja perusteita, sanotun kuitenkaan rajoittamatta perussopimuksen 101, 102, 106 ja 107 artiklan soveltamista.

Keskiviikko 16. marraskuuta 2011

2. Lukuun ottamatta 3 kohtaa alennukset eivät voi olla suuremmat kuin infrastruktuurin haltijalle hallintokustannusten osalta koitua todellinen säästö. Alennuksen suuruutta määritettäessä ei voida ottaa huomioon kustannussäästöjä, jotka on jo otettu huomioon perittävässä maksussa.
3. Infrastruktuurin haltijat voivat ottaa käyttöön kaikille infrastruktuurin käyttäjille tarkoitettuja järjestelmiä, jotka koskevat määrättyjä liikennevirtoja, ja joissa myönnetään määräaikaista alennuksia uusien rautatiepalvelujen kehittämisen edistämiseksi, tai alennuksia, joilla kannustetaan käyttämään erityisen vähän käytettyjä ratoja.
4. Alennukset saavat koskea vain niitä maksuja, jotka peritään määrättyltä infrastruktuurin osalta.
5. Samanlaisiin palvelutyyppeihin on sovellettava samanlaisia alennusjärjestelmiä. Alennusjärjestelmiä on sovellettava syrjimättä kaikkiin rautatieyrityksiin.

34 artikla

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

1. Jäsenvaltiot voivat perustaa tietyksi määräajaksi järjestelmän, jolla korvataan rautateiden infrastruktuurin käytön osalta ne ympäristö-, onnettomuus- ja infrastruktuurikustannukset, joilla ei todistetusti rasiteta kilpailevia liikennemuotoja, jos nämä kustannukset ylittävät rautateiden vastaavanlaiset kustannukset.
2. Jos yksinoikeudella toimiva rautatieyrittäjä saa korvausta, korvauksen saamisen on näytävä vastaavana etuna käyttäjälle.
3. Käytetyn menetelmän ja tehtyjen laskelmien on oltava julkisia. Erityisesti on oltava mahdollista osoittaa ne kilpailevan liikenneinfrastruktuurin erityiset perimättä jääneet kustannukset, joilta vältytään, sekä varmistaa, että järjestely myönnetään yrityksille ketään syrjimättömin perustein.
4. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että järjestelmä on perussopimuksen 93, 107 ja 108 artiklan mukainen.

35 artikla

Suorituskannustinjärjestelmä

1. Infrastruktuurin hinnoittelujärjestelmien on suorituskannustinjärjestelmän avulla kannustettava rautatieyrityksiä ja infrastruktuurin haltijaa minimoimaan häiriöt ja parantamaan rautatieverkon suorituskykyä suorituskannustinjärjestelmällä. Tähän saattaa sisältyä seuraamuksia verkon toiminnalle häiriötä tuottavista toimista, korvauksia häiriöistä kärsiville yrityksille ja palkintomaksuja ennakoitua paremmasta suorituskyvystä.
2. ~~Liitteessä VIII olevassa 4 kohdassa luetelluja~~ Suorituskannustinjärjestelmän ~~perusperiaatteita~~ **perusperiaatteisiin kuuluvat seuraavat osatekijät, joita** on sovellettava koko verkkoon::

a) *Palvelun sovittu laatu saavuttamiseksi ja jotta palvelun taloudellinen elinkelpoisuus ei vaarantuisi, infrastruktuurin haltijan on sääntelyelimen hyväksynnän jälkeen sovittava hakijoiden kanssa suorituskannustinjärjestelmän tärkeimmistä tekijöistä, erityisesti myöhästymisten kustannuksista ja kynnyksistä suorituskannustinjärjestelmän maksuille, jotka liittyvät sekä yksittäisiin junalla ajettuihin matkoihin että rautatieyrityksen kaikkien junien ajomatkoihin tietynä ajanjaksona.*

Keskiviikko 16. marraskuuta 2011

- b) *Infrastruktuurin haltijan on ilmoitettava vähintään viisi päivää ennen junan ajomatkaa rautatieyri-
tyksille aikataulu, jonka perusteella myöhästymiset lasketaan.*
- c) *Suorituskannustinjärjestelmää koskevia riitoja varten on luotava riitojenratkaisujärjestelmä tällaisten
kysymysten ratkaisemiseksi nopeasti, sanotun kuitenkaan rajoittamatta olemassa olevien muutoksen-
hakukeinojen ja 50 artiklan säännösten soveltamista. Jos tätä järjestelyä käytetään, päätös on tehtävä
kymmenen työpäivän kuluessa.*
- d) *Infrastruktuurin haltijan on julkaistava kerran vuodessa tiedot rautatieyritysten saavuttamasta kes-
kimääräisestä vuotuisesta palvelutasosta suorituskannustinjärjestelmässä sovittujen tärkeimpien teki-
jöiden perusteella. [tark. 81]*

Liitteessä VIII olevaa 4 kohtaa, *joka sisältää suorituskannustinjärjestelmän lisäosia*, voidaan muuttaa
kokemuksen perusteella ~~60 artiklassa~~ **60 a artiklassa** tarkoitettua menettelyä noudattaen. [tark. 82]

36 artikla

Kapasiteetin varausmaksut

Infrastruktuurin haltija voi periä asianmukaisen maksun kapasiteetista, joka on myönnetty mutta jätetty
käyttämättä. Maksulla on kannustettava kapasiteetin tehokasta käyttöä. Jos vuotuisen aikataulun vahvis-
tamisen yhteydessä ~~reitit myöntämistä hakee~~ **kaksi tai** useampi kuin yksi hakija **hakee päällekkäisten**
reittien myöntämistä, on perittävä varausmaksu **hakijalta, jolle reitti on myönnetty kokonaan tai osittain**
mutta joka ei ole käyttänyt sitä. [tark. 83]

Infrastruktuurin haltijan on kyettävä aina ilmoittamaan rautatieyritysten käyttöön jo myönnetty infrastruk-
tuurikapasiteetti kaikille, joiden etua asia koskee.

37 artikla

Hinnoittelujärjestelmiä koskeva yhteistyö useammassa kuin yhdessä verkossa

Jäsenvaltioiden on varmistettava, että infrastruktuurin haltijat tekevät yhteistyötä 32 artiklassa tarkoitettujen
lisähintojen ja 35 artiklassa tarkoitettujen suorituskannustinjärjestelmien tehokkaaksi soveltamiseksi useam-
massa kuin yhdessä verkossa tapahtuvaan liikenteeseen. Infrastruktuurin haltijoiden on vahvistettava asian-
mukaiset menettelyt kansainvälisten rautatieliikennepalvelujen kilpailukyvyyn optimoimiseksi tämän direktii-
vin sääntöjen mukaisesti.

3 JAKSO

INFRASTRUKTUURIKAPASITEETIN KÄYTTÖOIKEUDEN MYÖNTÄMINEN

38 artikla

Kapasiteettioikeudet

1. Infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntää infrastruktuurin haltija. Oikeuden saanut hakija ei
voi siirtää myönnettyä käyttöoikeutta toiselle yritykselle tai yksikölle.

Kaupan käyminen infrastruktuurikapasiteetilla on kielletty ja aiheuttaa sen, että kapasiteettia ei enää myön-
netä.

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

Keskiviikko 16. marraskuuta 2011

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

Infrastruktuurin haltija ja hakija voivat tehdä 42 artiklan mukaisen puitesopimuksen kyseessä olevan rautateiden infrastruktuurikapasiteetin käytöstä yhtä liikenteen aikataulun kautta pidemmäksi ajaksi.

3. Infrastruktuurin haltijoiden ja hakijoiden oikeuksista ja velvollisuuksista kapasiteetin käyttöoikeuksien myöntämisen osalta määrätään sopimuksissa tai säädetään jäsenvaltioiden lainsäädännössä.

4. Jos hakija aikoo pyytää infrastruktuurikapasiteettia 2 artiklassa määritellyn kansainvälisen henkilöliikennepalvelun harjoittamiseksi, sen on ilmoitettava tästä asianomaisille infrastruktuurin haltijoille ja sääntelyelimille. Jotta sääntelyelinten olisi mahdollista arvioida, onko kansainvälisen palvelun tarkoituksena matkustajien kuljettaminen eri jäsenvaltioissa sijaitsevien asemien välillä, ja mitkä ovat mahdolliset taloudelliset vaikutukset olemassa oleviin julkisiin palveluhankintoihin koskeviin sopimuksiin, niiden on varmistettava, että asiasta ilmoitetaan kaikille toimivaltaisille viranomaisille, jotka ovat myöntäneet oikeuden julkisia palveluhankintoja koskevassa sopimuksessa määritellyn rautateiden henkilöliikennepalvelun tarjoamiseen kyseisellä reittiosuudella, muulle asiaan liittyvälle toimivaltaiselle viranomaiselle, jolla on 9 artiklan 3 kohdan nojalla oikeus rajoittaa käyttöoikeutta, ja kaikille rautatieyrittäjille, jotka panevat täytäntöön julkisia palveluhankintoja koskevaa sopimusta tämän kansainvälisen henkilöliikennepalvelun käyttämällä reittiosuudella.

39 artikla

Kapasiteetin käyttöoikeuden myöntäminen

1. Jäsenvaltiot voivat vahvistaa puitteet infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämiselle rajoittamatta kuitenkaan hallinnon riippumattomuutta, josta säädetään 4 artiklassa. Kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisestä on laadittava erityissäännöt. Infrastruktuurin haltijan on huolehdittava kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämismenettelyistä. Infrastruktuurin haltijan on erityisesti varmistettava, että infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeudet myönnetään oikeudenmukaisin ja ketään syrjimättömin perustein ja unionin lainsäädännön mukaisesti.

2. Infrastruktuurin haltijoiden on pidettävä luottamuksellisina tietoina niille toimitettuihin tietoihin liittyviä liikesalaisuuksia.

40 artikla

Yhteistyö infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämiseksi useampaan kuin yhteen verkkoon

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että infrastruktuurin haltijat toimivat yhteistyössä, jotta voidaan tehokkaasti myöntää useamman kuin yhden verkon alueella sijaitseva infrastruktuurikapasiteetti ja myöntää sitä koskevat käyttöoikeudet myös 42 artiklassa tarkoitettujen puitesopimusten nojalla. Infrastruktuurin haltijoiden on perustettava asianmukaiset menettelyt tässä direktiivissä vahvistettujen sääntöjen mukaisesti, ja järjestettävä kansainväliset reitit toimintaa varten.

Jäsenvaltioiden on varmistettava, että niiden infrastruktuurin haltijoiden edustajat, joiden tekemillä kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisestä koskevilla päätöksillä on vaikutusta muihin infrastruktuurin haltijoihin, liittyvät yhteen infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisen yhteensovittamiseksi tai kaiken asianmukaisen infrastruktuurikapasiteetin myöntämiseksi kansainvälisellä tasolla, sanotun kuitenkaan rajoittamatta rautateiden tavaraliikenneverkkoa koskevaan unionin lainsäädäntöön sisältyvien erityisten sääntöjen soveltamista. **Tähän yhteistyöhön osallistuvien osapuolten on varmistettava, että organisaation jäsenyyttä ja toimintamenetelmiä koskevat tiedot sekä kaikki infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden arvioinnissa ja myöntämisessä käytettävät perusteet ovat julkisia.** Tähän menettelyyn voi osallistua myös asianmukaisia kolmansien maiden infrastruktuurien haltijoiden edustajia. [tark. 85]

Keskiviikko 16. marraskuuta 2011

2. Komissiolle ja 57 artiklan mukaista yhteistyötä tekevien sääntelyelinten edustajille on ilmoitettava kokouksista, joissa käsitellään infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisen yhteisiä periaatteita ja käytäntöjä, ja ne on kutsuttava osallistumaan niihin tarkkailijoina **yhteisistä periaatteista ja käytännöistä**. Jos kapasiteetin myöntämiseen käytetään tietotekniikkaan perustuvia järjestelmiä, sääntelyelinten on saatava näistä järjestelmistä riittävästi tietoja, jotta ne voivat toteuttaa valvontatehtävänsä 56 artiklan säännösten mukaisesti. [tark. 86]

3. Kokouksissa tai muissa toimissa, joiden tarkoituksena on mahdollistaa infrastruktuurin kapasiteetin myöntäminen verkkojen väliseen junaliikenteeseen, päätöksiä tekevät ainoastaan infrastruktuurin haltijoiden edustajat.

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

5. Edellä 1 kohdassa tarkoitetun yhteistyön yhteydessä infrastruktuurin haltijoiden on arvioitava tarve perustaa kansainvälisiä reittejä tavarajunaliikenteen helpottamiseksi, sekä tarvittaessa ehdottaa ja järjestää kyseisiä reittejä, joiden osalta noudatetaan 48 artiklassa tarkoitettua ad hoc -hakemusmenettelyä.

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

41 artikla

Hakijat

1. **Hakijat voivat pyytää** infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeutta ~~voivat hakea tässä direktiivissä tarkoitettuihin hakijoihin.~~ **Voidakseen käyttää tällaista infrastruktuurikapasiteettia hakijoiden on osoitettava rautatieyritys tekemään sopimus infrastruktuurin haltijan kanssa 28 artiklan mukaisesti.** [tark. 84]

2. Infrastruktuurin haltija voi asettaa vaatimuksia hakijoille varmistaakseen, että sen oikeutetut odotukset saatavista tuloista ja infrastruktuurin käytöstä turvataan. Kyseiset vaatimukset voivat koskea ainoastaan sellaisen taloudellisen takuun antamista, joka ei ylitä hakijan suunniteltuun toiminta-asteeseen suhteutettua tarkoituksenmukaista tasoa, sekä vakuutusta kyvystä tehdä tarjouksia, jotka ovat infrastruktuurikapasiteetin myöntämiseen liittyvien edellytysten kanssa yhdenmukaisia.

3. ~~Komissio voi hyväksyä täytäntöönpanotoimenpiteitä, joissa vahvistetaan~~ **Edellä 2 kohdan soveltamiseksi noudatettavien perusteiden yksityiskohtat.** ~~Kyseiset toimenpiteet, joiden tarkoituksena on varmistaa tämän direktiivin täytäntöönpano yhdenmukaisin edellytyksin, annetaan täytäntöönpanosäädöksinä 63 artiklan 3 kohdan mukaisesti.~~ **yksityiskohtia voidaan muuttaa kokemuksen perusteella 60 a artiklassa tarkoitettua menettelyä noudattaen.** [tark. 87]

42 artikla

Puitesopimukset

1. Infrastruktuurin haltijan ja hakijan välillä voidaan tehdä puitesopimus, sanotun kuitenkin rajoittamatta perussopimuksen 101, 102 ja 106 artiklan soveltamista. Puitesopimuksessa on eriteltävä sen infrastruktuurikapasiteetin ominaispiirteet, jota hakija hakee, ja jota sille tarjotaan yhtä liikenteen aikataulun kautta pidemmäksi ajaksi. Puitesopimuksessa ei määritetä reittiä yksityiskohtaisesti, vaan sen avulla on voitava vastata hakijan oikeutettuihin kaupallisiin tarpeisiin. Jäsenvaltio voi vaatia, että tämän direktiivin 55 artiklassa tarkoitetun sääntelyelimen on ennakolta hyväksyttävä tällainen puitesopimus.

Keskiviikko 16. marraskuuta 2011

2. Puitesopimukset eivät saa estää muita hakijoita tai liikennepalveluja käyttämästä kyseistä infrastruktuuria.
3. Puitesopimusta on voitava muuttaa tai rajoittaa, jotta mahdollistetaan rautateiden infrastruktuurin entistä tehokkaampi käyttö.
4. Puitesopimukseen voi sisältyä määräyksiä seuraamuksista siltä varalta, että sopimusta joudutaan muuttamaan, tai se joudutaan purkamaan.
5. Puitesopimusten kesto on periaatteessa viisi vuotta, ja niitä voidaan jatkaa niiden alkuperäistä kestoja vastaaviksi ajanjaksoiksi. Infrastruktuurin haltija voi erityisissä tapauksissa hyväksyä lyhyemmän tai pitemmän keston. Viittä vuotta pitempi kesto on perusteltava liiketoimintaan liittyvillä sopimuksilla, erityisillä investoinneilla tai riskeillä.
6. Jos kyseessä ovat 49 artiklassa tarkoitettua erikoistunutta infrastruktuuria käyttävät palvelut, jotka edellyttävät laajoja ja pitkäaikaisia investointeja, jotka hakijan on asianmukaisesti perusteltava, puitesopimusten kesto voi olla 15 vuotta. Kaudet, jotka ylittävät 15 vuotta, ovat sallittuja vain poikkeustapauksissa, erityisesti kun on kyse laajamittaisesta ja pitkäaikaisesta investoinnista ennen kaikkea silloin, kun investointeihin liittyy sopimusvelvoitteita kuten monivuotisia lyhennyssuunnitelmia.

Tällaisissa poikkeustapauksissa puitesopimuksessa voidaan vahvistaa sen kapasiteetin yksityiskohtaiset ominaispiirteet, joka hakijalle tarjotaan puitesopimuksen voimassaolon ajaksi. Kyseisiin ominaispiirteisiin voi sisältyä reittien liikennetiheys, liikennemäärät ja laatu. Infrastruktuurin haltija voi vähentää varattua kapasiteettia, jos sitä on vähintään kuukauden mittaisen ajanjakson aikana käytetty vähemmän kuin 52 artiklassa säädetään kynnysmääräksi.

Alustava puitesopimus voidaan 1 päivästä tammikuuta 2010 alkaen laatia viiden vuoden ajaksi ennen 1 päivää tammikuuta 2010 palveluja tarjoavien hakijoiden käyttämän kapasiteetin ominaispiirteiden pohjalta erityisten investointien tai liiketoimintaan liittyvien sopimusten huomioon ottamiseksi, ja sopimusta voidaan jatkaa yhden kerran. Jäljempänä 55 artiklassa tarkoitetun sääntelyelimen tehtävänä on antaa lupa tällaisen sopimuksen voimaantulolle.

7. Jokaisen puitesopimuksen yleisten tietojen on oltava kaikkien asianosaisten saatavilla, mutta liikelaisuuudet on pidettävä luottamuksellisina.

43 artikla

Käyttöoikeuden myöntämismenettelyn aikataulu

1. Infrastruktuurin haltijan on noudatettava käyttöoikeuden myöntämisessä liitteessä IX vahvistettua aikataulua.

Liitettä IX voidaan muuttaa kokemuksen perusteella **60 a artiklassa** tarkoitettua menettelyä noudattaen.

2. Infrastruktuurin haltijan on sovittava muiden asianosaisten infrastruktuurin haltijoiden kanssa liikenteen aikatauluun otettavista kansainvälisistä reiteistä, ennen kuin liikenteen aikataulua koskevia ehdotuksia koskevat kuulemiset aloitetaan. Muutoksia tehdään ainoastaan, jos ne ovat ehdottoman välttämättömiä, **ja ne on perusteltava asianmukaisesti. [tark. 88]**

44 artikla

Hakemukset

1. Hakijat voivat toimittaa julkis- tai yksityisoikeuden mukaisesti infrastruktuurin haltijalle hakemuksen, jossa pyydetään sopimuksen tekemistä oikeudesta käyttää rautateiden infrastruktuuria IV luvun 2 jaksossa säädettyä korvausta vastaan.

Keskiviikko 16. marraskuuta 2011

2. Säännöllistä liikenteen aikataulua koskevissa hakemuksissa on noudatettava liitteessä IX vahvistettuja määräaikoja.
3. Puitesopimuksen osapuolena olevan hakijan on tehtävä hakemus kyseisen sopimuksen mukaisesti.
4. Hakijoiden on jätettävä useamman kuin yhden verkon alueelle ulottuvaa infrastruktuurikapasiteettia koskeva hakemus yhdelle infrastruktuurin haltijalle. Kyseisellä infrastruktuurin haltijalla on tällöin oikeus toimia hakijan puolesta hankkiakseen kapasiteettia muilta toimivaltaisilta infrastruktuurin haltijoilta.
5. Useamman kuin yhden verkon alueelle ulottuvan infrastruktuurikapasiteetin osalta infrastruktuurin haltijoiden on varmistettava, että hakijat voivat hakea kapasiteettia suoraan yhteiseltä elimeltä, esimerkiksi rautatiekäytävien keskitetyltä palvelupisteeltä, jonka infrastruktuurien haltijat voivat perustaa.

45 artikla

Aikataulusuunnittelu

1. Infrastruktuurin haltijan on mahdollisuuksien mukaan pyrittävä täyttämään kaikki infrastruktuurikapasiteettia koskevat pyynnöt, erityisesti useamman kuin yhden verkon alueelle ulottuvia reittejä koskevat pyynnöt, sekä ottamaan huomioon mahdollisuuksien mukaan kaikki hakijoihin kohdistuvat rajoitteet, myös niiden liiketoimintaan kohdistuvat taloudelliset vaikutukset.
2. Infrastruktuurin haltija voi asettaa liikenteen aikataulun suunnittelu- ja yhteensovittamismenettelyssä jonkin palvelutyypin etusijalle, mutta ainoastaan 47 ja 49 artiklan mukaisesti.
3. Infrastruktuurin haltijan on kuultava asianomaisia osapuolia liikenteen aikataulua koskevasta ehdotuksesta ja annettava niille vähintään kuukausi aikaa esittää näkemyksensä. Asianomaisiin osapuoliin kuuluvat kaikki kapasiteettia hakeneet sekä muut osapuolet, jotka haluavat esittää huomautuksiaan siitä, miten liikenteen aikataulu saattaa vaikuttaa niiden mahdollisuuksiin hankkia rautatiepalveluja aikataulukaudella.
4. Infrastruktuurin haltijan on pyynnöstä annettava kohtuullisen ajan kuluessa ja 46 artiklassa tarkoitetun yhteensovittamismenettelyn kannalta riittävän ajoissa seuraavat tiedot kirjallisesti ja maksutta hakijoiden saataville tarkastelua varten:
 - a) kaikkien muiden hakijoiden samoilla reittiosuuksilla hakemat reitit;
 - b) kaikille muille hakijoille myönnetyt reitit ja kaikkien muiden hakijoiden myöntämistä odottavat reittihaakemukset samoilla reittiosuuksilla;
 - c) kaikille muille hakijoille myönnetyt reitit samoilla reittiosuuksilla kuin edellisellä liikenteen aikataulukaudella;
 - d) asianomaisilla reittiosuuksilla vielä saatavilla oleva kapasiteetti;
 - e) kaikki yksityiskohtaiset tiedot kapasiteetin myöntämisprosessissa käytetyistä perusteista.
5. Infrastruktuurin haltijan on toteutettava tarkoituksenmukaiset toimenpiteet kaikkien esille otettujen kysymysten käsittelemiseksi.

Keskiviikko 16. marraskuuta 2011

46 artikla

Yhteensovittamismenettely

1. Jos infrastruktuurin haltija havaitsee 45 artiklassa tarkoitetun liikenteen aikataulusuunnitelman laatimismenettelyn aikana, että eri hakemukset ovat keskenään ristiriidassa, sen on pyrittävä sovittamaan hakemukset mahdollisimman hyvin yhteen.
2. Jos tilanne edellyttää yhteensovittamista, infrastruktuurin haltijalla on kohtuullisissa rajoissa oikeus ehdottaa infrastruktuurikapasiteettia, joka eroaa pyydetystä kapasiteetista.
3. Infrastruktuurin haltijan on pyrittävä ratkaisemaan mahdolliset ristiriidat asianomaisten hakijoiden kanssa käytävillä neuvotteluilla.
4. Yhteensovittamismenettelyä ohjaavat periaatteet on vahvistettava verkkoselostuksessa. Niissä on erityisesti otettava huomioon kansainvälisten reittien järjestämiseen liittyvät vaikeudet sekä vaikutukset, joita muutoksista saattaa muille infrastruktuurin haltijoille aiheutua.
5. Jos infrastruktuurikapasiteettia koskevia hakemuksia ei voida täyttää ilman yhteensovittamista, infrastruktuurin haltijan on pyrittävä yhteensovittamisen avulla käsittelemään kaikki pyynnöt.
6. Infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämistä koskevia riitoja varten on luotava riitojenratkaisujärjestely riitojen ratkaisemiseksi nopeasti, sanotun kuitenkin rajoittamatta olemassa olevien muutoksenhakukeinojen ja 56 artiklan soveltamista. Kyseinen järjestely on esitettävä verkkoselostuksessa. Jos tuota järjestelyä käytetään, päätös on tehtävä kymmenen työpäivän kuluessa.

47 artikla

Ylikuormitettu infrastruktuuri

1. Jos pyydettyjen reittien koordinoinnin ja hakijoiden kuulemisen jälkeen ei ole mahdollista suostua kaikkiin infrastruktuurikapasiteettia koskeviin hakemuksiin, infrastruktuurin haltijan on välittömästi ilmoitettava, että kyseinen infrastruktuurin osa on ylikuormitettu. Tämä on tehtävä myös sellaisen infrastruktuurin osalta, jonka voidaan olettaa kärsivän kapasiteetin riittämättömyydestä lähitulevaisuudessa.
2. Jos infrastruktuurin on ilmoitettu olevan ylikuormitettu, infrastruktuurin haltijan on laadittava 50 artiklassa säädetty kapasiteettia koskeva arviointi, jollei 51 artiklassa säädetyn kapasiteetin vahvistamissuunnitelman toteutusta ole jo aloitettu.
3. Jos 31 artiklan 4 kohdan mukaisia maksuja ei ole peritty, tai ne eivät ole tuottaneet tyydyttävää tulosta ja infrastruktuurin on ilmoitettu olevan ylikuormitettu, infrastruktuurin haltija voi lisäksi soveltaa ensisijaisuusperusteita infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisessä.
4. Ensisijaisuusperusteissa on otettava huomioon palvelun merkitys yhteiskunnalle suhteessa kaikkiin muihin liikennepalveluihin, joille ei näin ollen ole kapasiteettia myönnetä.

Varmistaakseen riittävien liikennepalvelujen kehittämisen näissä puitteissa ja erityisesti vastatakseen julkisten palvelujen vaatimuksiin tai edistääkseen rautateiden tavaraliikennettä **ja etenkin kansainvälistä tavaraliikennettä** jäsenvaltiot voivat toteuttaa ketään syrjimättömin perustein tarvittavat toimenpiteet niin, että kyseiset liikennepalvelut ovat etusijalla infrastruktuurikapasiteettia myönnettäessä. [tark. 89]

Keskiviikko 16. marraskuuta 2011

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

Kyseisissä toimenpiteissä ja korvauksissa on otettava huomioon ne vaikutukset, joita muissa jäsenvaltioissa on sillä, ettei kapasiteettia myönnetä.

5. ~~Tavaraliikennepalvelujen ja erityisesti~~ **Tavaraliikenteen palvelujen ja etenkin** kansainvälisen tavaraliikenteen merkitys on otettava riittäväällä tavalla huomioon ensisijaisuusperusteita määritettäessä **palvelujen on kuuluttava ensisijaisuusperusteisiin. [tark. 90]**

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

48 artikla

Ad hoc -hakemukset

1. Infrastruktuurin haltijan on vastattava yksittäisiä reittejä koskeviin ad hoc -hakemuksiin mahdollisimman pian, kuitenkin viiden työpäivän kuluessa. Tiedot käytettävissä olevasta varakapasiteetista on asetettava kaikkien sellaisten hakijoiden saataville, jotka saattavat haluta käyttää kyseistä kapasiteettia.

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

49 artikla

Erikoistunut infrastruktuuri

1. Infrastruktuurikapasiteetin on katsottava olevan saatavilla kaikkien sellaisten palvelujen käyttöön, jotka täyttävät reitin toimintaan vaadittavat ominaisuudet, sanotun kuitenkaan rajoittamatta 2 kohdan soveltamista.

2. Jos sopivia vaihtoehtoisia reittiosuuksia on, infrastruktuurin haltija voi asianomaisia osapuolia kuultuaan osoittaa tietyn infrastruktuurin määrätyn tyyppisen liikenteen käyttöön. Jos tällainen osoittaminen on tapahtunut, infrastruktuurin haltija voi asettaa kyseisen liikennetyypin etusijalle infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuksia myöntäessään, sanotun kuitenkaan rajoittamatta perussopimuksen 101, 102 ja 106 artiklan soveltamista.

Kyseinen osoittaminen ei saa estää muita liikennetyyppejä käyttämästä kyseistä infrastruktuuria, kun kapasiteettia on käytettävissä.

3. Jos infrastruktuuri on osoitettu tiettyyn käyttöön 2 kohdan mukaisesti, siitä on kerrottava verkkoselostuksessa.

50 artikla

Kapasiteettia koskeva arviointi

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

Keskiviikko 16. marraskuuta 2011

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

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

51 artikla

Kapasiteetin vahvistamissuunnitelma

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

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

Siinä on yksilöitävä:

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

Siinä on myös määritettävä kustannus-hyötyanalyysin perusteella mahdolliset infrastruktuurikapasiteetin vahvistamiseksi toteutettavat toimet mukaan lukien aikataulu toimenpiteiden toteuttamiselle.

Suunnitelman edellytyksenä voi olla jäsenvaltion ennakkohyväksyntä. Jäljempänä 55 artiklassa ~~tarkoitettu sääntelyelin voi antaa lausunnon siitä, ovatko suunnitelmassa määrätyt toimet asianmukaisia~~ **tarkoitettun sääntelyelimen on valvottava kuulemisprosessia varmistaakseen, että se toteutetaan syrjimättömällä tavalla.** [tark. 91]

Euroopan laajuisen verkon taikka yhteen tai useampaan Euroopan laajuiseen verkkoon merkittäväällä tavalla vaikuttavan reitin ylikuormituessa 57 artiklassa tarkoitettu sääntelyelin voi antaa lausunnon siitä, ovatko suunnitelmaan sisältyvät toimenpiteet asianmukaisia. [tark. 92]

3. Infrastruktuurin haltijan on keskeytettävä kaikkien sellaisten maksujen periminen, joita peritään kyseisen infrastruktuurin käytöstä 31 artiklan 4 kohdan perusteella, jos infrastruktuurin haltija

- a) ei tee kapasiteetin vahvistamissuunnitelmaa; tai
- b) ei edisty kapasiteetin vahvistamissuunnitelmassa määritettyjen toimien toteuttamisessa.

Infrastruktuurin haltija voi kuitenkin jatkaa kyseisten maksujen perimistä edellyttäen, että 55 artiklassa tarkoitettu sääntelyelin hyväksyy tämän, jos

- a) kapasiteetin vahvistamissuunnitelmaa ei pystytä toteuttamaan syistä, joihin infrastruktuurin haltija ei pysty vaikuttamaan; tai

Keskiviikko 16. marraskuuta 2011

b) käytettävissä olevat vaihtoehdot eivät ole taloudellisesti tai rahoituksellisesti toteuttamiskelpoisia.

52 artikla

Reittien käyttö

1. Infrastruktuurin haltijan on eriteltävä verkkoselostuksessa edellytykset, joiden avulla otetaan huomioon reittien aikaisemmat käyttöasteet määritettäessä käyttöoikeuden myöntämismenettelyjen ensisijaisuusjärjestys.
2. Erityisesti ylikuormitetun infrastruktuurin osalta infrastruktuurin haltijan on vaadittava reitin luovuttamista, jos reittiä on vähintään kuukauden mittaisen ajanjakson aikana käytetty vähemmän kuin verkkoselostuksessa on vahvistettu kynnysmääräksi, paitsi jos tämä johtuu liikenteenharjoittajasta riippumattomista, muista kuin taloudellisista syistä.

53 artikla

Infrastruktuurikapasiteetti kunnossapitotöitä varten

1. Kunnossapitotöitä varten tapahtuvaa infrastruktuurikapasiteetin käyttöä koskevat hakemukset on tehtävä liikenteen aikataulusuunnitelman laatimisen yhteydessä.
2. Infrastruktuurin haltijan on otettava riittävällä tavalla huomioon suunniteltuun radan kunnossapitotöihin varatun infrastruktuurikapasiteetin vaikutus hakijoihin.
3. Infrastruktuurin haltijan on ilmoitettava asianomaisille osapuolille ~~hyvissä ajoin~~ **vähintään viikkoa aikaisemmin** kunnossapitotöistä, joita ei ole suunniteltu, vähintään viikkoa ennen niiden aloittamista. [tark. 93]

54 artikla

Erityiset toimenpiteet häiriötilanteissa

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

1 a. Infrastruktuurin haltijoilla on oltava toimintasuunnitelmat onnettomuuksien tai teknisten vikojen varalta. [tark. 94]

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

Jos infrastruktuurin haltija pitää tätä tarpeellisenä, se voi vaatia rautatieyrityksiä antamaan sen käyttöön resurssit, joita se pitää kaikkein asianmukaisimpina tilanteen palauttamiseksi ennalleen mahdollisimman nopeasti.

3. ~~Jäsenvaltiot voivat vaatia rautatieyrityksiä osallistumaan sen varmistamiseen, että turvallisuusstandardit ja säännöt pannaan täytäntöön ja niiden noudattamista valvotaan kyseisten yritysten itsensä osalta.~~ **Ellei kyseessä ole ylivoimainen este, mukaan luettuna kiireellinen ja turvallisuuden kannalta välttämätön työ, tämän artiklan mukaisesti tavaraliikenteen harjoittamiseen myönnettyä reittiä ei voida peruuttaa alle kahta kuukautta ennen liikenteen aikataulun mukaista ajankohtaa, jos asianomainen hakija ei anna suostumustaan tällaiselle peruuttamiselle. Tässä tapauksessa asianomainen infrastruktuurin haltija pyrkii tarjoamaan hakijalle yhtä laadukkaan ja luotettavan reitin, joka hakijalla on oikeus hyväksyä tai hylätä. Viimeksi mainitussa tapauksessa sillä on oikeus vähintään vastaavan maksun palautukseen.** [tark. 95]

Keskiviikko 16. marraskuuta 2011

4 JAKSO

Säätelyelin

55 artikla

Säätelyelin Kansalliset säätelyelimet

1. Kunkin jäsenvaltion on perustettava rautatiealalle yksi kansallinen säätelyelin. Kyseisen elimen on oltava itsenäinen viranomainen, joka on organisatorisesti, toiminnallisesti, hierarkkisesti ja päätöksenteoltaan oikeudellisesti erillinen ja riippumaton muista viranomaisista. Sen on myös oltava organisaatioltaan, rahoituspäätöksiltään, oikeudelliselta rakenteeltaan ja päätöksenteoltaan infrastruktuurin haltijoista, hinnoitteluelimistä, käyttöoikeuksia myöntävistä elimistä sekä hakijoista riippumaton. Sen on lisäksi oltava toiminnallisesti riippumaton kaikista toimivaltaisista viranomaisista, jotka osallistuvat julkista palveluhankintaa koskevan sopimuksen tekemiseen. **Kansallisella säätelyelimellä on oltava henkilöstön ja resurssien osalta tarvittavat organisatoriset valmiudet sille 56 artiklassa annettujen tehtävien hoitamiseen ottaen huomioon jäsenvaltion rautatieliikenteen toiminta-asteen ja siihen vaikuttavat tekijät, kuten liikennemäärän ja verkoston koon.**

2. Jäsenvaltiot voivat perustaa säätelyelimiiä, joilla on toimivaltaa usealla säännellyllä alalla, jos tällaiset yhdistetyt viranomaiset täyttävät 1 kohdassa vahvistetut riippumattomuusvaatimukset.

3. **Kansallinen tai muu toimivaltainen parlamentti nimittää** rautatiealan säätelyelimen pääjohtaja ja johtokunta nimitetään uusittavaksi **pääjohtajan ja johtokunnan uusittavissa** olevaksi määräajaksi sellaisten selkeiden sääntöjen mukaisesti, joilla voidaan taata riippumattomuus. Näihin tehtäviin valitaan henkilöitä, joilla **on rautatieliikenteen tai muun alan säätelyyn liittyvää tietämystä ja kokemusta, ja mielellään henkilöitä, joilla ei vähintään** ~~ei kolmen~~ **kahden** vuoden **tai kahta vuotta pidempänä, kansallisessa lainsäädännössä vahvistettuna** aikana ennen nimitystä eikä toimikauden aikana ~~saa olla~~ **ole ollut** suoraan tai välillisesti ammatillista asemaa, vastuuta tai intressiä säännellyissä yrityksissä tai yksiköissä tai liiketoimintasuhdetta niiden kanssa. **Valittujen henkilöiden on nimenomaisesti vahvistettava tämä antamassaan asianmukaisessa sidonnaisuusilmoituksessa.** Toimikauden päätyttyä heillä ei saa vähintään ~~kolmeen~~ **kahteen** vuoteen **tai kahta vuotta pidempään, kansallisessa lainsäädännössä vahvistettuun aikaan** olla ammatillista asemaa, vastuuta tai intressiä missään säännellyistä yrityksistä tai yksiköistä tai liiketoimintasuhdetta niihin. Heillä on täydet valtuudet säätelyelimen henkilöstön palvelukseen ottamisessa ja hallinnoimisessa. **Heidän on toimittava täysin riippumattomasti eikä heihin saa missään tapauksessa vaikuttaa hallitusten tai yksityisten tai julkisten yritysten ohjeilla.** [tark. 96]

56 artikla

Säätelyelimen Kansallisten säätelyelinten toiminta

1. Jäljempänä sanotun rajoittamatta 46 artiklan 6 kohdan soveltamista, hakijalla on oikeus vedota säätelyelimeen, jos se katsoo tullessa kohdelluksi epäoikeudenmukaisesti, syrjityksi tai muulla tavalla loukatuksi erityisesti infrastruktuurin haltijan tai tapauskohtaisesti rautatieyrityksen tai palvelun harjoittajan tekemissä päätöksissä, jotka koskevat:

- a) verkkoselostusta;
- b) verkkoselostuksessa vahvistettuja perusteita;
- c) käyttöoikeuden myöntämismenettelyjä ja sen tuloksia;
- d) hinnoittelujärjestelmää;
- e) hakijalta perittävien tai perittäväksi tarkoitettujen infrastruktuurimaksujen suuruutta tai määrääntymisperusteita;

Keskiviikko 16. marraskuuta 2011

- f) käyttöoikeutta koskevia 10, 11 ja 12 artiklan mukaisia järjestelyjä;
- g) palvelujen käyttöoikeutta ja niiden hinnoittelua 13 artiklan mukaisesti;
- g a) toimilupien myöntämistä tapauksissa, joissa sääntelyelin ei ole myös toimilupia 16 artiklan mukaisesti myöntävä elin.**

1 a. Sääntelyelin voi toteuttaa toimia oma-aloitteisesti, ja sen on ratkaistava valitukset ja toteutettava oma-aloitteisesti toimia tilanteen korjaamiseksi viimeistään kuukauden kuluessa valituksen vastaanottamisesta. Jos muutoksenhaku koskee kieltäytymistä infrastruktuurikapasiteetin myöntämisestä tai kapasiteetin tarjoamiseen liittyviä ehtoja, sääntelyelimen on joko vahvistettava, ettei infrastruktuurin haltijan tekemää päätöstä tarvitse muuttaa, tai vaadittava päätöksen muuttamista sääntelyelimen antamien suuntaviivojen mukaisesti.

Komissio tarkastelee oma-aloitteisesti sääntelyelinten toimivaltuuksia ja sääntelyelinten päätöksenteon määräaikoja koskevien tämän direktiivin säännösten soveltamista ja noudattamisen valvomista 64 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun neuvoo-antavan menettelyn mukaisesti.

2. Sääntelyelimellä on oltava myös valtuudet seurata kilpailua, **oikaista** rautatiepalvelujen markkinoilla **taphtuva syrjivä ja markkinoita vääristävä kehitys**, ja tarkastella uudelleen 1 kohdan a–g alakohtaa **a–g a alakohtaa** omasta aloitteestaan ja ehkäistäkseen syrjinnän hakijoiden välillä, **myös asianmukaisten korjaustoimenpiteiden avulla**. Sen on erityisesti tarkistettava, onko verkkoselostuksessa syrjiviä lausekkeita tai annetaanko siinä infrastruktuurin haltijalle harkintavaltaa, jota voisi olla mahdollista käyttää hakijoiden väliseen syrjintään. Sääntelyelimellä on oltava organisatoriset valmiudet näiden tehtävien toteuttamiseen. **Tätä varten sääntelyelimen on myös tehtävä tiivistä yhteistyötä kansallisen turvallisuusviranomaisen kanssa, joka vastaa yhteentoimivuuden osatekijöiden vaatimustenmukaisuuden tai käyttökelpoisuuden arvioinnista tai osajärjestelmien EY-tarkastusmenettelyn arvioinnista direktiivin 2008/57/EY mukaisesti. Kun on kyse kansallisen turvallisuusviranomaisen käsittelemistä menettelyistä, joilla voi olla markkinoille pääsyä koskevia vaikutuksia, kansallisen turvallisuusviranomaisen on hakijoiden pyynnöstä ilmoitettava sääntelyelimelle menettelyn asiaan liittyvistä näkökohdista. Sääntelyelimen on annettava suosituksia. Jos kansallinen turvallisuusviranomainen aikoo poiketa näistä suosituksista, sen on perusteltava tämä sääntelyelimelle.**

3. Sääntelyelimen on varmistettava, että infrastruktuurin haltijan määräämät maksut ovat IV luvun 2 jakson mukaisia ja ketään syrjimättömiä. Infrastruktuurimaksujen tasoa koskevat neuvottelut hakijoiden ja infrastruktuurin haltijan välillä sallitaan ainoastaan, jos ne käydään sääntelyelimen johdolla. Sääntelyelimen on puututtava asiaan, jos neuvottelut saattavat rikkoa tässä luvussa säädettyjä vaatimuksia.

3 a. Sääntelyelimen on varmistettava, että rautatieyritysten ja infrastruktuurin haltijoiden tilinpidossa noudatetaan 6 artiklassa vahvistettuja tilien eriyttämistä koskevia säännöksiä.

3 b. Sääntelyelimen on määritettävä, mikäli kansallisessa lainsäädännössä niin edellytetään, 10 artiklan 2 kohdan mukaisesti, onko palvelun päätarkoituksena matkustajien kuljettaminen eri jäsenvaltioissa sijaitsevien asemien välillä, ja 11 artiklan 2 kohdan mukaisesti, vaarantavatko 10 artiklassa säädetty tietyin lähtöpaikan ja määränvälillä osuudella tarjottavat palvelut, joista on tehty yksi tai useampi voimassa olevan unionin lainsäädännön mukainen julkisia palveluhankintoja koskeva sopimus, julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen taloudellisen tasapainon.

3 c. Sääntelyelimen on ilmoitettava komissiolle kaikki valitukset, jotka liittyvät sääntelyelimen 1–3 b kohdan nojalla tekemään päätökseen. Komissio pyytää tarvittaessa kahden viikon kuluessa valituksen vastaanottamisesta muuttamaan kyseistä päätöstä, jotta varmistetaan sen yhdenmukaisuus unionin lainsäädännön kanssa. Sääntelyelimen on muutettava päätöstään pidennetyn määräajan kuluessa ottaen huomioon komission pyytämät muutokset.

Keskiviikko 16. marraskuuta 2011

3 d. Sääntelyelimen on kuultava rahti- ja henkilöliikenteen rautatiepalvelujen käyttäjiä vähintään kerran vuodessa, jotta se voi ottaa huomioon niiden näkemykset rautatiemarkkinoista, mukaan luettuina palvelujen toiminta, infrastruktuurimaksut sekä rautatiepalvelujen hintojen taso ja avoimuus. [tark. 97]

4. Sääntelyelimellä on oikeus pyytää infrastruktuurin haltijalta, hakijoilta ja muulta kyseisessä jäsenvaltiossa sijaitsevalta kolmannelta asiaa koskevia tietoja. Pyydetty tiedot on annettava viipymättä. Sääntelyelimellä on oltava mahdollisuus varmistaa pyyntöihin vastaaminen asianmukaisilla seuraamuksilla, sakot mukaan lukien. Sääntelyelimelle toimitettaviin tietoihin sisältyvät kaikki tiedot, joita sääntelyelin tarvitsee muutoksenhautehtävässään ja seuratessaan kilpailua rautatiepalvelujen markkinoilla 2 kohdan mukaisesti. Tähän sisältyvät tiedot, jotka ovat tarpeen tilastointi- ja markkinaseurantatarkoituksiin.

5. Sääntelyelimen on ratkaistava valitukset ja toteutettava toimet tilanteen korjaamiseksi kahden kuukauden kuluessa tietojen vastaanottamisesta. Sen on tarvittaessa päätettävä omasta aloitteestaan aiheellisista toimenpiteistä markkinoiden kielteisten ilmiöiden oikaisemiseksi erityisesti 1 kohdan **a-ga alakohdan** osalta.

Sääntelyelimen tekemä päätös sitoo kaikkia niitä, jotka kuuluvat päätöksen soveltamisalaan eivätkä ole jonkin toisen hallinnollisen tahon valvonnan alaisia. Sääntelyelimellä on oltava mahdollisuus varmistaa päätöstensä noudattaminen asianmukaisilla seuraamuksilla, sakot mukaan lukien.

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

6. Jäsenvaltioiden on sen varmistettava, että sääntelyelimen päätökset voidaan saattaa tuomioistuimen tutkittavaksi. Muutoksenhauulla voi olla lykkäävä vaikutus sääntelyelimen päätökseen vain, jos muutoksenhakuä käsittelevä tuomioistuin katsoo, että sääntelyelimen päätöksen välittömistä vaikutuksista aiheutuisi peruuttamatonta haittaa muutoksenhakijalle.

7. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että sääntelyelin julkaisee tiedot infrastruktuurin haltijoiden ja liitteessä III lueteltujen palvelujen tarjoajien tekemiin päätöksiin liittyvistä riitojenratkaisu- ja muutoksenhaku-menettelyistä.

8. Sääntelyelimellä on oltava valtuudet tehdä tarkastuksia tai teettää ulkopuolisia tarkastuksia infrastruktuurin haltijoissa ja tarvittaessa rautatieyhteyksissä varmistaakseen 6 artiklassa vahvistettuja tilien eriyttämistä koskevien säännösten noudattamisen.

Jäsenvaltioiden on varmistettava, että infrastruktuurin haltijat ja kaikki yritykset tai muut yksiköt, jotka harjoittavat tai yhdistävät rautatieliikenteen eri muotoja tai infrastruktuurin hallintaa, joita tarkoitetaan 6 artiklan 1 ja 2 kohdassa, toimittavat sääntelyelimelle yksityiskohtaiset tilinpäätökset, jotta se voi toteuttaa eri tehtävänsä. Näihin tilinpäätöksiin on sisällyttävä vähintään liitteessä X vahvistetut osatekijät. Sääntelyelin voi myös tehdä näiden tilinpäätösten perusteella johtopäätöksiä valtiontukiasioista, joista sen on ilmoitettava tällaisten kysymysten ratkaisemisesta vastaaville viranomaisille.

Liitettä X voidaan muuttaa kokemuksen perusteella **60 a artiklassa** tarkoitettua menettelyä noudattaen.

Keskiviikko 16. marraskuuta 2011

56 a artikla

Kansallisten sääntelyelinten toimivalta

1. Sääntelyelimellä on oltava 56 artiklassa lueteltujen tehtävien toteuttamiseksi valtuudet:
 - a) panna täytäntöön päätöksensä ja asianmukaiset seuraamukset, mukaan lukien sakot. Sääntelyelimen tekemä päätös sitoo kaikkia niitä, jotka kuuluvat päätöksen soveltamisalaan eivätkä ole jonkin toisen kansallisen hallinnollisen tahon valvonnan alaisia.
 - b) pyytää tarvittavia tietoja infrastruktuurin haltijalta, hakijoilta ja kaikilta asiaankuuluvilta kolmasosapuolilta kyseisessä jäsenvaltiossa sekä panna täytäntöön tällaiset pyynnöt ja asianmukaiset seuraamukset, mukaan lukien sakot. Sääntelyelimelle toimitettaviin tietoihin sisältyvät kaikki tiedot, joita sääntelyelin tarvitsee muutoksenhakutehtävässään ja seuratessaan kilpailua rautatiepalvelujen markkinoilla. Niihin sisältyvät myös tiedot, jotka tarvitaan tilastollisiin tarkoituksiin ja markkinoiden tarkkailua varten. Pyydetty tiedot on toimitettava ilman aiheetonta viivytyksiä.
 - c) tehdä tarkastuksia tai teettää ulkopuolisia tarkastuksia infrastruktuurin haltijoissa ja tarvittaessa rautatieyrityksissä varmistaakseen 6 artiklassa vahvistettujen tilien eriyttämistä koskevien säännösten noudattamisen.
2. Jäsenvaltioiden on sen varmistettava, että sääntelyelimen päätökset voidaan saattaa tuomioistuimen tutkittavaksi. Muutoksenhaulla ei saa olla lykkäävää vaikutusta sääntelyelimen päätökseen.
3. Jos rajatylittäviä liikennepalveluja koskevat sääntelyelinten päätökset aiheuttavat kiistoja, osapuolet voivat vedota komissioon saadakseen kuukauden kuluessa vetoituksen vastaanottamisesta sitovan päätöksen siitä, onko kyseinen päätös unionin lainsäädännön mukainen.
4. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että sääntelyelimen tekemät päätökset julkaistaan.
5. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että infrastruktuurin haltijat ja kaikki yritykset tai muut yksiköt, jotka harjoittavat rautatieliikenteen eri muotoja tai infrastruktuurin hallintaa, joita tarkoitetaan 6 artiklassa, palvelun harjoittajat mukaan luettuina, toimittavat sääntelyelimelle yksityiskohtaiset tilinpäätökset, jotta se voi toteuttaa eri tehtävänsä. Näihin tilinpäätöksiin on sisällyttävä vähintään liitteessä X vahvistetut osatekijät. Sääntelyelin voi myös tehdä näiden tilinpäätösten perusteella johtopäätöksiä valtiontukiasioista, joista sen on ilmoitettava tällaisten kysymysten ratkaisemisesta vastaaville viranomaisille.

Liitettä X voidaan muuttaa kokemuksen perusteella 60 a artiklassa tarkoitettua menettelyä noudattaen. [tark. 98]

57 artikla

Kansallisten sääntelyelinten välinen yhteistyö ja komission toimivalta

1. Kansallisten sääntelyelinten on vaihdettava tietoja työstään, päätöksensä perusteista sekä päätöskäytännöistään ja tehtävä muulla tavoin yhteistyötä päätöksentekonsa soveltamiseksi yhteen koko unionissa. Tätä varten niiden on toimittava yhdessä työryhmässä **virallisesti perustetussa verkostossa**, joka kokoontuu säännöllisin väliajoin **komission kutsusta ja komission toimiessa puheenjohtajana**. Komissio tukee sääntelyelimiä tässä tehtävässä **varmistaa tätä varten sääntelyelinten aktiivisen yhteistyön ja toteuttaa toimenpiteitä, jos sääntelyelimet eivät käytä toimivaltaansa**.

Keskiviikko 16. marraskuuta 2011

Komission edustajat nimitetään sekä liikenteestä vastaavien että kilpailusta vastaavien yksiköiden edustajista.

Komissio perustaa tietokannan, johon kansallisten sääntelyelinten on syötettävä tietoja kaikista valitusmenettelyistä, kuten valitusten päivämäärät, oma-aloitteisten menettelyjen aloittaminen, kaikki alustavat ja lopulliset päätökset, osapuolet, tärkeimmät menettelykysymykset ja rautatielainsäädännön tulkintaongelmat sekä kansainvälisiin rautatiepalveluihin liittyvät käyttöoikeutta tai hinnoittelua koskevat oma-aloitteiset tutkimukset.

2. Sääntelyelinten on tehtävä tiivistä yhteistyötä, myös työjärjestelyjen avulla, avustaakseen toisiaan markkinoiden seurantatehtävissään sekä valitusten ja tutkimusten käsittelyssä.

3. Kansainväliseen reittiin liittyvän käyttöoikeutta tai hinnoittelua koskevan valituksen tai oma-aloitteisen tutkimuksen tapauksessa sekä kansainvälisiin rautatieliikennepalveluihin liittyvän markkinoiden kilpailuseurannan yhteydessä asianomaisen sääntelyelimen on **ilmoitettava komissiolle ja** kuultava kaikkien muiden sellaisten jäsenvaltioiden sääntelyelimiä, joiden kautta kyseinen kansainvälinen reitti kulkee, ja pyydettyä niiltä kaikki tarvittavat tiedot ennen päätöksensä tekemistä. **Sääntelyelinten verkoston on myös annettava lausuntonsa.**

4. Sääntelyelinten, joita kuullaan 3 kohdan mukaisesti, on annettava kaikki tiedot, joita niillä itsellään on oikeus pyytää kansallisen lainsäädäntönsä mukaisesti. Näitä tietoja saa käyttää ainoastaan 3 kohdassa tarkoitetun valituksen tai tutkimuksen käsittelemiseksi.

5. Valituksen vastaanottaneen tai omasta aloitteestaan tutkimuksen tehneen sääntelyelimen on toimitettava asian kannalta merkitykselliset tiedot vastuulliselle sääntelyelimelle, jotta se voi toteuttaa toimenpiteitä asiaomaisten osapuolten osalta.

6. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että 40 artiklan 1 kohdassa tarkoitetut yhteenliittyneet infrastruktuurin haltijoiden edustajat toimittavat viipymättä kaikki tämän artiklan 3 kohdassa tarkoitetun valituksen tai tutkimuksen käsittelemiseksi tarvittavat tiedot, joita pyytää sen jäsenvaltion sääntelyelin, jonka alueella yhteenliittynyt edustaja on. Kyseisellä sääntelyelimellä on oltava oikeus toimittaa kyseistä kansainvälistä reittiä koskevat tällaiset tiedot 3 kohdassa tarkoitetulle sääntelyelimelle.

6 a. Komissio voi omasta aloitteestaan osallistua 2–6 kohdassa lueteltuihin toimintoihin, ja se tiedottaa tästä 1 kohdassa tarkoitetulle sääntelyelinten verkostolle.

7. **Edellä olevan 1 kohdan mukaisesti perustetun** sääntelyelinten **verkoston** on vahvistettava yhteiset periaatteet ja käytänteet niiden päätösten tekemiseksi, joiden tekemiseen ne on valtuutettu tämän direktiivin nojalla. Komissio voi hyväksyä täytäntöönpanotoimenpiteitä, joissa säädetään tällaisista yhteisistä periaatteista ja käytänteistä. Tällaiset toimenpiteet, joiden tarkoituksena on varmistaa tämän direktiivin täytäntöönpano yhdenmukaisin edellytyksin, annetaan täytäntöönpanosäädöksensä 63 artiklan 3 kohdan mukaisesti. **ja täydentää tällaisia yhteisiä periaatteita ja käytänteitä 60 a artiklassa tarkoitettua menettelyä noudattaen.**

Sääntelyelimet tarkastelevat **Sääntelyelinten verkosto tarkastalee** myös 40 artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen infrastruktuurin haltijoiden yhteenliittymien sellaisia päätöksiä ja käytänteitä, joilla pannaan täytäntöön tämän direktiivin säännöksiä tai edistetään muulla tavoin kansainvälisen raideliikenteen sujuvuutta. [tark. 99]

Keskiviikko 16. marraskuuta 2011

57 a artikla

Eurooppalainen sääntelyelin

Komissio esittää sääntelyelinten verkoston kautta saadun kokemuksen perusteella viimeistään ... (*) lainsäädäntöehdotuksen eurooppalaisen sääntelyelimen perustamisesta. Tälle elimelle annetaan valvonta- ja sovitteluvalltuudet rajatylittävien ja kansainvälisten ongelmien tapauksessa, ja se toimii vetoomuselinä kansallisten sääntelyelinten tekemien päätösten osalta. [tark. 100]

V LUKU

LOPPUSÄÄNNÖKSET

58 artikla

Tämän direktiivin säännöksiä sovelletaan rajoittamatta vesi- ja energiahuollon sekä liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankintamenettelyjen yhteensovittamisesta 31 päivänä maaliskuuta 2004 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2004/17/EY⁽¹⁾ soveltamista.

59 artikla

Poikkeukset

1. Maaliskuun 15 päivään 2013 asti Irlannin, saarijäsenvaltiona, jolla on rautatieyhteys ainoastaan yhteen muuhun jäsenvaltioon, ja Yhdistyneen kuningaskunnan Pohjois-Irlannin osalta samalla perusteella,

a) ei tarvitse antaa riippumattoman elimen hoidettavaksi infrastruktuurin yhtäläisten ja ketään syrjimättömien käyttömahdollisuuksien kannalta olennaisia toimintoja 7 artiklan 1 kohdan ensimmäisen alakohdan mukaisesti siltä osin kuin mainitussa artiklassa veloitetaan jäsenvaltioita perustamaan riippumattomat elimet 7 artiklan 2 kohdassa tarkoitettujen tehtävien suorittamista varten;

b) ei tarvitse soveltaa 27 artiklassa, 29 artiklan 2 kohdassa, 38, 39, 42, 46 artiklan 4 ja 6 kohdassa, 47 artiklassa, 49 artiklan 3 kohdassa, 50–53 artiklassa sekä 55 ja 56 artiklassa säädettyjä vaatimuksia edellyttäen, että infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämistä tai maksujen perimistä koskeviin päätöksiin voidaan rautatieyrityksen kirjallisesti esittämästä pyynnöstä hakea muutosta riippumattomalta elimeltä, joka tekee päätöksensä kahden kuukauden kuluessa siitä, kun sille on toimitettu kaikki tarvittavat tiedot ja jonka elimen päätökset voidaan saattaa tuomioistuimen tutkittavaksi.

2. Kun useampi kuin yksi rautatieyritys, jolle on myönnetty toimilupa 17 artiklan mukaisesti, tai Irlannin ja Pohjois-Irlannin osalta rautatieyritys, jolle on tällä tavoin myönnetty toimilupa muualla, esittää virallisen hakemuksen kilpailevan rautatieliikenteen harjoittamiseksi Irlannin tai Pohjois-Irlannin alueella taikka kyseiselle alueelle tai kyseiseltä alueelta, tämän poikkeuksen soveltamisen jatkamisesta on päätettävä 64 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua neuvoa-antavaa menettelyä noudattaen.

Edellä 1 kohdassa tarkoitettuja poikkeuksia ei sovelleta, kun rautatieliikennettä Irlannissa tai Pohjois-Irlannissa harjoittava rautatieyritys esittää virallisen hakemuksen rautatieliikenteen harjoittamisesta jonkin toisen jäsenvaltion alueella, alueelle tai alueelta, lukuun ottamatta Irlantia Pohjois-Irlannissa toimivien rautatieyritysten osalta ja Yhdistynyttä kuningaskuntaa Irlannissa toimivien rautatieyritysten osalta.

Vuoden kuluessa joko tämän kohdan ensimmäisessä alakohdassa tarkoitettua päätöksen, tai tämän kohdan toisessa alakohdassa tarkoitettua virallista hakemusta koskevan ilmoituksen vastaanottamisesta, kyseisen jäsenvaltion tai kyseisten jäsenvaltioiden (Irlannin tai Yhdistyneen kuningaskunnan Pohjois-Irlannin osalta) on annettava 1 kohdassa tarkoitettujen artiklojen täytäntöön panemiseksi tarvittava lainsäädäntö.

(*) Joka on kahden vuoden kuluttua tämän direktiivin julkaisemisesta.

(1) EUVL L 134, 30.4.2004, s. 1.

Keskiviikko 16. marraskuuta 2011

3. Edellä 1 kohdassa tarkoitettu poikkeus voidaan uusia enintään viideksi vuodeksi kerrallaan. Jäsenvaltio, joka on käyttänyt hyväkseen kyseistä poikkeusta, voi viimeistään 12 kuukautta ennen poikkeuksen päättämispäivää esittää komissiolle poikkeuksen uusimista koskevan pyynnön. Tällainen pyyntö on perusteltava. Komissio tutkii pyynnön ja päättää asiasta 64 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua neuvoo-antavaa menettelyä noudattaen. Kyseistä menettelyä noudatetaan kaikissa pyyntöön liittyvissä päätöksissä.

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

59 a artikla

Säädösvallan siirtäminen

Siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä 60 a artiklan mukaisesti 15 artiklan 5 kohdan mukaisesta markkinoiden seurannan soveltamisalasta, 27 artiklan 2 kohdan mukaisen verkkoselostuksen tietyistä osista, 31 artiklan 3 ja 5 kohdan mukaisista tietyistä hinnoitteluperiaatteista, 32 artiklan 3 kohdan mukaisesta ETCS-järjestelmän infrastruktuurimaksujen tilapäisestä alentamisesta, 35 artiklan 2 kohdan mukaisen suorituskannustinjärjestelmän tietyistä osista, 41 artiklan 3 kohdan mukaisten infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden hakijoille asetettavien vaatimusten kohdalla noudatettavista perusteista, 43 artiklan 1 kohdan mukaisesta käyttöoikeuden myöntämismenettelyn aikataulusta, 56 a artiklan 5 kohdan mukaisista säännellyistä tilinpäätöksistä ja sääntelyelinten 57 artiklan 7 kohdan mukaisesti päätöksentekoa varten kehittämistä yhteisistä periaatteista ja käytänteistä. [tark. 101]

~~60 artikla~~

Siirretyn säädösvallan käyttäminen

1. ~~Siirretään komissiolle määräämättömäksi ajaksi valta antaa 7 artiklan 1 kohdan toisessa alakohdassa, 13 artiklan 5 kohdan toisessa alakohdassa, 15 artiklan 5 kohdan toisessa alakohdassa, 20 artiklan kolmannessa kohdassa, 27 artiklan 2 kohdassa, 30 artiklan 3 kohdan toisessa alakohdassa, 31 artiklan 5 kohdan toisessa alakohdassa, 32 artiklan 1 kohdan kolmannessa alakohdassa, 32 artiklan 3 kohdassa, 35 artiklan 2 kohdassa, 43 artiklan 1 kohdassa ja 56 artiklan 8 kohdan kolmannessa alakohdassa tarkoitettuja delegoituja säädöksiä.~~

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 61 ja 62 artiklassa säädetyt ehtoja. [tark. 102]~~

60 a artikla

Siirretyn säädösvallan käyttäminen

1. *Siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä tässä artiklassa säädetyin edellytyksin.*

2. *Siirretään 15 artiklan 5 kohdassa, 27 artiklan 2 kohdassa, 31 artiklan 3 ja 5 kohdassa, 32 artiklan 3 kohdassa, 35 artiklan 2 kohdassa, 41 artiklan 3 kohdassa, 43 artiklan 1 kohdassa, 56 a artiklan 6 kohdassa ja 57 artiklan 7 kohdassa tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä komissiolle ... päivästä ...kuuta ... (*) lukien. Komissio esittää siirrettyä säädösvaltaa koskevan kertomuksen viimeistään yhdeksän kuukautta ennen viiden vuoden kauden päättymistä. Säädösvallan siirtoa jatketaan ilman eri toimenpiteitä samanpituisiksi kausiksi, jollei Euroopan parlamentti tai neuvosto vastusta tällaista jatkamista viimeistään kolme kuukautta ennen kunkin kauden päättymistä.*

(*) Tämän direktiivin voimaantulopäivä.

Keskiviikko 16. marraskuuta 2011

3. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi peruuttaa 15 artiklan 5 kohdassa, 27 artiklan 2 kohdassa, 31 artiklan 3 kohdassa ja 5 kohdassa, 32 artiklan 3 kohdassa, 35 artiklan 2 kohdassa, 41 artiklan 3 kohdassa, 43 artiklan 1 kohdassa, 56 a artiklan 6 kohdassa ja 57 artiklan 7 kohdassa tarkoitetun säädösvallan siirron. Peruuttamispäätöksellä lopetetaan päätöksessä mainittu säädösvallan siirto. Päätös tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona se julkaistaan Euroopan unionin virallisessa lehdessä, tai jonakin myöhempänä, päätöksessä mainittuna päivänä. Päätös ei vaikuta aiemmin annettujen delegoitujen säädösten voimassaoloon.

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

5. Edellä olevien 15 artiklan 5 kohdan, 27 artiklan 2 kohdan, 31 artiklan 3 ja 5 kohdan, 32 artiklan 3 kohdan, 35 artiklan 2 kohdan, 41 artiklan 3 kohdan, 43 artiklan 1 kohdan, 56 a artiklan 6 kohdan ja 57 artiklan 7 kohdan nojalla annettu delegoitu säädös tulee voimaan ainoastaan, jos Euroopan parlamentti tai neuvosto ei ole kahden kuukauden kuluessa siitä, kun säädös on annettu tiedoksi Euroopan parlamentille ja neuvostolle, ilmaissut vastustavansa sitä tai jos sekä Euroopan parlamentti että neuvosto ovat ennen mainitun määräajan päättymistä ilmoittaneet komissiolle, että ne eivät vastusta säädöstä. Euroopan parlamentin tai neuvoston aloitteesta tätä määräaikaa jatketaan kahdella kuukaudella. [tark. 103]

~~61 artikla~~

~~Säädösvallan siirron peruuttaminen~~

~~1. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi peruuttaa 60 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun säädösvallan siirron.~~

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

~~3. Peruuttamispäätöksellä lopetetaan päätöksessä mainittu säädösvallan siirto. Päätös tulee voimaan joko välittömästi tai jonakin myöhempänä, siinä mainittuna päivänä. Päätös ei vaikuta aiemmin annettuja delegoitujen säädösten voimassaoloon. Se julkaistaan Euroopan unionin virallisessa lehdessä. [tark. 104]~~

~~62 artikla~~

~~Delegoitujen säädösten vastustaminen~~

~~1. Euroopan parlamentti ja neuvosto voi vastustaa delegoitua säädöstä kahden kuukauden kuluessa siitä, kun säädös on annettu tiedoksi. Euroopan parlamentin tai neuvoston aloitteesta määräaikaa pidennetään kuukaudella.~~

~~2. Jos Euroopan parlamentti tai neuvosto ei ole määräajan päättyessä 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 päivänä, joka mainitaan sen säännöksissä.~~

~~3. Jos Euroopan parlamentti tai neuvosto vastustaa delegoitua säädöstä, se ei tule voimaan. Säädöstä vastustava toimielin esittää syyt, miksi se vastustaa delegoitua säädöstä. [tark. 105]~~

~~63 artikla~~

~~Täytäntöönpanotoimenpiteet~~

~~1. Jäsenvaltiot voivat saattaa komission käsiteltäväksi kaikki tämän direktiivin täytäntöönpanoa koskevat kysymykset. Asiaa koskevat päätökset tehdään 64 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen.~~

Keskiviikko 16. marraskuuta 2011

2. Jäsenvaltion **Kansallisen sääntelyelimen tai muun toimivaltaisen kansallisen viranomaisen** pyynnöstä tai omasta aloitteestaan komissio tutkii erityistapauksessa tämän direktiivin säännösten soveltamista ja täytäntöönpanoa, ja **Kansallisten sääntelyelinten on pidettävä päätösluonnoksistaan tietokantaa, joka on komission saatavilla. Komissio** päättää kahden kuukauden kuluessa pyynnön vastaanottamisesta 64 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua neuvoo-antavaa menettelyä noudattaen, voidaanko siihen liittyvän toimenpiteen soveltamista jatkaa. Komissio ilmoittaa päätöksestään Euroopan parlamentille, neuvostolle ja jäsenvaltioille. [tark. 106]

Jäsenvaltio voi saattaa komission päätöksen neuvoston ratkaistavaksi yhden kuukauden kuluessa päätöksen tekemisestä, sanotun kuitenkaan rajoittamatta perussopimuksen 258 artiklan soveltamista. Neuvosto voi poikkeuksellisissa olosuhteissa päättää määräenemmistöllä asiasta toisin yhden kuukauden kuluessa siitä, kun asia on saatettu sen käsiteltäväksi. **Jäsenvaltion pyynnöstä tai omasta aloitteestaan komissio tarkastelee erityistapauksessa tämän direktiivin säännösten soveltamista ja täytäntöönpanoa ja tekee asiasta päätöksen 64 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.** [tark. 107]

3. Komissio antaa toimenpiteet **hyväksyy 10 artiklan 2 kohdan, 11 artiklan 4 kohdan, 14 artiklan 2 kohdan ja 17 artiklan 5 kohdan mukaisesti täytäntöönpanosäädöksiä**, joilla varmistetaan tämän direktiivin täytäntöönpano yhdenmukaisin edellytyksin. **täytäntöönpanosäädöksiä Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään** 64 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua menettelyä **tarkastelumenettelyä** noudattaen. [tark. 108]

64 artikla

Komitea

1. Komissiota avustaa komitea. **Tämä komitea on asetuksessa (EU) N:o 182/2011 tarkoitettu komitea.** [tark. 109]

2. Kun viitataan tähän kohtaan, sovelletaan päätöksen 1999/468/EY 3 ja 7 artiklassa määrättyä menettelyä ottaen huomioon mainitun päätöksen 8 artiklan säännökset **asetuksen (EU) N:o 182/2011 4 artiklaa.** [tark. 110]

3. Kun viitataan tähän kohtaan, sovelletaan päätöksen 1999/468/EY 5 ja 7 artiklaa ottaen huomioon mainitun päätöksen 8 artiklan säännökset **asetuksen (EU) N:o 182/2011 5 artiklaa.** [tark. 111]

65 artikla

Kertomus

Komissio antaa viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2012 Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle sekä alueiden komitealle kertomuksen II luvun täytäntöönpanosta.

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

Keskiviikko 16. marraskuuta 2011

66 artikla

Saattaminen osaksi kansallista lainsäädäntöä

1. Jäsenvaltioiden on saatettava [...] artiklan ja liitteiden [...] noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan viimeistään [...] päivänä [...] kuuta [...] ... (*). Niiden on viipymättä toimitettava komissiolle kirjallisina nämä säännökset sekä kyseisiä säännöksiä ja tätä direktiiviä koskeva vastaavuustaulukko. [tark. 112]

Näissä jäsenvaltioiden antamissa säännöksissä on viitattava tähän direktiiviin tai niihin on liitettävä tällainen viittaus, kun ne virallisesti julkaistaan. Niissä on myös mainittava, että voimassa oleviin lakeihin, asetuksiin ja hallinnollisiin määräyksiin sisältyviä viittauksia tällä direktiivillä kumottuihin direktiiveihin pidetään viittauksina tähän direktiiviin. Jäsenvaltioiden on säädettävä siitä, miten viittaukset ja maininnat tehdään.

2. Jäsenvaltioiden on toimitettava tässä direktiivissä tarkoitetuista kysymyksistä antamansa keskeiset kansalliset säännökset kirjallisina komissiolle.

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

67 artikla

Kumoaminen

Kumotaan direktiivit 91/440/ETY, 95/18/EY ja 2001/14/EY, sellaisina kuin ne ovat muutettuina liitteessä XI olevassa A osassa mainituilla direktiiveillä, [...] päivästä [...] kuuta [...], sanotun kuitenkaan rajoittamatta jäsenvaltioita velvoittavia, liitteessä XI olevassa B osassa asetettuja määräaikoja, joiden kuluessa niiden on saatettava mainitut direktiivit osaksi kansallista lainsäädäntöä ja sovellettava niitä.

Viittauksia kumottuihin direktiiveihin pidetään viittauksina tähän direktiiviin liitteessä XII olevan vastaavuustaulukon mukaisesti.

68 artikla

Voimaantulo

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

Sovelletaan [...] artiklaa ja liitteitä [...] [...] päivästä [...] kuuta [...].

69 artikla

Osoitus

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty...ssa/ssä ... päivänä ...kuuta

Euroopan parlamentin puolesta
Puhemies

Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja

(*) 12 kuukauden kuluttua tämän direktiivin voimaantulosta.

Keskiviikko 16. marraskuuta 2011

LIITE I

Luettelo rautateiden infrastruktuurin osista

Rautateiden infrastruktuuri koostuu seuraavista osista, jos ne ovat osa kiinteää rataa, mukaan luettuina sivuraiteet, mutta ei raiteita, jotka sijaitsevat korjaamoissa taikka vaunu- tai veturihalleissa, eikä yksityisiä haara- tai sivuraiteita:

- Maapohja;
- Raiteet ja ratapenka, erityisesti vallit, maanleikkaukset, vedenpoistokanavat ja ojat, ojakivetykset, rummut, seinämät, radanvarsipenkereitä suojaava kasvillisuus, jne.; matkustaja- ja tavaralaiturit; ajo- ja jalankulkutiet; aitamuurit, pensasaidat ja muut aidat; paloturvallisuuskaisat; vaihteiden ja risteysten lämmityspisteiden laitteet; lumiaidat;
- Tekniset rakenteet: sillat, rummut ja muut ylikulkutiet, tunnelit, katetut leikkaukset ja muut alikulkutiet; suojamuurit sekä lumivyöryiltä ja putoavilta kiviltä suojaavat rakenteet, jne.;
- Tasoristeykset mukaan lukien tieliikenteen turvalaitteet;
- Ylärakenteet, erityisesti: raiteet, uurretut raiteet ja vastakiskot; ratapölkyt ja pitkittäispölkyt, kiinteän rautatien pientarvikkeet, täytemaa mukaan lukien kivimurska ja hiekka; vaihteet, risteykset, jne.; kääntölavat ja travessit (lukuun ottamatta yksinomaan vetureita varten olevia kääntölavoja);
- Matkustajia ja tavaroita varten olevat liittymät, mukaan lukien **jalankulkija- ja** tieliittymät; [tark. 113]
- Turva-, opastin- ja televiestintälaitteet radalla, asemilla ja järjestelyratapihoilla mukaan lukien opastimiin ja televiestintään tarvittavan sähkövirran tuotto-, muunto- ja siirtoasemat tai -laitteet; tällaisia laitteita tai asemia varten olevat rakennukset; raidejarrut;
- Valaistuslaitteet liikennettä ja turvallisuutta varten;
- Junien kulkua varten tarvittavan sähkövoiman muunto- ja siirtolaitteet: syöttöasemat, syöttöasemien ja kontaktijohdojen väliset syöttökaapelit, kantolangat ja kannattimet; kolmas raide kannattimiseen;
- Infrastruktuurista vastaavan osaston käyttämät rakennukset.

LIITE II

Infrastruktuurin haltijan olennaiset toiminnot

(7 artiklassa tarkoitettut)

Luettelo 7 artiklassa tarkoitetuista olennaisista toiminnoista:

~~reittien jakamista koskeva päätöksenteko, johon sisältyy saatavuuden määrittely ja arviointi sekä yksittäisten reittien jakaminen;~~

~~infrastruktuurimaksuja koskeva päätöksenteko, mukaan lukien maksujen määrittäminen ja periminen; [tark. 114]~~

Keskiviikko 16. marraskuuta 2011

LIITE III

Rautatieyrityksille tarjottavat palvelut

(13 artiklassa tarkoitettut)

1. Vähimmäiskäyttömahdollisuuksiin sisältyvät:
 - a) rautateiden infrastruktuurikapasiteettia koskevien hakemusten käsittely;
 - b) oikeus käyttää myönnettyä kapasiteettia;
 - c) verkon risteysasemien ja vaihteiden käyttö;
 - d) junaliikenteen ohjaus, mukaan lukien merkinanto, liikenteen ohjaus, lähettäminen ja viestinanto sekä tietojen tarjonta junien liikkumisesta;
 - e) sähkönsiirtolaitteiden käyttö kuljetusvirran saamiseksi;
 - f) ~~polttoaineen tankkaus;~~
 - g) kaikki muut tiedot, jotka tarvitaan sellaisen liikenteen harjoittamiseen, jota varten kapasiteetti on myönnetty.
2. Käyttöoikeus on annettava myös **seuraaviin** laitteisiin, **kun sellaisia on**, ja palvelujen tarjontaan seuraavasti **kyseisissä laitteissa tarjottuihin palveluihin**:
 - a) matkustaja-asemat, niihin kuuluvat rakennukset ja muut tilat, mukaan lukien ~~lipunmyynti~~ **tiedotuspalvelut** ja ~~tiedotus~~ **sopivat yhteiset lipunmyyntitilat**;
 - b) tavaraliikenneterminaalit;
 - c) järjestelyratapihat;
 - d) junanmuodostuslaitteet;
 - e) varikkosivuraiteet;
 - f) huoltolaitteet ja muut tekniset laitteet.
 - g) rautatietoimintaan liittyvät satamavarusteet;
 - h) avustustoiminnot, hinaus mukaan lukien;
 - ha) **tankkauslaitokset ja polttoaineen toimitus kyseisissä laitoksissa, jota koskevat maksut on erotettava laskuissa tankkauslaitosten käyttöä koskevista maksuista.**
3. Lisäpalveluihin voi sisältyä:
 - a) kuljetussähkövirta, jota **jonka toimittaja rautatieyrityksen on voitava valita vapaasti; jos palvelun harjoittaja on kuljetussähkövirran toimittaja, kuljetussähkövirtaa** koskevat maksut on erotettava laskuissa sähkönsiirtolaitteiden käyttöä koskevista maksuista;

Keskiviikko 16. marraskuuta 2011

aa) **virransyöttökaapelit ja siirtojohdot, joiden käyttöä koskevien ehtojen on oltava yhtäläisiä ja hintojen kohtuullisia kaikkien liikenteenharjoittajien kannalta;**

- b) matkustajavaunujen esilämmitys;
- e) ~~polttoaineen toimitus, jota koskevat maksut on erotettava laskuissa polttoaineen tankkausta koskevista maksuista~~ [tark. 115 ja 165]
- d) yksilölliset sopimukset, jotka koskevat:
- vaarallisten aineiden kuljetusten valvontaa,
 - erikoiskuljetusten avustamista liikenteessä.

4. Oheispalveluihin voi sisältyä:

- a) televiestintaverkkojen käyttömahdollisuus;
- b) lisätietojen toimittaminen;
- c) liikkuvan kaluston tekninen tarkastus.

LIITE IV

Tiedot rautatieliikennemarkkinoiden seurantaan varten

(15 artiklassa tarkoitetut)

1. Rautatieliikenteen suoritustason kehittyminen ja korvaukset julkisen palvelun velvoitteista

	2007	%-muutos verrattuna edelliseen vuoteen	2008	%-muutos verrattuna edelliseen vuoteen
Tavaraliikenne (tkm ⁽¹⁾) yhteensä				
kansainvälinen				
kauttakuljetus				
kansallinen				
Henkilöliikenne (hkm ⁽²⁾) yhteensä				
kansainvälinen				
kauttakuljetus				
kansallinen				
josta julkisen palvelun velvoitteen mukaista:				
Julkisen palvelun velvoitteesta maksettu korvaus (euroina):				

(¹) Tonnikilometri.

(²) Henkilökilometri.

Keskiviikko 16. marraskuuta 2011

2. Rautatieyritysten osuudet kaikista liikennesuoritteista vuoden 2008 lopussa (rautatieyritykset, joiden markkinaosuus tonnikipilometreinä/henkilökilometreinä mitattuna ≥ 1 %):

Rautatieyritykset (TAVARALIIKENNE)	Osuus (% tonnikipilomet- reistä)	Uusien yrittäjien markkinaosuus yhteensä
Rautatieyritykset (HENKILÖLIIKENNE)	Osuus (% tonnikipilomet- reistä)	Uusien yrittäjien markkinaosuus yhteensä

3. Sääntelyelimet:

	Viime vuosi	Sitä edeltävä vuosi
Rautatieliikennemarkkinoille pääsyä koskevia sääntelykysymyksiä käsittelevän henkilöstön määrä:		
Käsiteltyjen valitusten lukumäärä:		
Käsiteltyjen oma-aloitteisten tutkimusten lukumäärä:		
Tehtyjen päätösten lukumäärä		
— valituksista:		
— oma-aloitteisista tutkimuksista:		

4. Viime vuonna annetut rautatieliikennettä koskevat kansalliset lait ja määräykset.
5. Vakiintuneen rautatieyrityksen rakenneuudistuksessa tapahtunut merkityksellinen kehitys ja hyväksytyt tai toteutetut kansalliset liikennestrategiat menneen vuoden aikana.
6. Merkittävät koulutusaloitteet tai -toimenpiteet, joita maassanne toteutettiin rautatieliikenteen alalla viime vuonna.
7. Rautatieyritysten ja infrastruktuurin haltijoiden työllistämistilanne viime vuoden lopussa.

Rautatieyritysten henkilöstö yhteensä	
— josta veturinkuljettajia	
— josta muuta rajat ylittävässä liikkuvassa työssä olevaa henkilöstöä	
Infrastruktuurin haltijoiden henkilöstö yhteensä	
Muu henkilöstö, myös rautateihin liittyvissä palveluyrityksissä (esim. huoltokorjaamot, terminaalit, koulutus, vuokrakuljettajat, energian toimitus)	

Keskiviikko 16. marraskuuta 2011

8. Viime vuonna voimassa olleiden infrastruktuurin hallinnointia koskevien monivuotisten sopimusten tilanne:

Infrastruktuurin haltija	Sopimuksen kattaman verkon pituus	Sopimuskausi ja alkamispäivä	Sovittujen suorituskykyindikaattoreiden määrittely (K/E) Jos vastaus on kyllä, täsmennettävä	Maksetut korvaukset yhteensä (euroa vuodessa)	

9. Infrastruktuurimenot (tavanomainen verkko ja suurten nopeuksien verkko)

	Kunnossapito	Uusiminen	Parannustyöt
Tavanomaiset radat viime vuonna: (euroina)			
(kilometreinä)			
Ennuste täksi vuodeksi (euroina)			
(kilometreinä)			
Suurten nopeuksien radat viime vuonna (euroina)			
(kilometreinä)			
Ennuste täksi vuodeksi (euroina)			
(kilometreinä)			

10. Arvio toteuttamatta jääneestä infrastruktuurin kunnossapidosta viime vuoden lopussa

Tavanomaiset radat viime vuonna (euroina)	
(kilometreinä)	
Suurten nopeuksien radat viime vuonna (euroina)	
(kilometreinä)	

11. Investoinnit suurten nopeuksien verkkoon:

Radat	Viime vuonna käyttöön otetut ratakilometrit	Suunnitelmien mukaan (10–20 vuoden aikana) käyttöön otettavat ratakilometrit

Keskiviikko 16. marraskuuta 2011

12. Rataverkon pituus viime vuoden lopussa:

Tavanomaiset radat (kilometreinä)	
Suurten nopeuksien radat (kilometreinä)	

13. Ratojen käyttöoikeudesta perityt maksut viime vuonna

Junaluokka	Keskimääräinen maksu euroina junakilometriä kohden, lukuun ottamatta sähkön käytöstä aiheutuneita kustannuksia
1 000 bruttonnin tavarajuna	
500 bruttonnin intercity-henkilöjuna	
Esikaupunkiliikenteen 140 bruttonnin henkilöjuna	

14. Onko olemassa tämän direktiivin 35 artiklan mukaisesti perustettu suorituskannustinjärjestelmä? (Jos vastaus on kyllä, sen pääpiirteet)

15. Toimivaltaisen kansallisen viranomaisen myöntämien käytössä olevien toimilupien lukumäärä

	Käytössä olevat toimiluvat 31. joulukuuta viime vuonna	Peruutetut toimiluvat	Myönnettyt uudet luvat	Käytössä olevat toimiluvat 31. joulukuuta vuotta aikaisemmin
Yhteensä				
näistä:				
— tavaraliikenteen toimiluvat				
— henkilöliikenteen toimiluvat				

16. ERTMS:n käyttöönottilanne

16 a. Edellisenä vuonna sattuneet direktiivin 2004/49/EY mukaiset vaaratilanteet, onnettomuudet ja vakavat onnettomuudet. [tark. 116]

17. Muu merkityksellinen kehitys

LIITE V**Taloudellinen vakavaraisuus**

(20 artiklassa tarkoitettu)

1. Taloudellinen vakavaraisuus tutkitaan rautatieyrityksen vuotuisten tilinpäätösten, tai mikäli hakijalle ei ole mahdollista esittää vuotuisia tilinpäätöksiä, taseen perusteella. Tarkempia tietoja tätä tutkintaa varten on toimitettava erityisesti seuraavista seikoista:

- käytettävissä olevat varat, mukaan lukien pankkitalletukset, luvattu tilinylitysvara ja lainat;
- vakuutena käytettävissä olevat varat ja omaisuus;
- käyttöpääoma;

Keskiviikko 16. marraskuuta 2011

- d) toiminnasta välttämättä johtuvat menot, mukaan lukien kulkuneuvojen, maa-alueiden, rakennusten, rakennelmien ja liikkuvan kaluston hankinnasta johtuvat menot ja niitä koskevat maksut;
- e) yhtiön omaisuudesta aiheutuvat menot.
2. Hakijan ei katsota olevan taloudellisesti vakavarainen, jos yhtiön toiminnasta on aiheutunut huomattavia vero- tai sosiaalimaksurästejä.
3. Viranomainen voi erityisesti vaatia asiantuntijakertomuksen toimittamista sekä pankin, julkisen luottolaitoksen, kirjanpitäjän tai tilintarkastajan laatimien aiheellisten asiakirjojen toimittamista. Näissä asiakirjoissa on oltava 1 kohdassa tarkoitettuja kysymyksiä koskevia tietoja. [tark. 117]

LIITE VI

Verkkoselostuksen sisältö

(27 artiklassa tarkoitettu)

Edellä 27 artiklassa tarkoitettun verkkoselostuksen **jaksojen** on sisällettävä seuraavat tiedot: [tark. 118]

1. ~~Jakso~~, jossa esitellään rautatieyritysten käytettävissä oleva infrastruktuuri ja sen käyttöä koskevat edellytykset. Tämän ~~jakson~~ tietojen on oltava yhteneviä direktiivin 2008/57/EY 35 artiklan mukaisesti perustettujen rautateiden infrastruktuurirekisterien kanssa tai niissä on viitattava näihin rekistereihin. [tark. 119]
2. ~~Jakso~~, **Jaksossa**, jossa esitellään hinnoitteluperiaatteet ja hinnat. ~~Sen~~, on sisällettävä asianmukaiset tiedot hinnoittelujärjestelmästä ja riittävät tiedot maksuista sekä muita merkityksellisiä tietoja käyttöoikeudesta, joita sovelletaan liitteessä III luetteluihin ja ainoastaan yhden palveluntarjoajan toimittamiin palveluihin. Jaksossa on esiteltävä sekä kustannusten että maksujen osalta yksityiskohtaisesti ~~31–36 artiklan~~ **31 artiklan 4 ja 5 kohdan sekä 32–36 artiklan** soveltamisessa käytetyt menettelyt, säännöt ja tapauskohtaisesti taulukot. Siinä on myös oltava tietoja jo päätetyistä tai seuraavien viiden vuoden aikana suunnitelluista hinnanmuutoksista. [tark. 120]
3. ~~Jakso~~, **Jaksossa**, jossa esitellään kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisperiaatteet ja -perusteet. ~~Siinä~~, on esiteltävä rautatieyritysten käytettävissä olevan infrastruktuurin kapasiteetin yleispiirteet ja sen käyttöön liittyvät rajoitukset, mukaan lukien kapasiteetin todennäköinen käyttö kunnossapitoa varten. Jaksossa on myös tarkennettava kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämiseen liittyvät menettelyt ja määräajat. Siihen on sisällyttävä menettelyissä sovellettavat erityisperusteet, erityisesti: [tark. 121]
- yksityiskohtaiset ohjeet, joiden mukaisesti hakijat voivat hakea kapasiteetin käyttöoikeutta infrastruktuurin haltijalta;
 - hakijoita koskevat vaatimukset;
 - hakumenettelyn ja käyttöoikeuden myöntämisen menettelyn aikataulu ja menettelyt, joita on noudatettava pyydettyä aikatauluja koskevia tietoja 45 artiklan 4 kohdan mukaisesti;
 - yhteensovittamismenettelyä koskevat periaatteet ja kyseisessä menettelyssä käytettävissä olevat riitojenratkaisujärjestelyt;
 - noudatettavat menettelyt ja käytettävät perusteet tapauksissa, joissa infrastruktuurikapasiteetti on ylikuormitettu;
 - yksityiskohtaiset tiedot infrastruktuurin käytön rajoituksista;
 - säännöt, joiden mukaan otetaan mahdollisesti huomioon kapasiteetin aikaisemmat käyttöasteet, jotta käyttöoikeuden myöntämismenettelyissä voidaan määritellä tärkeysjärjestykset.

Siinä on annettava yksityiskohtaiset tiedot toimenpiteistä, jotka on toteutettu tavaraliikennepalvelujen, kansainvälisten liikennepalvelujen ja *ad hoc*-menettelyä koskevien hakemusten asianmukaisen käsittelyn varmistamiseksi. Siihen on sisällyttävä kapasiteettihakemusten mallilomake. Lisäksi infrastruktuurin haltijan on julkaistava yksityiskohtaiset tiedot kansainvälisten reittien myöntämismenettelyistä.

Keskiviikko 16. marraskuuta 2011

4. Jakso, jossa on tietoja 25 artiklassa tarkoitettujen toimiluvan ja direktiivin 2004/49/EY mukaisesti myönnettävien rautateiden turvallisuustodistusten hakemisesta ⁽⁴⁾.
5. Jakso, jossa on tietoja rautatieinfrastruktuurin ja palvelun käyttöoikeuteen sekä 35 artiklassa tarkoitettuun suorituskannustinjärjestelmään liittyvistä riitojenratkaisu- ja muutoksenhakumenettelyistä. [tark. 122]
6. Jakso, jossa on tietoja liitteessä III tarkoitettujen palvelujen käyttöoikeudesta ja hinnoittelusta. Sellaisten palvelujen tarjoajien, jotka eivät ole infrastruktuurin haltijan määräysvallassa, on annettava tietoja maksuista, joita peritään palvelun käyttöoikeudesta ja palvelujen tarjoamisesta, sekä tietoja käyttöoikeutta koskevista teknisistä edellytyksistä verkkoselostukseen sisällytettäväksi. [tark. 123]
7. Mallisopimus infrastruktuurin haltijan ja hakijan välisten puitesopimusten tekemiseksi 42 artiklan mukaisesti. [tark. 124]

(4) EUVL L 164, 30.4.2004, s. 44.

LIITE VII

Toimivaltaisten viranomaisten ja infrastruktuurin haltijoiden välisten sopimusten peruseriaatteen ja -tekijät

(30 artiklassa tarkoitettut)

Sopimuksessa on täsmennettävä 30 artiklan säännökset, mukaan lukien:

1. sopimuksen soveltamisala infrastruktuurin ja palvelujen osalta liitteen III mukaisesti jäsennehtynä. Sen on katettava kaikki ~~infrastruktuurin kehittämisen näkökohdat, mukaan lukien~~ jo käytössä olevan infrastruktuurin **kunnossapito** ~~ja uusiminen~~ **uusimista koskevat näkökohdat**. Uuden infrastruktuurin rakentaminen voidaan ottaa mukaan erillisenä osana,
2. sovittujen maksujen rakenne **sekä niiden määrä koskevat suuntaa-antavat ennusteet** jaoteltuna suhteessa liitteessä III lueteltuihin infrastruktuuripalveluihin, kunnossapitoon, ~~uuden infrastruktuurin rakentamiseen~~ **uusiminen ja parantaminen mukaan lukien**, ja infrastruktuurin kunnossapidon toteuttamatta jäämisen käsittelyyn; **uudesta infrastruktuurista suoritettavat maksut voidaan ottaa mukaan erillisenä osana**,
3. käyttäjälähtöiset suoritustavoitteet indikaattoreina ja laatuvaatimuksina, jotka kattavat seuraavat:
 - a) junien suoritustaso ja asiakastyytyväisyys, **erityisesti infrastruktuurin laadun vaikutus junien luotettavuuteen**,
 - b) verkon kapasiteetti **ja infrastruktuurin saatavuus**,
 - c) omaisuuden hoito,
 - d) toiminnan volyymit,
 - e) turvallisuustasot ja
 - f) ympäristönsuojelu,
4. mahdollisesti toteuttamatta jäänyt kunnossapito, sen käsittelemiseksi varatut menot sekä omaisuus, jota poistuu vähitellen käytöstä ja käynnistää sen vuoksi erilaisia pääoman liikkeitä,
5. 30 artiklan 1 kohdan mukaiset kannustimet,
6. infrastruktuurin haltijan vähimmäisraportointivaatimukset sisällön ja raportointitiheyden osalta, mukaan lukien tiedot, jotka on julkaistava vuosittain,

Keskiviikko 16. marraskuuta 2011

7. mekanismi, jolla varmistetaan, että merkittävä osuus kustannusvähenneistä siirretään käyttäjille maksujen alennuksina **30 artiklan 1 kohdan vaatimusten mukaisesti vaarantamatta infrastruktuurin haltijan tilien saattamista tasapainoon kuten 8 artiklan 4 kohdassa edellytetään**,
8. sopimuksen sovittu kesto, jonka on sovittava yhteen infrastruktuurin haltijan liiketoimintasuunnitelman, toimeksiannon tai toimiluvan keston kanssa, sekä hinnoittelupuitteet ja valtion asettamat säännöt,
9. säännöt merkittävien toimintakeskeystysten ja hätätilanteiden varalta, ~~mukaan lukien palvelun vähimmäistaso mahdollisten lakkojen tapauksessa~~, ja sopimuksen ennenaikainen irtisanominen ja **oikea-aikainen** tiedottaminen käyttäjille,
10. korjaavat toimenpiteet, joita toteutetaan, jos jompikumpi osapuoli ei noudata sopimusvelvoitteitaan. Tähän sisältyy edellytyksiä ja menettelyjä sopimuksen uudelleen neuvottelemiseksi tai irtisanomiseksi, mukaan lukien sääntelyelimen asema. **[tark. 125]**

LIITE VIII

Rautateiden infrastruktuuriin liittyviä kustannuksia ja maksuja koskevat vaatimukset

(31 artiklan 3 ja 5 kohdassa, 32 artiklan 1 ja 3 kohdassa ja 35 artiklassa tarkoitetut)

1. Edellä 31 artiklan 3 kohdassa tarkoitettuihin rautatieliikenteen suoriin kustannuksiin, jotka liittyvät infrastruktuurin kulumiseen, eivät sisälly seuraavat:
 - a) koko verkon laajuiset yleiskustannukset, ~~mukaan lukien palkat ja eläkkeet~~;
 - b) pääoman korko;
 - c) ~~yli kymmenesosa kustannuksista, jotka liittyvät aikataulujen laatimiseen, reittien myöntämiseen, liikenteen hallintaan, lähettämiseen ja junankulun merkinantoon~~;
 - d) tieto-, viestintä- ja televiestintälaitteiden poistot;
 - e) kiinteistöjen hoitokustannukset, erityisesti maan ja muun kiinteän omaisuuden hankinta, myynti, purkaminen, puhdistus, uudelleenistutus tai vuokraaminen;
 - f) ~~sosiaalipalvelut, koulut, lastentarhat, ravintolat~~; **[tark. 126]**
 - g) luonnonkatastrofeihin, onnettomuuksiin ja palvelun keskeytyksiin liittyvät kustannukset.

Jos suorat kustannukset ovat koko verkon keskiarvona laskettuna yli 35 prosenttia suuremmat kuin verkon kunnossapidon, hallinnoinnin ja uusimisen keskimääräiset kustannukset ajettua junakilometriä kohden laskettuna, infrastruktuurin haltijan on ilmoitettava tämän syyt yksityiskohtaisesti sääntelyelimelle. Tässä tarkoituksessa laskettuihin keskimääräisiin kustannuksiin eivät sisälly e, f ja g alakohdassa tarkoitetut kustannustekijät.
2. Edellä 31 artiklan 5 kohdassa tarkoitettujen melun mukaan eriytettyjen infrastruktuurimaksujen on täytettävä seuraavat vaatimukset:
 - a) Maksu on eriytettävä siten, että siinä otetaan huomioon junan muodostaminen kalustoyksiköistä, jotka noudattavat Euroopan laajuisen tavanomaisen rautatiejärjestelmän osajärjestelmää liikkuva kalusto — melu koskevasta yhteentoimivuuden teknisestä eritelmästä 23 päivänä joulukuuta 2005 annetussa komission päätöksessä 2006/66/EY ⁽¹⁾ vahvistettuja raja-arvoja.
 - b) Etusija on annettava tavaraliikenteen vaunuille.
 - c) Eriyttäminen tavaravaunujen melupäästöjen tason mukaan on tehtävä siten, että se mahdollistaa investointien kuolettamisen kohtuullisessa ajassa, jotta vaunuihin kannattaa jälkiasentaa taloudellisesti toteuttamiskelpoisinta saatavilla olevaa melua rajoittavaa jarruteknologiaa.

⁽¹⁾ EUVL L 37, 8.2.2006, s. 1.

Keskiviikko 16. marraskuuta 2011

d) maksujen eriyttämiseksi voidaan ottaa huomioon myös esimerkiksi seuraavia tekijöitä:

i) vuorokaudenaika, melupäästöjen osalta erityisesti yöaika;

ii) junanmuodostuksen vaikutus melupäästöjen tasoon;

iii) paikallisille melupäästöille altistuvan alueen herkkyys;

iv) uudet melupäästöluokat, jotka ovat selvästi a alakohdassa tarkoitettuja alhaisempia.

3. Infrastruktuurin haltijan on **määriteltävä homogeeniset markkinasegmentit ja vastaavat lisähinnat 32 artiklan 1 a kohdassa tarkoitettulla tavalla markkinatutkimuksen pohjalta ja hakijoiden kuulemisen jälkeen. Infrastruktuurin haltijan on** osoitettava sääntelyelimelle, että junaliikennepalvelu mahdollistaa lisähinnat 32 artiklan 1 kohdan mukaisesti siten, että kumpikin seuraavissa kohdissa luetelluista palveluista kuuluu eri markkinasegmenttiin, **lukuun ottamatta 32 artiklan 1 kohdan a alakohdassa tarkoitettuja vaunuja. Jos infrastruktuurin haltija perii lisähintoja, sen on laadittava markkinasegmenttien luettelo, joka sääntelyelimen on hyväksyttävä etukäteen.**

a) henkilöliikenne/tavaraliikenne;

b) vaarallisia aineita kuljettavat junat / muut tavarajunat;

c) kotimainen/kansainvälinen liikenne;

d) yhdistetyt kuljetukset / suorat yhteydet;

e) kaupunki- tai alueellinen henkilöliikenne / kaupunkien välinen henkilöliikenne;

f) kokojunat / yksittäisvaunukuljetukset;

g) säännöllinen/epäsäännöllinen junaliikenne. [tark. 127]

4. Edellä 35 artiklassa tarkoitetun suorituskannustinjärjestelmän on perustuttava seuraaviin peruseriaatteisiin:

a) Palvelun sovitun laatutason saavuttamiseksi ja jotta palvelun taloudellinen elinkelpoisuus ei vaarantuisi, infrastruktuurin haltijan on sääntelyelimen hyväksynnän jälkeen sovittava hakijoiden kanssa suorituskannustinjärjestelmän tärkeimmistä tekijöistä, erityisesti myöhästymisten arvosta ja kynnnyksistä suorituskannustinjärjestelmän maksuille, jotka liittyvät sekä yksittäisiin junalla ajettuihin matkoihin että rautatieyrityksen kaikkien junien ajomatkoihin tietyinä ajanjaksona. [tark. 128]

b) Infrastruktuurin haltijan on ilmoitettava vähintään viisi päivää ennen junan ajomatkaa rautatieyrityksille aikataulu, jonka perusteella myöhästymiset lasketaan. [tark. 129]

c) Kaikki myöhästymiset on voitava luokitella yhteen seuraavista ryhmistä ja alaryhmistä:

1. Infrastruktuurin haltijasta johtuva toiminnan/suunnitteluun hallinnointiin liittyvä syy

1.1. Aikataulujen laatiminen

1.2. Junanmuodostus

1.3. Virheet toimintamenetelmissä

1.4. Ensijaisuuussääntöjen väärä soveltaminen

1.5. Henkilöstö

1.6. Muut syyt

Keskiviikko 16. marraskuuta 2011

2. Infrastruktuurin haltijasta johtuva infrastruktuurilaitteisiin liittyvä syy
 - 2.1. Merkinantolaitteet
 - 2.2. Merkinantolaitteet tasoristeyksissä
 - 2.3. Televiestintälaitteet
 - 2.4. Virransyöttölaitteet
 - 2.5. Rata
 - 2.6. Rakenteet
 - 2.7. Henkilöstö
 - 2.8. Muut syyt
3. Infrastruktuurin haltijasta johtuvat rakentamiseen liittyvät syyt
 - 3.1. Suunnitellut rakennustyöt
 - 3.2. Rakennustöiden sääntöjenvastaisuus
 - 3.3. Viallisesta radasta johtuvat nopeusrajoitukset
 - 3.4. Muut syyt
4. Muista infrastruktuurin haltijoista johtuvat syyt
 - 4.1. Edellisen infrastruktuurin haltijan aiheuttamat
 - 4.2. Seuraavan infrastruktuurin haltijan aiheuttamat
5. Rautatieyryksestä johtuvat kaupalliset syyt
 - 5.1. Pysähdysajan ylitys
 - 5.2. Rautatieyryksen pyyntö
 - 5.3. Lastaustoiminnot
 - 5.4. Lastauksen sääntöjenvastaisuudet
 - 5.5. Junan kaupallinen valmistelu
 - 5.6. Henkilöstö
 - 5.7. Muut syyt
6. Rautatieyryksestä johtuvat liikkuvaan kalustoon liittyvät syyt
 - 6.1. Kaluston käytön suunnittelu/uudelleenjärjestely
 - 6.2. Rautatieyryksen suorittama junanmuodostus
 - 6.3. Ongelmat, jotka vaikuttavat henkilöliikenteen vaunuihin

Keskiviikko 16. marraskuuta 2011

- 6.4. Ongelmat, jotka vaikuttavat tavaraliikenteen vaunuihin
- 6.5. Ongelmat, jotka vaikuttavat henkilövaunuihin, vetureihin ja sähkömoottorivaunuihin
- 6.6. Henkilöstö
- 6.7. Muut syyt
- 7. Muista rautatieyrityksistä johtuvat syyt
 - 7.1. Seuraavan rautatieyrityksen aiheuttamat
 - 7.2. Edellisen rautatieyrityksen aiheuttamat
- 8. Ulkoiset syyt, jotka eivät johdu infrastruktuurin haltijasta eivätkä rautatieyrityksestä
 - 8.1. Lakko
 - 8.2. Hallinnolliset muodollisuudet
 - 8.3. Ulkopuolinen vaikutus
 - 8.4. Sää- ja luonnonolojen vaikutukset
 - 8.5. Myöhästyminen, joka johtuu ulkoisista syistä verkossa
 - 8.6. Muut syyt
- 9. Toissijaiset syyt, jotka eivät johdu infrastruktuurin haltijasta eivätkä rautatieyrityksestä
 - 9.1. Vakavat vaaratilanteet, onnettomuudet ja turvallisuusriskit
 - 9.2. Rata varattu saman junan myöhässäolon vuoksi
 - 9.3. Rata varattu toisen junan myöhässäolon vuoksi
 - 9.4. Kierto
 - 9.5. Yhdistäminen
 - 9.6. Vaatii lisätutkimuksia
- d) Myöhästymiset on, jos mahdollista pystyttävä osoittamaan yhdestä organisaatiosta johtuviksi sekä liikenteen häiriötä koskevan vastuun että tavanomaisten liikenneolosuhteiden palauttamismahdollisuuksien osalta.
- e) Maksujen laskennassa on otettava huomioon samojen täsmällisyysvaatimusten mukaisen rautatieliikennepalvelun keskimääräinen myöhästyminen.
- f) Infrastruktuurin haltijan on ilmoitettava suorituskannustinjärjestelmän mukaisten maksujen laskelmat rautatieyritykselle mahdollisimman nopeasti. Laskelmien on katettava kaikki myöhästyneet junat enintään kuukauden ajalta.

Keskiviikko 16. marraskuuta 2011

- g) Suorituskannustinjärjestelmää koskevia riitoja varten on luotava riitojenratkaisujärjestelmä tällaisten kysymysten ratkaisemiseksi nopeasti, sanotun kuitenkaan rajoittamatta olemassa olevien muutoksenhakukeinojen ja 50 artiklan säännösten soveltamista. Jos tätä järjestelyä käytetään, päätös on tehtävä kymmenen työpäivän kuluessa. [tark. 130]
- h) Infrastruktuurin haltijan on julkaistava kerran vuodessa tiedot rautatieyritysten saavuttamasta keskimääräisestä vuotuisesta palvelutasosta suorituskannustinjärjestelmässä sovitujen tärkeimpien tekijöiden perusteella. [tark. 131]
5. Edellä 32 artiklan 3 kohdassa tarkoitettu ETCS-järjestelmällä varustettuihin juniin sovellettava tilapäinen alennus vahvistetaan seuraavasti:

Tavaraliikenne:

Vuosi	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Alennus	5 % 2-0 %	5 % 2-0 %	5 % 2-0 %	5 % 1-5 %	5 % 1-0 %	5 % 8 - %	4 % 6 - %	3 % 4 - %	2 % 3 - %	1 % 3 %

Matkustajaliikenne:

Vuosi	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Alennus	10 %	10 %	10 %	10 %	10 %	5 % 8 - %	5 % 6 - %	5 %	5 % 4 - %	5 % 2 %

[tark. 132]

LIITE IX

Käyttöoikeuden myöntämismenettelyn aikataulu

43 artiklassa tarkoitettu

- Liikenteen aikataulu laaditaan kerran kalenterivuodessa.
- Liikenteen aikataulumuutokset tulevat voimaan keskiyöllä joulukuun toisena lauantaina. Jos muutokset tai korjaukset toteutetaan talven jälkeen – jotta voitaisiin tarvittaessa ottaa huomioon alueellisen henkilöliikenteen aikataulumuutokset – ne tulevat voimaan keskiyöllä kesäkuun toisena lauantaina ja tarvittaessa edellä mainittujen päivämäärien välisinä muina vastaavina aikoina. Infrastruktuurin hallintoviranomaiset voivat sopia toisenlaisista päivämääristä, ja niiden on ilmoitettava kyseiset päivämäärät komissiolle, jos ne voivat vaikuttaa kansainväliseen liikenteeseen.
- Liikenteen aikatauluun sisällytettävien kapasiteettia koskevien hakemusten viimeinen vastaanottopäivä on 12 kuukautta ennen liikenteen aikataulun voimaantuloa.
- Viimeistään 11 kuukautta ennen liikenteen aikataulun voimaantuloa infrastruktuurin haltijoiden on varmistettava, että alustavat kansainväliset reitit on luotu yhteistyössä muiden asianomaisten infrastruktuurin haltijoiden kanssa. Infrastruktuurin haltijoiden on varmistettava, että näitä alustavia reittejä noudatetaan seuraavien menettelyjen aikana mahdollisimman pitkälle.
- Infrastruktuurin haltijan on laadittava liikenteen aikataulua koskeva ehdotus viimeistään 4 kuukauden kuluttua siitä, kun määräaika hakijoiden tekemien tarjousten esittämiselle on päättynyt.

Keskiviikko 16. marraskuuta 2011

LIITE X

Sääntelyelimelle toimitettavat säännellyt tilinpäätökset

(56 artiklan 8 kohdassa tarkoitettut)

Säänneltyjen tilinpäätösten, jotka on toimitettava sääntelyelimelle 56 artiklan 8 kohdan mukaisesti, on sisällettävä vähintään seuraavat:

1. Tilien eriyttäminen

Säänneltyjen tilinpäätösten, jotka infrastruktuurin haltijoiden ja kaikkien yritysten tai muiden yksiköiden, jotka harjoittavat tai yhdistävät rautatieliikenteen eri muotoja tai saavat julkista rahoitusta, on toimitettava, on

- a) sisällettävä erilliset tuloslaskelmat ja taseet tavara- ja henkilöliikenteestä ja infrastruktuurin hallinnasta;
- b) sisällettävä yksityiskohtaisia tietoja julkisten varojen ja muiden korvausten eri lähteistä ja käytöstä läpinäkyvästi ja yksityiskohtaisesti; mukaan lukien liiketoiminnan rahavirtojen yksityiskohtainen tarkastelu, jonka perusteella voidaan määrittää, miten julkiset varat ja muut korvaukset on käytetty;
- c) sisällettävä kustannus- ja tuloluokat, joiden perusteella on mahdollista määrittää ~~sääntelyelimen vaatimusten mukaisesti 6 artiklan vaatimuksia noudattaen ja sen mukaan, pitääkö sääntelyelin sitä tarpeellisena ja suhteellisena~~, onko eri toimintoja tuettu ristiin; [tark. 133]
- d) oltava niin yksityiskohtaisia kuin sääntelyelin katsoo tarpeelliseksi ja oikeasuhteiseksi;
- e) sisällettävä liiteasiakirja, jossa täsmennetään menettelyt, joita on käytetty kustannusten jakamiseksi eri toimintojen välillä.

Jos säännelty yritys on osa ryhmittymää, säännelty tilinpäätös on annettava sekä koko ryhmän että jokaisen tytäryrityksen osalta. Lisäksi säänneltyihin tilinpäätöksiin on sisällyttävä kaikki tiedot yhtiöiden välisistä maksuista, jotta voidaan varmistaa julkisten varojen asianmukainen käyttö.

2. Radan käyttöoikeudesta perittyjen maksujen seuranta

Säännellyissä tilinpäätöksissä, jotka infrastruktuurin haltijoiden on toimitettava sääntelyelimille, on

- a) eriteltävä kustannusluokat ja erityisesti annettava riittävästi tietoa eri palvelujen tai palveluryhmien marginaalisista/suorista kustannuksista siten, että infrastruktuurimaksuja voidaan seurata;
- b) annettava riittävät tiedot, jotka mahdollistavat palveluista (tai palveluryhmistä) maksettujen yksittäisten maksujen seurannan; jos sääntelyelin niin vaatii, näihin on sisällyttävä tietoja yksittäisten palvelujen volyymeista, yksittäisten palvelujen hinnoista sekä sisäisten ja ulkoisten asiakkaiden maksamien yksittäisten palvelujen kaikista tuloista yhteensä.
- c) ilmoitettava yksittäisten palvelujen (tai palveluryhmien) kustannukset ja tulot käyttäen sääntelyelimen vaatimukset täyttäviä asianmukaisia kustannuslaskentamenetelmiä mahdollisen kilpailun vastaisen hinnoittelun paljastamiseksi (ristikkäistuki, saalistushinnoittelu ja kohtuuton hinnoittelu).

3. Taloudellisen tuloksen ilmoittaminen

Säänneltyihin tilinpäätöksiin, jotka infrastruktuurin haltijoiden on toimitettava sääntelyelimille, on sisällyttävä

- a) tuloksen muodostumista koskeva laskelma;
- b) tiivistetty menolaskelma;
- c) kunnossapidon menolaskelma;
- d) toiminnan menolaskelma;
- e) tulolaskelma;
- f) selventäviä huomautuksia, joissa täsmennetään ja selitetään laskelmia tarvittaessa.

4. Muut asiat

Infrastruktuurin haltijoiden säänneltyjen tilinpäätösten on oltava riippumattoman tilintarkastajan tarkastamia. Tilintarkastuskertomuksen on oltava niiden liitteenä.

Säänneltyyn tilinpäätökseen on sisällyttävä tuloslaskelma ja tase, ja se on täsmäytettävä suhteessa yhtiön lakisääteiseen tilinpäätökseen sekä annettava selitykset jokaisesta täsmäytyserästä.

LIITE XI

A osa

Kumotut direktiivit ja niiden myöhemmät muutokset

(67 artiklassa tarkoitettut)

Neuvoston direktiivi 91/440/EY
(EYVL L 237, 24.8.1991, s. 25)

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2001/12/EY
(EYVL L 75, 15.3.2001, s. 1)

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2004/51/EY
(EUVL L 164, 30.4.2004, s. 164)

Neuvoston direktiivi 2006/103/EY
(EUVL L 363, 20.12.2006, s. 344)

Ainoastaan liitteessä oleva B osa

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2007/58/EY
(EUVL L 315, 3.12.2007, s. 44)

Ainoastaan 1 artikla

Neuvoston direktiivi 95/18/EY
(EYVL L 143, 27.6.1995, s. 70)

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2001/13/EY
(EYVL L 75, 15.3.2001, s. 26)

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2004/49/EY
(EUVL L 164, 30.4.2004, s. 44)

Ainoastaan 29 artikla

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2001/14/EY
(EYVL L 75, 15.3.2001, s. 29)

Komission päätös 2002/844/EY
(EYVL L 289, 26.10.2002, s. 30)

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2004/49/EY
(EUVL L 164, 30.4.2004, s. 44)

Ainoastaan 30 artikla

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2007/58/EY
(EUVL L 315, 3.12.2007, s. 44)

Ainoastaan 2 artikla

Keskiviikko 16. marraskuuta 2011

B osa

Määräajat kansallisen lainsäädännön osaksi saattamiselle

(67 artiklassa tarkoitettut)

Direktiivi	Määräaika
91/440/ETY	1 päivä tammikuuta 1993
95/18/EY	27 päivä kesäkuuta 1997
2001/12/EY	15 päivä maaliskuuta 2003
2001/13/EY	15 päivä maaliskuuta 2003
2001/14/EY	15 päivä maaliskuuta 2003
2004/49/EY	30 päivä huhtikuuta 2006
2004/51/EY	31 päivä joulukuuta 2005
2006/103/EY	1 päivä tammikuuta 2007
2007/58/EY	4 päivä kesäkuuta 2009

LIITE XII

Vastaavuustaulukko

Direktiivi 91/440/ETY	Direktiivi 95/18/EY	Direktiivi 2001/14/EY	Tämä direktiivi
2 artiklan 1 kohta	1 artiklan 1 kohta	1 artiklan 1 kohdan ensimmäinen alakohta 1 artiklan 2 kohta	1 artiklan 1 kohta 1 artiklan 2 kohta
2 artiklan 2 kohta	1 artiklan 2 kohta	1 artiklan 3 kohta	2 artiklan 1 kohta 2 artiklan 2 kohta 2 artiklan 3 kohta
2 artiklan 3 kohta	1 artiklan 3 kohta	1 artiklan 4 kohta	2 artiklan 4 kohta
2 artiklan 4 kohta			2 artiklan 5 kohta
3 artikla	2 artiklan b ja c alakohta	2 artikla	3 artiklan 1-8 alakohta 3 artiklan 9 ja 10 alakohta 3 artiklan 11-21 alakohta
4 artikla			4 artikla
5 artikla			5 artikla
6 artiklan 1 ja 2 kohta			6 artiklan 1 ja 2 kohta
9 artiklan 4 kohta			6 artiklan 3 kohta
6 artiklan 1 kohdan toinen alakohta			6 artiklan 4 kohta
6 artiklan 3 kohta			7 artiklan 1 kohta

Keskiyö 16. marraskuuta 2011

Direktiivi 91/440/EY	Direktiivi 95/18/EY	Direktiivi 2001/14/EY	Tämä direktiivi
7 artiklan 1, 3 ja 4 kohta		4 artiklan 2 kohta ja 14 artiklan 2 kohta	7 artiklan 2 kohta
		6 artiklan 1 kohta	8 artiklan 1, 2 ja 3 kohta
9 artiklan 1 ja 2 kohta			8 artiklan 4 kohta
10 artiklan 3 ja 3 a kohta			9 artiklan 1 ja 2 kohta
10 artiklan 3 b kohta			10 artiklan 1 kohta ja 2 kohdan ensimmäinen, toinen ja kolmas alakohta
10 artiklan 3 c ja 3 e kohta			11 artiklan 1, 2 ja 3 kohta
10 artiklan 3 f kohta			11 artiklan 4 kohta
			11 artiklan 5 ja 6 kohta
			12 artikla
		5 artikla	13 artikla
			14 artikla
10 b artikla			15 artikla
	3 artikla		16 artikla
	4 artiklan 1–4 kohta		17 artiklan 1–4 kohta
	5 artikla		18 artikla
	6 artikla		19 artikla
	7 artikla		20 artikla
	8 artikla		21 artikla
	9 artikla		22 artikla
	4 artiklan 5 kohta		23 artiklan 1 kohta
	10 artikla		23 artiklan 2 ja 3 kohta
	11 artikla		24 artikla
	15 artikla		25 artikla
		1 artiklan 1 kohdan toinen alakohta	26 artikla
		3 artikla	27 artikla
10 artiklan 5 kohta			28 artikla
		4 artiklan 1 ja 3–6 kohta	29 artikla
		6 artiklan 2–5 kohta	30 artikla
		7 artikla	31 artikla
		8 artikla	32 artikla

Keskiviikko 16. marraskuuta 2011

Direktiivi 91/440/ETY	Direktiivi 95/18/EY	Direktiivi 2001/14/EY	Tämä direktiivi
		9 artikla	33 artikla
		10 artikla	34 artikla
		11 artikla	35 artikla
		12 artikla	36 artikla
		13 artikla	38 artikla
		14 artiklan 1 ja 3 kohta	39 artikla
		15 artikla	40 artikla
		16 artikla	41 artikla
		17 artikla	42 artikla
		18 artikla	43 artikla
		19 artikla	44 artikla
		20 artiklan 1, 2 ja 3 kohta	45 artiklan 1, 2 ja 3 kohta
			45 artiklan 4 kohta
		20 artiklan 4 kohta	45 artiklan 5 kohta
		21 artikla	46 artikla
		22 artikla	47 artikla
		23 artikla	48 artikla
		24 artikla	49 artikla
		25 artikla	50 artikla
		26 artikla	51 artikla
		27 artikla	52 artikla
		28 artikla	53 artikla
		29 artikla	54 artikla
		30 artiklan 1 kohta	55 artikla
		30 artiklan 2 kohta	56 artiklan 1 kohta
		31 artikla	57 artikla
12 artikla			58 artikla
14 a artikla		33 artiklan 1, 2 ja 3 kohta	59 artikla
			60 artikla
			61 artikla
			62 artikla
11 artikla		34 artikla	63 artikla
11 a artikla		35 artiklan 1, 2 ja 3 kohta	64 artikla

Keskiviikko 16. marraskuuta 2011

Direktiivi 91/440/EY	Direktiivi 95/18/EY	Direktiivi 2001/14/EY	Tämä direktiivi
10 artiklan 9 kohta			65 artikla
		38 artikla	66 artikla
			67 artikla
	17 artikla	39 artikla	68 artikla
16 artikla	18 artikla	40 artikla	69 artikla
			Liite I
Liite II			Liite II
		Liite II	Liite III
			Liite IV
	Liite		Liite V
		Liite I	Liite VI
			Liite VII
		Liite III	Liite IX
			Liite X