

**NEUVOSTON ENSIMMÄISESSÄ KÄSITTELYSSÄ VAHVISTAMA KANTA (EU) N:o 8/2012**

**Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin antamiseksi yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta (uudelleenlaadittu)**

**Hyväksytty neuvostossa 8. maaliskuuta 2012**

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

(2012/C 108 E/02)

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 lainsäätämisyksikössä hyväksyttäväksi säädökseksi on toimitettu kansallisille parlamenteille,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon <sup>(1)</sup>,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon <sup>(2)</sup>,

noudattavat tavallista lainsäätämisyksiköstä <sup>(3)</sup>,

sekä katsovat seuraavaa:

(1) Yhteisön rautateiden kehittämisestä 29 päivänä heinäkuuta 1991 annettua neuvoston direktiiviä 91/440/ETY <sup>(4)</sup>, rautatieyritysten toimiluvista 19 päivänä kesäkuuta 1995 annettua neuvoston direktiiviä 95/18/EY <sup>(5)</sup> sekä rautateiden infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisestä ja rautateiden infrastruktuurin käyttömaksujen perimisestä 26 päivänä helmikuuta 2001 annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2001/14/EY <sup>(6)</sup> on muutettu huomattavilta osin. Koska uusia muutoksia on tehtävä, mainitut direktiivit olisi selkeyden vuoksi laadittava uudelleen ja yhdistettävä yhdeksi säädökseksi.

(2) Unionin liikennealan suurempi yhdentymisen on olennainen osa sisämarkkinoiden toteuttamista; rautatiet ovat elintärkeä osa unionin liikennealaa, joka on siirtymässä kestäväen kehityksen periaatteiden mukaiseen liikkuvuuteen.

<sup>(1)</sup> EUVL C 132, 3.5.2011, s. 99.

<sup>(2)</sup> EUVL C 104, 2.4.2011, s. 53.

<sup>(3)</sup> Euroopan parlamentin kanta, vahvistettu ... (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä), ja neuvoston ensimmäisen käsittelyn kanta, vahvistettu 8. maaliskuuta 2012. Euroopan parlamentin kanta, vahvistettu ... (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä), ja neuvoston päätös, tehty ... (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä).

<sup>(4)</sup> EYVL L 237, 24.8.1991, s. 25.

<sup>(5)</sup> EYVL L 143, 27.6.1995, s. 70.

<sup>(6)</sup> EYVL L 75, 15.3.2001, s. 29.

(3) On tarpeen parantaa rautatiejärjestelmän tehokkuutta sen yhdentämiseksi kilpailumarkkinoihin ottaen samalla huomioon rautateiden erityispiirteet.

(4) Jäsenvaltioiden, joilla on merkittävä osuus raideliikennettä sellaisten kolmansien maiden kanssa, joilla on sama raideleveys, joka eroaa unionin pääasiallisen rataverkon raideleveydestä, olisi voitava soveltaa erityisiä operatiivisia sääntöjä, joilla varmistetaan sekä koordinointi niiden rataverkon haltijoiden ja kyseessä olevien kolmansien maiden rataverkon haltijoiden välillä että terve kilpailu rautatieyritysten välillä.

(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) Rautatieyritysten osakkeenomistajien olisi niiden oikeuksien puitteissa, jotka kansallisessa yhtiöoikeudessa annetaan yksityisten osakeyhtiöiden valvontaelimille, voitava vaatia merkittävien liikkeenjohdollisten päätösten, kuten hankintoja, investointeja ja strategiaa koskevien päätösten, etukäteishyväksyntää. Tällä direktiivillä ei saisi olla vaikutusta valvontaelinten jäsenvaltioiden yhtiöoikeuden mukaisiin toimivaltuuksiin, kuten johtokunnan jäsenten nimittämiseen.

(7) Rautatiejärjestelmän tulevan kehityksen ja tehokkaan käytön varmistamiseksi olisi erotettava toisistaan liikennepalvelujen tarjoaminen ja infrastruktuurin toiminta. Sen vuoksi näitä kahta toimintaa on hoidettava erillisinä ja niillä on oltava erillinen kirjanpito. Edellyttäen, että nämä erillisyyttä koskevat vaatimukset täyttyvät, että ei synny eturistiriitoja ja että kaupallisesti arkaluonteisten tietojen luottamuksellisuus taataan, rataverkon haltijoilla olisi oltava mahdollisuus ulkoistaa tietyt hallinnolliset tehtävät, kuten maksujen kerääminen, muille yksiköille kuin rautatieliikennepalvelujen markkinoilla toimiville.

(8) Palvelujen tarjoamisen vapauden periaatetta olisi sovellettava rautatiesektorilla ottaen huomioon tämän sektorin erityispiirteet.

(9) Tehostaakseen kilpailua rautatieliikenteen hoidossa mukavuuden ja käyttäjille tarjottavien palvelujen parantamiseksi jäsenvaltioilla olisi säilyttävä yleinen vastuu asianmukaisen rautatieinfrastruktuurin kehittämisestä.

- (10) Koska infrastruktuurin kustannusten kohdentamisesta ei ole yhteisiä sääntöjä, jäsenvaltioiden olisi rataverkon haltijaa kuultuaan vahvistettava yksityiskohtaiset säännöt rautatieyrittäjiltä rautatieinfrastruktuurin käyttämisestä perittävästä maksusta. Kyseiset säännöt eivät saisi olla rautatieyrittäjiä syrjiviä.
- (11) Jäsenvaltioiden olisi huolehdittava siitä, että rataverkon haltijoilla ja julkisessa omistuksessa tai määräysvallassa olevilla rautatieyrittäjillä on moitteeton varainhoito, ottaen asianmukaisesti huomioon unionin valtiontukisäännöt. Tämä ei rajoita jäsenvaltioiden toimivaltaa infrastruktuurin suunnittelun ja rahoituksen osalta.
- (12) Hakijoille olisi annettava mahdollisuus tuoda esiin näkemyksensä liiketoimintasuunnitelman sisällöstä infrastruktuurin käytön, tarjoamisen ja kehittämisen osalta. Tämän ei olisi välttämättä tarkoitettava sitä, että rataverkon haltijan laatima liiketoimintasuunnitelma olisi annettava tiedoksi kokonaisuudessaan.
- (13) Yksityiset haara- ja sivuraiteet, kuten yksityisissä teollisuuslaitoksissa olevat sivuradat ja -raiteet, eivät kuulu tässä direktiivissä määriteltyyn rautatieinfrastruktuuriin, joten rataverkon haltijoille tämän direktiivin nojalla asetettujen velvoitteiden ei pitäisi koskea tällaisten infrastruktuurien haltijoita. Syrjimätön pääsy haara- ja sivuraiteille olisi kuitenkin taattava niiden omistajasta riippumatta, jos niitä tarvitaan liikennepalvelujen tarjoamisen kannalta olennaisten palvelupaikkojen saamiseksi ja jos niitä käyttää tai saattaa käyttää enemmän kuin yksi lopuasiakas.
- (14) Jäsenvaltioiden olisi voitava päättää infrastruktuurikustannusten kattamisesta muulla tavoin kuin suoralla valtion rahoituksella, esimerkiksi julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuuden ja yksityisen sektorin rahoituksen avulla.
- (15) Rataverkon haltijan tilinpäätöksen olisi katettava kohtuullinen ajanjakso, joka sen jälkeen kun se on vahvistettu, voi ylittyä poikkeuksellisissa olosuhteissa, esimerkiksi jäsenvaltion taloustilanteen merkittävässä ja äkillisessä huonontumisessa, joka vaikuttaa merkittävästi liikenteen määrään sen infrastruktuurissa tai käytettävän julkisen rahoituksen tasoon.
- (16) Tehokas tavaraliikenne ja erityisesti tehokas rajat ylittävä tavaraliikenne edellyttävät toimia markkinoiden avaamiseksi.
- (17) Sen varmistamiseksi, että oikeuksia käyttää rautatieinfrastruktuuria sovelletaan yhtenäisesti ja syrjimättömästi koko unionin alueella, olisi otettava käyttöön rautatieyrittäjiä koskeva toimilupa.
- (18) Niiden reittien osalta, joilla on väliasemia, uusilla markkinoille tulijoilla olisi oltava oikeus ottaa ja jättää matkustajia reittiosuuden varrella, jotta tällainen liikenne voi olla taloudellisesti kannattavaa ja jotta mahdollisia kilpailijoita ei aseteta epäsuotuisaan asemaan jo toiminnassa oleviin liikenteenharjoittajiin nähden.
- (19) Avoimen markkinoille pääsyn ja väliasemia sisältävien uusien kansainvälisten henkilöliikennepalvelujen käyttöönotto ei saisi johtaa kotimaisten henkilöliikennepalvelujen markkinoiden avaamiseen, vaan niiden olisi koskettava vain kansainvälisellä reittiosuudella olevia liitännäis-asemia. Uusien 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.
- (20) Rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista 23 päivänä lokakuuta 2007 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1370/2007<sup>(1)</sup> mukaan jäsenvaltiot ja paikallisviranomaiset voivat tehdä julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia, joihin voi sisältyä tiettyjen palvelujen tarjoamista koskevia yksinoikeuksia. Sen vuoksi on tarpeen varmistaa, että mainitun asetuksen säännökset sopivat yhteen kansainvälisten henkilöliikennepalvelujen kilpailulle avaamisen periaatteen kanssa.
- (21) 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 asianomainen sääntelyelin on tämän hyväksynyt objektiivisen taloudellisen arvioinnin perusteella ja julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen tehneiden toimivaltaisten viranomaisen pyynnöstä.
- (22) 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 vuoroitus. Tällaisen

<sup>(1)</sup> EUVL L 315, 3.12.2007, s. 1.

- arvioinnin ja asianomaisen sääntelyelimen päätöksen mukaisesti jäsenvaltioiden olisi voitava myöntää tai evätä haetun kansainvälisen henkilöliikennepalvelun käyttöoikeus taikka muuttaa sitä, sekä myös periä käyttömaksua uuden kansainvälisen henkilöliikennepalvelun liikenteenharjoittajalta, taloudellisen arvioinnin mukaisesti sekä unionin lainsäädäntöä ja yhdenvertaisuuden ja syrjimättömyyden periaatteita noudattaen.
- (23) 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.
- (24) Sääntelyelimen olisi toimittava tavalla, jolla vältetään eturistiriidat ja mahdollinen osallistuminen käsiteltävänä olevan julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen tekemiseen. Sääntelyelimen toimivaltaa olisi laajennettava siten, että siihen sisältyy kansainvälisen palvelun tarkoituksen ja tarvittaessa olemassa oleviin julkisia palveluhankintoja koskeviin sopimuksiin kohdistuvien taloudellisten vaikutusten arviointi.
- (25) Suurnopeusyhteyksien kaltaisia erikoistuneita infrastruktuureita käytäviin palveluihin investoimiseksi hakijat tarvitsevat oikeusvarmuutta ottaen huomioon laajat ja pitkäaikaiset investoinnit.
- (26) Sääntelyelinten olisi vaihdettava keskenään tietoja ja tarvittaessa yksittäistapauksissa sovittava yhteen niitä periaatteita ja käytäntöjä, joiden perusteella arvioidaan, vaarantuuiko julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen taloudellinen tasapaino. Niiden olisi asteittain laadittava saamiinsa kokemuksiin perustuvat suuntaviivat.
- (27) Rautatieyritysten välisen terveen kilpailun varmistamiseksi sekä täyden avoimuuden ja palvelujen syrjimättömän saatavuuden ja tarjonnan takaamiseksi olisi erotettava toisistaan liikennepalvelujen tarjoaminen ja palvelupaikkojen ylläpitäminen. Tämän vuoksi on tarpeen, että näitä kahta toimintaa harjoitetaan toisistaan riippumattomasti, kun palvelupaikan ylläpitäjä kuuluu elimeen tai yritykseen, joka on määräävässä asemassa ja harjoittaa toimintaansa myös kansallisesti vähintään yhdellä tavaroiden tai matkustajien kuljetusta koskevan rautatieliikenteen markkina-alueella, jolla paikkaa käytetään. Tällaisen riippumattomuuden ei olisi tarkoitettava sitä, että palvelupaikkoja varten olisi perustettava erillinen elin tai yritys.
- (28) Jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden välisten rajatylittävien sopimusten olisi helpotettava unionin ja kolmansien maiden rautatieyritysten yhtäläistä markkinoille pääsyä vastavuoroisuuden pohjalta.
- (29) Luotettavien ja riittävien palvelujen varmistamiseksi on välttämätöntä, että rautatieyritykset aina täyttävät tietyt hyvää mainetta, taloudellista vakavaraisuutta ja ammatillista pätevyyttä koskevat vaatimukset.
- (30) Asiakkaiden ja kolmansien osapuolten suojelemiseksi on välttämätöntä varmistaa, että rautatieyritysten vakuutukset ovat riittävät korvausvelvollisuuden varalta. Yrityksen korvausvelvollisuuden kattaminen onnettomuustapauksessa pankkien tai muiden yritysten antamien takuiden muodossa olisi myös sallittava, jos tällainen suoja tarjotaan markkinaehdoin, ei johda valtion tukeen eikä sisällä syrjiviä tekijöitä muita rautatieyrityksiä kohtaan.
- (31) Rautatieyritysten olisi noudatettava myös rautatiepalvelujen tarjontaa koskevaa kansallista ja unionin oikeutta, joita on sovellettava ketään syrjimättä ja joiden tarkoituksena on varmistaa, että yritys voi harjoittaa toimintaansa tietyillä rataosuuksilla turvallisesti ja työntekijöiden ja kuluttajien terveyden, sosiaaliset olot ja oikeudet asianmukaisesti huomioon ottaen.
- (32) Rautatieyritysten toimilupien myöntämistä, ylläpitoa ja muuttamista koskevien menettelyjen olisi oltava läpinäkyviä ja syrjimättömyysperiaatteen mukaisia.
- (33) Jotta kaikille rautatieyrityksille voitaisiin varmistaa läpinäkyvyys ja ketään syrjimätön pääsy rautatieinfrastruktuuriin ja palvelupaikkojen käyttöön, kaikki markkinoille pääsyn tarvittavat tiedot olisi julkaistava verkkoselostuksessa.
- (34) Rautateiden ratakapasiteetin käyttöoikeuden asianmukaiset myöntämisyjärjestelmät ja kilpailukykyiset liikenteenharjoittajat tuottavat yhdessä hyvän liikennemuotojen tasapainon.
- (35) Rataverkon haltijoille olisi tarjottava kannustimia käyttömaksujen tason ja infrastruktuurin tarjoamisen kustannusten alentamiseksi, esimerkiksi bonuksia toimitusjohtajille.
- (36) Jäsenvaltioiden velvollisuus varmistaa, että rataverkon haltijan suoritusvoimat ja keskipitkän ja pitkän aikavälin tulot toteutetaan toimivaltaisen viranomaisen ja rataverkon haltijan välisellä sopimuksella, ei saisi vaikuttaa rautatieinfrastruktuurin suunnittelua ja rahoitusta koskevaan jäsenvaltioiden toimivaltaan.

- (37) Rautatieinfrastruktuurin optimaalista käyttöä edistämällä voidaan vähentää yhteiskunnalle liikenteestä aiheutuvia kustannuksia.
- (38) Rataverkon haltijoiden vahvistamien kustannusten jakamisessa sovellettavien menetelmien olisi perustuttava parhaisiin käytettävissä oleviin tietoihin kustannusten aiheutumisesta, ja niillä olisi jaettava kustannukset rautatieyrityksille tarjottujen eri palvelujen mukaan sekä tarvittaessa raideliikenteen kalustotyyppien mukaan.
- (39) Asianmukaisten rautatieinfrastruktuurin hinnoittelujärjestelmien sekä muiden liikennemuotojen asianmukaisten hinnoittelujärjestelmien ja kilpailukykyisten liikenteenharjoittajien pitäisi tuottaa yhdessä kestävältä pohjalta paras mahdollinen tasapaino eri liikennemuotojen välillä.
- (40) Periessään lisähintoja rataverkon haltijan olisi määriteltävä selkeät markkinasegmentit, jos liikennepalvelujen tarjoamisen kustannukset, niiden markkinahinnat tai niiden palvelun laatua koskevat vaatimukset eroavat toisistaan merkittävästi.
- (41) 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. Selkeiden järjestelmien olisi mahdollistettava rehellinen kilpailu rautatiepalvelujen tarjonnassa.
- (42) Jäsenvaltioiden asettamissa puitteissa hinnoittelujärjestelmien ja kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisyjärjestelmien olisi kannustettava rataverkon haltijoita optimoimaan infrastruktuurinsa käyttö.
- (43) Rautatieyritysten olisi saatava kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisyjärjestelmistä jatkuvasti selkeitä ja johdonmukaisia taloudellisia tietoja, joiden perusteella ne voivat tehdä järkeviä päätöksiä.
- (44) Hinnoittelujärjestelmillä annetaan taloudellisia viestejä käyttäjille. On tärkeää, että nämä viestit rautatieyrityksille ovat johdonmukaisia ja auttavat yrityksiä tekemään järkeviä päätöksiä.
- (45) Tavaravaunuissa käytettävien, valurautatekniikalla valmistettujen jarruanturoiden aiheuttama vierintämelu on eräs syy melupäästöihin, joita voitaisiin vähentää asianmukaisilla teknisillä ratkaisulla. Melun perusteella eriytettyjä infrastruktuurimaksuja olisi ensisijaisesti sovellettava tavaravaunuihin, jotka eivät täytä Euroopan laajuisen tavanomaisen rautatiejärjestelmän osajärjestelmää liikkuva kalusto — melu koskevasta yhteentoimivuuden teknisestä eritelmästä 23 päivänä joulukuuta 2005 tehdyn komission päätöksen 2006/66/EY <sup>(1)</sup> vaatimuksia. Jos eriyttämisen aiheuttaa rataverkon haltijalle tulojen menetyksiä, tämä ei saisi vaikuttaa unionin valtiontukisääntöihin.
- (46) Jotta nopeutetaan eurooppalaisen junakulunvalvontajärjestelmän (ETCS) käyttöönottoa vetureissa, rataverkon haltijat voivat muuttaa hinnoittelujärjestelmää eriyttämällä sen tilapäisesti sellaisten junien osalta, joihin on asennettu ETCS-järjestelmä. Rataverkon haltijoiden olisi kyettävä varmistamaan, että tällainen eriyttäminen ei johda tulojen menetyksiin.
- (47) Jotta voitaisiin ottaa huomioon rautateiden ratakapasiteetin käyttäjien ja mahdollisten käyttäjien tarpeet suunnitella liiketoimintaansa sekä asiakkaiden ja rahoittajien tarpeet, rataverkon haltijoiden on tärkeää varmistaa, että ratakapasiteetin käyttöoikeus myönnetään tavalla, jossa kuvastuu tarve pitää yllä ja parantaa palvelun luotettavuustasoa.
- (48) On suotavaa tarjota rautatieyrityksille ja rataverkon haltijalle kannustimia minimoida verkossa esiintyvät häiriöt ja parantaa sen suorituskykyä.
- (49) Jäsenvaltioiden olisi voitava sallia se, että rautatiepalvelujen ostajat osallistuvat suoraan kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämismenettelyyn.
- (50) On tärkeää ottaa huomioon liiketoiminnan vaatimukset sekä vaatimukset täyttävien hakijoiden että rataverkon haltijan osalta.
- (51) On tärkeää, että rataverkon haltijoiden käytettävissä olevat joustot tulevat täysin hyödynnetyiksi ratakapasiteetin käyttöoikeuksia myönnettäessä, kuitenkin niin, ettei synny ristiriitaa vaatimukset täyttävän hakijan kohtuullisten vaatimusten kanssa.
- (52) Kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämismenettelyn olisi oltava sellainen, ettei se aseta tarpeettomia rajoitteita sellaisten muiden yritysten aikomuksille, joilla on oikeus käyttää infrastruktuuria oman liiketoimintansa kehittämiseksi tai joiden on tarkoitus hankkia tämä oikeus.
- (53) Kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisyjärjestelmissä ja hinnoittelujärjestelmissä joudutaan mahdollisesti ottamaan huomioon se, että rautateiden infrastruktuuriverkon eri osat on saatettu suunnitella erilaisia pääasiallisia käyttäjiä silmällä pitäen.
- (54) Koska erilaisilla käyttäjillä ja käyttäjätyypeillä on usein erilainen vaikutus ratakapasiteettiin, eri palvelujen tarpeet on tasapainotettava oikein.

<sup>(1)</sup> EUVL L 37, 8.2.2006, s. 1.

- (55) Viranomaisten kanssa tehdyn sopimuksen mukaisesti tarjottavat palvelut voivat edellyttää erityissääntöjä, jotta palvelut säilyisivät käyttäjien silmissä houkuttelevina.
- (56) Hinnoittelujärjestelmissä ja kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisyjärjestelmissä olisi otettava huomioon ratakapasiteetin jatkuvasti lisääntyvän täyden käyttöasteen vaikutukset ja viime kädessä kapasiteetin niukkuus.
- (57) Eri liikennetyyppien suunnittelu vaatii eripituisen ajan, joten olisi varmistettava, että vuosittaisen aikataulujen laatimismenettelyn jälkeen tehdyt ratakapasiteettia koskevat hakemukset voidaan täyttää.
- (58) Parhaan mahdollisen tuloksen varmistamiseksi rautatieyritysten kannalta olisi edellytettävä arvioinnin tekemistä ratakapasiteetin käytöstä, jos käyttäjien tarpeiden tyydyttämiseksi tarvitaan kapasiteettia koskevien hakemusten yhteensovittamista.
- (59) Rataverkon haltijoiden määräävän aseman vuoksi ne olisi veloitettava tarkastelemaan käytettävissä olevaa ratakapasiteettia ja menetelmiä sen kasvattamiseksi, jos kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämismenettelyllä ei pystytä tyydyttämään käyttäjien tarpeita.
- (60) Tiedonpuute muiden rautatieyritysten pyynnöistä sekä järjestelmän sisäisistä rajoitteista saattaa vaikeuttaa ratakapasiteettia koskevien hakemusten optimointia rautatieyrityksissä.
- (61) On tärkeää varmistaa käyttöoikeuden myöntämisyjärjestelmien parempi yhteensovittaminen, jotta parannettaisiin rautatieliikenteen houkuttelevuutta sellaisessa liikenteessä, jossa käytetään useamman kuin yhden rataverkon haltijan verkkoa, erityisesti kansainvälisessä liikenteessä.
- (62) On tärkeää minimoida kilpailun vääristymät, joita hinnoitteluperiaatteissa esiintyvät merkittävät erot voivat aiheuttaa joko rautatieinfrastruktuurien tai eri liikennemuotojen välillä.
- (63) Olisi määriteltävä ne infrastruktuuripalvelujen osat, jotka ovat välttämättömiä, jotta liikenteenharjoittaja voi tarjota palveluja, ja jotka olisi tarjottava vähimmäiskäyttömaksuja vastaan.
- (64) Investoinnit rautatieinfrastruktuuriin ovat tarpeen, ja infrastruktuurin hinnoittelujärjestelmien olisi tarjottava rataverkon haltijoille kannustimia tehdä tarkoituksenmukaisia investointeja taloudellisesti järkeviin kohteisiin.
- (65) Infrastruktuurimaksujen sopivan ja oikeudenmukaisen tason vahvistamiseksi rataverkon haltijoiden olisi kirjattava ja vahvistettava käyttöomaisuutensa arvo sekä muodostettava selkeä kuva infrastruktuurin toimintaan liittyvistä kustannustekijöistä.
- (66) 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.
- (67) 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 rautatieliikenteen harjoittamisesta.
- (68) Valtion rahoitettavaksi jäävä osuus riippuu siitä, miltä osin infrastruktuurien käyttömaksut kattavat kokonaiskustannukset. Jäsenvaltiot voivat vaatia maksujen erilaisia kokonaiskustannusten kattavuustasoja. Infrastruktuurin hinnoittelujärjestelmässä olisi kuitenkin mahdollistettava rataverkon käyttömahdollisuus sellaiselle liikenteen tasolle, joka voi korvata ainakin aiheuttamansa lisäkustannukset.
- (69) Rautatieinfrastruktuuri on luonnollinen monopoli. Sen vuoksi on tarpeen tarjota rataverkon haltijoille kannustimia kustannusten vähentämiseksi ja infrastruktuurin hallinnoinnin tehostamiseksi.
- (70) Rautatieliikennettä olisi kehitettävä muun muassa käytettävissä olevien unionin välineiden avulla, sanotun kuitenkaan vaikuttamatta jo vahvistettuihin painopistealueisiin.
- (71) Rautatieyrityksille myönnettävien alennusten olisi oltava suhteessa tosiasiallisiin hallinnossa saavutettuihin kustannussäästöihin, erityisesti liiketoimintakustannusten säästöihin. Alennuksia voidaan myöntää myös infrastruktuurin tehokkaan käytön edistämiseksi.
- (72) Rautatieyrityksille ja rataverkon haltijalle olisi tarjottava kannustimia minimoida verkossa esiintyvät häiriöt.
- (73) Kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämiseen liittyy rataverkon haltijalle aiheutuvia kustannuksia, joiden maksamista olisi edellytettävä.
- (74) Rautatieinfrastruktuurin tehokas hallinto ja oikeudenmukainen ja ketään syrjimätön käyttö edellyttävät sellaisen sääntelyelimen perustamista, joka valvoo tässä direktiivissä vahvistettujen sääntöjen soveltamista ja toimii muutoksenhakuelimenä riippumatta mahdollisuudesta hakea muutosta tuomioistuimelta. Kyseisen sääntelyelimen olisi voitava panna tietopyyntönsä ja päätöksensä täytäntöön ja määrätä niihin liittyviä asianmukaisia seuraamuksia.

- (75) Sääntelyelimen rahoituksessa olisi taattava sen riippumattomuus ja se olisi otettava joko valtion talousarviosta tai alan maksuosuuksista, jotka ovat pakollisia, noudattaen tasapuolisuuden, läpinäkyvyyden, syrjimättömyyden ja suhteellisuuden periaatteita.
- (76) Tarvitaan erityistoimenpiteitä, jotta otettaisiin huomioon tiettyjen jäsenvaltioiden erityinen geopoliittinen ja maantieteellinen sijainti ja rautatiealan erityisjärjestelyt monissa jäsenvaltioissa samalla, kun turvataan sisämarkkinoiden yhtenäisyys.
- (77) Rautatiemarkkinoiden kehityksen huomioon ottamiseksi komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti seuraavilla aloilla: muutokset tietoihin, jotka toimilupaa hakevan yrityksen on toimitettava tai jotka koskevat myöhästymisten luokkien luetteloa tai käyttöoikeuden myöntämismenettelyn aikataulua taikka sääntelyelimille toimitettavia kirjanpito-tietoja. 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 yhtäaikaaisesti, hyvissä ajoin ja asianmukaisesti.
- (78) Jotta voidaan varmistaa tämän direktiivin yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa. Tätä valtaa olisi käytettävä yleisistä säännöistä ja periaatteista, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat komission täytäntöönpanovallan käyttöä, 16 päivänä helmikuuta 2011 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011 <sup>(1)</sup> mukaisesti.
- (79) Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa tämän direktiivin tavoitteita, jotka ovat unionin rautateiden kehittämisen edistäminen, rautatieyritysten toimilupien myöntämistä koskevien laajojen periaatteiden vahvistaminen ja rautateiden ratakapasiteetin käyttöoikeuden myöntämistä ja käyttämisestä perittäviä maksuja koskevien järjestelyjen yhteensovittaminen jäsenvaltioissa, koska tällaisten toimilupien myöntämiseen ja rataverkkojen merkittävien osien toimintaan liittyy korostetusti kansainvälinen ulottuvuus ja koska on tarpeen varmistaa tasapuoliset ja syrjimättömät edellytykset infrastruktuurin käyttöoikeudelle, vaan nämä tavoitteet voidaan niiden kansalliset rajat ylittävien vaikutusten vuoksi saavuttaa paremmin unionin tasolla Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä direktiivissä ei ylitetä sitä, mikä on näiden tavoitteiden saavuttamiseksi tarpeen.
- (80) Velvollisuus saattaa tämä direktiivi osaksi kansallista lainsäädäntöä olisi rajoitettava koskemaan ainoastaan niitä säännöksiä, joilla muutetaan aikaisempien direktiivien sisältöä. Velvollisuus saattaa aiempiin direktiiveihin nähden sisällöltään muuttumattomat tämän direktiivin säännökset osaksi kansallista lainsäädäntöä perustuu mainittuihin direktiiveihin.
- (81) Jäsenvaltiot, joilla ei ole rautatiejärjestelmää eikä välittömiä suunnitelmia rakentaa sellaista, joutuisivat täyttämään suhteettoman ja hyödyttömän velvoitteen, jos niiden olisi saatettava tämän direktiivin II ja IV luku osaksi kansallista lainsäädäntöä ja pantava ne täytäntöön. Sen vuoksi tällaiset jäsenvaltiot olisi vapautettava tästä velvoitteesta.
- (82) Paremmasta lainsäädännöstä tehdyn toimielinten välisen sopimuksen <sup>(2)</sup> 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.
- (83) Tällä direktiivillä ei ole vaikutusta liitteessä IX olevassa B osassa mainittuihin määräaikoihin, joihin mennessä jäsenvaltioiden on noudatettava aiempia direktiivejä,

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

I LUKU

**YLEISET SÄÄNNÖKSET**

*1 artikla*

**Kohde ja soveltamisala**

1. Tässä direktiivissä säädetään:

- jäljempänä II luvussa vahvistettuun rautatieinfrastruktuurin hallintoon ja jäsenvaltioihin sijoittautuneiden tai sijoittautuvien rautatieyritysten rautatieliikennetoimintaan sovellettavista säännöistä;
- jäljempänä III luvussa vahvistetuista arviointiperusteista, joita sovelletaan kun jäsenvaltiot myöntävät, uusivat tai muuttavat unioniin sijoittautuneille tai sijoittautuville rautatieyrityksille tarkoitettuja toimilupia;
- jäljempänä IV luvussa vahvistetuista rautatieinfrastruktuurin käyttömaksujen määrittämiseen ja perimiseen sekä rautateiden ratakapasiteetin käyttöoikeuden myöntämiseen sovellettavista periaatteista ja menettelytavoista.

<sup>(1)</sup> EUVL L 55, 28.2.2011, s. 13.

<sup>(2)</sup> EUVL C 321, 31.12.2003, s. 1.

2. Tätä direktiiviä sovelletaan rautatieinfrastruktuurin käyttöön kotimaisessa ja kansainvälisessä rautatieliikenteessä.

## 2 artikla

### Soveltamisalan ulkopuolelle jättäminen

1. Jäljempänä olevaa II lukua ei sovelleta rautatieyrityksiin, jotka harjoittavat ainoastaan kaupunki-, esikaupunki- tai alueellista liikennettä erillisissä rautatieinfrastruktuurin paikallisissa ja alueellisissa verkoissa tai verkoissa, jotka on tarkoitettu ainoastaan kaupunkien tai esikaupunkien rautatieliikenteen harjoittamiseen.

Sen estämättä, mitä ensimmäisessä alakohdassa säädetään, kun tällainen rautatieyrittäjä on yrityksen tai muun yhteisön, joka harjoittaa tai yhdistää muuta rautatieliikennettä kuin kaupunki-, esikaupunki- tai alueellista liikennettä, suorassa tai epäsuorassa määräysvallassa, sovelletaan 4 ja 5 artiklaa. Myös 6 artiklaa sovelletaan tällaiseen rautatieyrittäjään kyseisen rautatieyrittäjän ja sen yrityksen tai yhteisön välisen suhteen osalta, jonka suorassa tai epäsuorassa määräysvallassa se on.

2. Jäljempänä olevan III luvun osalta jäsenvaltiot voivat jättää soveltamisalan ulkopuolelle

- a) yritykset, jotka harjoittavat ainoastaan rautateiden henkilöliikennettä erillisissä paikallisissa ja alueellisissa rautatieinfrastruktuureissa;
- b) yritykset, jotka harjoittavat ainoastaan rautateiden henkilöliikennettä kaupungeissa tai esikaupungeissa;
- c) yritykset, jotka harjoittavat ainoastaan alueellisia rautateiden tavaraliikennepalveluja;
- d) yritykset, jotka harjoittavat ainoastaan tavaraliikennepalveluja yksityisomistuksessa olevassa rautatieinfrastruktuurissa, jota infrastruktuurin omistaja käyttää yksinomaan omaan tavaraliikenteeseensä.

3. Jäljempänä olevien 7, 8 ja 13 artiklan sekä IV luvun osalta jäsenvaltiot voivat jättää soveltamisalan ulkopuolelle

- a) erilliset rautatieinfrastruktuurin henkilöliikenteen paikalliset ja alueelliset verkot;
- b) verkot, jotka on tarkoitettu ainoastaan rautateiden henkilöliikenteen kaupunki- ja esikaupunkiliikennepalveluihin;
- c) alueelliset verkot, joita 1 kohdan soveltamisalaan kuulumaan rautatieyrittäjä käyttää yksinomaan alueellisiin tavaraliikennepalveluihin, kunnes toinen hakija hakee kyseisen verkon kapasiteetin käyttöoikeutta;

d) yksityisomistuksessa olevat rautatieinfrastruktuurit, joita infrastruktuurin omistaja käyttää yksinomaan omiin tavarakuljetuksiinsa;

4. Jäsenvaltiot voivat jättää 8 artiklan 3 kohdan soveltamisalan ulkopuolelle paikalliset ja alueelliset rautatieinfrastruktuurit, joilla ei ole strategista merkitystä rautatiemarkkinoiden toiminnan kannalta, ja IV luvun soveltamisalan ulkopuolelle paikalliset rautatieinfrastruktuurit, joilla ei ole strategista merkitystä rautatiemarkkinoiden toiminnan kannalta, sanotun kuitenkin rajoittamatta 3 kohdan soveltamista. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle aikomuksestaan jättää tällaisia rautatieinfrastruktuureja soveltamisalan ulkopuolelle. Komissio päättää 62 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun neuvoo-antavan menettelyn mukaisesti, voidaanko kyseisen rautatieinfrastruktuurin katsoa olevan vailla strategista merkitystä, ottaen huomioon asianomaisten ratojen pituus, niiden käyttöaste ja liikenteen määrä, jota ulkopuolelle jättäminen mahdollisesti koskee.

5. Jäsenvaltiot voivat jättää 31 artiklan 5 kohdan soveltamisalan ulkopuolelle kaluston, jota käytetään tai aiotaan käyttää kolmansista maista lähtien tai kolmansiin maihin ja joita käytetään rataverkossa, jonka raideleveys eroaa unionin pääasiallisen rataverkon raideleveydestä.

6. Jäsenvaltiot voivat päättää poiketa 43 artiklan 2 kohdassa, liitteessä VI olevan 2 kohdan b alakohdassa ja liitteessä VII olevissa 3, 4 ja 5 kohdassa tarkoitetuista, ratakapasiteetin jaossa toteutettavan aikataulusuunnittelun jaksoista ja määräajoista reitien osalta, joista sovitaan yhteistyössä kolmansien maiden rataverkon haltijoiden kanssa verkossa, jonka raideleveys eroaa unionin pääasiallisen rataverkon raideleveydestä.

7. 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, jos tämä on tarpeen terveen kilpailun varmistamiseksi.

8. Jäsenvaltiot voivat jättää IV luvun soveltamisalan ulkopuolelle rautatieinfrastruktuurin, jonka raideleveys eroaa unionin pääasiallisen rataverkon raideleveydestä ja jossa jäsenvaltion raja-asemilla on ratayhteys jonkin kolmannen maan alueelle.

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

10. Jäsenvaltiot voivat jättää tämän direktiivin II luvun, 14 artiklaa lukuun ottamatta, ja IV luvun soveltamisalan ulkopuolelle rautatiepalvelut, jotka toteutetaan kauttakuljetuksina unionin kautta.

## 3 artikla

**Määritelmät**

Tässä direktiivissä tarkoitetaan

- 1) "rautatieyrityksellä" tämän direktiivin mukaisesti toimiluvan saanutta julkista tai yksityistä yritystä, jonka päätoimena on rautateiden tavaraj- ja/tai henkilöliikenteen harjoittaminen ja joka on velvollinen huolehtimaan vetopalveluista; tähän kuuluvat myös yksinomaan vetopalveluja tarjoavat yritykset;
- 2) "rataverkon haltijalla" elintä tai yritystä, joka on vastuussa erityisesti rautatieinfrastruktuurin rakentamisesta, hallinnoinnista ja kunnossapidosta, mukaan lukien liikenteen hallinta sekä ohjaus, hallinta ja merkinanto; verkkoa tai verkon osaa koskevat rataverkon haltijan tehtävät voidaan antaa eri elimille tai yrityksille;
- 3) "rautatieinfrastruktuurilla" kaikkia niitä nimikkeitä, jotka luetaan liitteessä I;
- 4) "kansainvälisellä tavaraliikenteellä" liikennettä, jossa juna ylittää vähintään yhden jäsenvaltion rajan; juna voidaan liittää toiseen ja/tai jakaa osiin ja eri osilla voi olla eri lähtöpaikat ja määränpääät edellyttäen, että kaikki vaunut ylittävät vähintään yhden rajan;
- 5) "kansainvälisellä henkilöliikenteellä" henkilöliikennettä, jossa juna ylittää vähintään yhden jäsenvaltion rajan ja jossa liikenteen 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 määränpääät edellyttäen, että kaikki vaunut ylittävät vähintään yhden rajan;
- 6) "kaupunki- ja esikaupunkiliikenteellä" liikennettä, jonka päätarkoituksena on kaupunkikeskuksen tai taajaman, myös rajojen molemmille puolille ulottuvan taajaman, sekä tällaisen kaupunkikeskuksen tai taajaman ja sitä ympäröivien alueiden välisten liikennetarpeiden täyttäminen;
- 7) "alueellisella liikenteellä" liikennettä, jonka päätarkoituksena on alueen, myös rajojen molemmille puolille ulottuvan alueen, liikennetarpeiden täyttäminen;
- 8) "kauttakuljetuksella" unionin alueen kautta kulkemista lastaamatta tai purkamatta tavaroita ja/tai ottamatta tai jättämättä matkustajia unionin alueella;
- 9) "palvelupaikalla" rakennelmaa, mukaan lukien maa-alueet, rakennukset ja laitteet, joka on kokonaan tai osittain erityisesti järjestetty yhden tai useamman liitteessä II olevissa 2–4 kohdassa tarkoitetun palvelun tarjoamiseen;
- 10) "palvelupaikan ylläpitäjällä" julkista tai yksityistä yhteisöä, joka vastaa yhden tai useamman palvelupaikan hallinnoinnista tai joka tarjoaa rautatieyrityksille yhtä tai useampaa liitteessä II olevissa 2–4 kohdassa tarkoitettua palvelua;
- 11) "rajatylittävällä sopimuksella" kahden tai useamman jäsenvaltion välistä taikka jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden välistä sopimusta, jonka tarkoituksena on helpottaa rajatylittävän raideliikenteen harjoittamista;
- 12) "toimiluvalla" toimilupaviranomaisen yritykselle myöntämä lupaa, jolla tunnustetaan sen oikeus tarjota rautatieliikennepalveluja rautatieyrityksenä; kyseinen toimintaoikeus voidaan rajoittaa tietyn tyyppisten palvelujen tarjoamiseen;
- 13) "toimilupaviranomaisella" viranomaista, joka jäsenvaltiossa vastaa toimilupien myöntämisestä;
- 14) "sopimuksella" sopimusta tai soveltuvin osin järjestelyä hallinnollisten tai sääntelytoimenpiteiden puitteissa;
- 15) "kohtuullisella voitolla" oman pääoman tuottoastetta, jossa otetaan huomioon palvelupaikan ylläpitäjälle aiheutunut riski, mukaan lukien tulolle aiheutunut riski, tai tällaisen riskin puuttuminen, ja joka vastaa viimeksi kuluneiden vuosien keskimääräistä tuottoastetta asianomaisella sektorilla;
- 16) "käyttöoikeuden myöntämisellä" rataverkon haltijan suorittamaa rautateiden ratakapasiteetin käyttöoikeuden myöntämistä;
- 17) "hakijalla" rautatieyritystä tai rautatieyritysten kansainvälistä ryhmittymää taikka muita henkilöitä tai oikeushenkilöitä, 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 ratakapasiteettia;
- 18) "ylikuormitetulla infrastruktuurilla" infrastruktuurin osuutta, johon kohdistuvaa ratakapasiteetin kysyntää ei voida tiettyinä aikoina täysin tyydyttää edes kapasiteetin varaushakemusten yhteensovittamisen jälkeen;
- 19) "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";



- 20) "yhteensovittamisella" menettelyä, jonka avulla rataverkon haltija ja hakijat yrittävät ratkaista tilanteet, joissa on kilpailuvia ratakapasiteettia koskevia varaushakemuksia;
- 21) "puitesopimuksella" julkis- tai yksityisoikeudellista oikeudellisesti sitovaa yleistä sopimusta, jossa määritetään hakijan ja rataverkon haltijan oikeudet ja velvoitteet yhtä aikataulukautta pidemmäksi ajaksi myönnettävän ratakapasiteetin ja samalta ajalta perittävien maksujen osalta;
- 22) "ratakapasiteetilla" mahdollisuutta laatia aikatauluja reiteille, joiden käyttöoikeutta on haettu tietyksi ajaksi infrastruktuuriin jollekin osuudelle;
- 23) "verkolla" koko rataverkon haltijan hallinnoimaa rautatieinfrastruktuuria;
- 24) "verkkoselostuksella" asiakirjaa, jossa esitellään yksityiskohdallisesti hinnoittelujärjestelmien ja kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisyjärjestelmien yleiset säännöt, määräajat, menettelyt ja perusteet, mukaan lukien muut tiedot, joita tarvitaan ratakapasiteettia koskevissa hakemuksissa;
- 25) "reitillä" ratakapasiteettia, joka tarvitaan tietyn junan kuljetamiseen paikasta toiseen tietyn ajanjaksona;
- 26) "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 rataverkon haltijoiden riippumattomuus**

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että rautatieyrityksillä, jotka ovat jäsenvaltioiden suorassa tai epäsuorassa omistuksessa tai määräysvallassa, on liikkeenjohdon ja hallinnon sekä hallinnon, talouden ja kirjanpidon sisäisen valvonnan osalta riippumaton asema siten, että erityisesti niiden varat, talousarviot ja tilit ovat erillään valtion varoista, talousarviosta ja tileistä.
2. Rataverkon haltijan on noudatettava jäsenvaltioiden vahvistamia hinnoittelua ja käyttöoikeuden myöntämistä koskevia

puitteita ja erityisiä sääntöjä, mutta se on myös vastuussa omasta liikkeenjohdostaan, hallinnostaan ja sisäisestä valvonnastaan.

##### 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 liiketoimintasuunnitelman, mukaan lukien investointi- ja rahoitusohjelmat. Nämä suunnitelmat on laadittava taloudellisen tasapainon sekä muiden teknisten, kaupallisten ja varainhoidon tavoitteiden saavuttamiseksi; suunnitelmassa on myös ilmoitettava keinot, joilla nämä tavoitteet voidaan saavuttaa.

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

- luoda sisäinen organisaationsa, sanotun kuitenkaan rajoittamatta 7, 29 ja 39 artiklan säännösten soveltamista;
- säädellä palvelujen tarjoamista ja niiden pitämistä kaupan sekä määrätä niiden hinnoittelusta;
- päättää henkilöstöään, varojaan ja hankintojaan koskevista asioista;
- laajentaa markkinaosuuttaan, kehittää uutta teknologiaa ja uusia palveluja sekä ottaa käyttöön uudistavia johtamismenetelmiä;
- kehittää uutta rautatiealaan liittyvää toimintaa.

Tämä kohta ei rajoita asetuksen (EY) N:o 1370/2007 soveltamista.

## 2 JAKSO

**Rataverkon hallinnon ja liikennetoiminnan sekä eri liikennetoimintatyyppien erottaminen**

## 6 artikla

**Tilien eriyttäminen**

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että rautatieyritysten liikenteen harjoittamiseen liittyvästä liiketoiminnasta ja rautatieinfrastruktuurin 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 liikennettä hoitavat erilliset yksiköt.

3. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että rautateiden tavaraliikenteen tarjoamiseen liittyvästä liiketoiminnasta ja henkilöliikenteen tarjoamiseen liittyvästä toiminnasta tehdään erilliset tuloslaskelmat ja taseet ja että ne julkaistaan. Julkisina palveluina tarjottaviin liikennepalveluihin maksettava julkinen rahoitus on kirjattava erikseen asetuksen (EY) N:o 1370/2007 7 artiklan mukaisesti asianmukaisille tileille, eikä sitä saa siirtää muiden liikennepalvelujen tarjoamiseen liittyvään tai muuhun liiketoimintaan.

4. Edellä 1 ja 3 kohdassa tarkoitettujen eri toimintojen kirjanpitoa on hoidettava siten, että on mahdollista valvoa kieltoa, joka koskee yhteen toiminnan lajiin myönnettyjen julkisten varojen siirtämistä toiseen toimintaan.

## 7 artikla

**Rataverkon haltijan olennaisten toimintojen riippumattomuus**

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että infrastruktuurin yhtäläisten ja ketään syrjimättömien käyttömahdollisuuksien kannalta olennaiset toiminnot annetaan tehtäväksi sellaisille elimille tai yrityksille, jotka eivät itse harjoita rautatieliikennettä. Organisaatorisista rakenteista riippumatta on voitava osoittaa, että tämä tavoite on saavutettu.

Olennaisia toimintoja ovat

- reittien myöntämistä koskeva päätöksenteko, mukaan lukien sekä käytettävissä olevien reittien määrittely ja arviointi että yksittäisten reittien myöntäminen, ja
- infrastruktuurimaksuja koskeva päätöksenteko, mukaan lukien maksujen vahvistaminen ja kerääminen, sanotun kuitenkin rajoittamatta 29 artiklan 1 kohdan soveltamista.

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

2. Jos rataverkon haltija ei ole oikeudelliselta muodoltaan, organisaatioiltaan tai päätöksenteoltaan rautatieyrityksestä riippumaton, IV luvun 2 ja 3 jaksossa tarkoitettujen toimintojen suorittamiseen hinnoitteluelin ja käyttöoikeuden myöntävä elin, jotka ovat oikeudelliselta muodoltaan, organisaatioiltaan ja päätöksenteoltaan rautatieyrityksestä riippumattomia.

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

## 3 JAKSO

**Taloudellisen aseman parantaminen**

## 8 artikla

**Rataverkon haltijan rahoitus**

1. Jäsenvaltioiden on kehitettävä kansallista rautatieinfrastruktuuriaan ottaen tarvittaessa huomioon unionin yleiset tarpeet, mukaan lukien tarve tehdä yhteistyötä naapureina olevien kolmansien maiden kanssa. Tätä varten niiden on julkaistava viimeistään ... (\*) viitteellinen rautatieinfrastruktuurin kehittämisstrategia, jonka tavoitteena on tulevaisuuden liikkumistarpeisiin vastaaminen pitämällä kunnossa, uusimalla ja kehittämällä infrastruktuuria rautatiejärjestelmän kestävän rahoituksen avulla. Strategian on oltava vähintään viisivuotinen ja uusittavissa.

2. Jäsenvaltiot saavat myös myöntää rataverkon haltijalle, ottaen asianmukaisesti huomioon perussopimuksen 93, 107 ja 108 artiklan, sen 3 artiklan 2 kohdassa tarkoitettuja tehtäviä, infrastruktuurin kokoa ja rahoitustarpeita vastaavaa rahoitusta, erityisesti uusien investointien kattamiseksi. Jäsenvaltiot voivat päättää rahoittaa nämä investoinnit muilla keinoin kuin suoralla valtion rahoituksella.

3. Rataverkon haltijan on hyväksyttävä kyseisen jäsenvaltion määrittämän yleisen politiikan puitteissa sekä 1 kohdassa tarkoitettu strategia ja 2 kohdassa tarkoitettu jäsenvaltioiden myöntämä rahoitus 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. Rataverkon haltijan on varmistettava, että tunnetuilla hakijoilla ja mahdollisilla hakijoilla näiden pyynnöstä on pääsy asiaa koskeviin tietoihin ja että niille annetaan mahdollisuus ilmaista

(\*) Kaksi vuotta tämän direktiivin voimaantulosta.

näkemyksensä liiketoimintasuunnitelman sisällöstä infrastruktuuriin pääsyä ja sen käyttöä koskevien edellytysten sekä sen luonteen, saataville asettamisen ja kehittämisen osalta ennen kuin rataverkon haltija hyväksyy sen.

4. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että tavanomaisissa liikeolosuhteissa ja kohtuullisen ajanjakson aikana, joka ei saa ylittää 30 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun sopimuksen soveltamisaikaa, rataverkon haltijan tileissä ovat keskenään tasapainossa toisalta infrastruktuurin käyttömaksuista saatavat tulot, muista kaupallisista toimista aiheutuvat ylijäämät ja valtion ja yksityinen rahoitus, mukaan lukien mahdolliset ennakkomaksut valtiolta, sekä toisalta infrastruktuurista aiheutuvat menot, myös pitkän aikavälin varojen uusimisten ja vahvistamisten osalta.

Jäsenvaltio voi 31 ja 32 artiklassa säädettyjen hinnoitteluperiaatteiden puitteissa edellyttää, että rataverkon 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 rautatieyritysten velkaantumisen vähentämiseksi tasolle, joka ei ole esteenä moitteettomalle varainhoidolle ja joka parantaa niiden taloudellista asemaa, sanotun kuitenkaan rajoittamatta unionin valtiontukisääntöjen soveltamista ja perussopimuksen 93, 107 ja 108 artiklan noudattamista.

2. Edellä 1 kohdassa tarkoitettuihin tarkoituksiin jäsenvaltiot voivat edellyttää erillisen yksikön perustamista rautatieyritysten kirjanpitoyksikköjen yhteyteen velkojen kuolettamista varten.

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

3. Edellä olevia 1 ja 2 kohtaa sovelletaan ainoastaan sellaisiin velkoihin tai niiden korkoihin, joita julkisessa omistuksessa tai määräysvallassa oleville rautatieyrityksille on aiheutunut siihen päivään mennessä, jona rautatieliikenteen markkinat on avattu kokonaan tai osittain kyseisessä jäsenvaltiossa, ja joka tapauksessa viimeistään 15 päivänä maaliskuuta 2001 tai unioniin liittymispäivänä niiden jäsenvaltioiden osalta, jotka ovat liittyneet unioniin mainitun päivän jälkeen.

#### 4 JAKSO

##### Oikeus käyttää rautatieinfrastruktuuria ja -palveluja

#### 10 artikla

##### Rautatieinfrastruktuurin käyttöoikeutta koskevat edellytykset

1. Rautatieyrityksille on myönnettävä yhtäläisin, syrjimättömin ja läpinäkyvin edellytyksin rautatieinfrastruktuurin käyttöoikeus kaikissa jäsenvaltioissa kaikenlaisen rautateiden tavaraliikenteen harjoittamiseen. Tähän oikeuteen kuuluu myös oikeus käyttää infrastruktuuria, joka yhdistää meri- ja sisävesisatamia muihin liitteessä II olevassa 2 kohdassa tarkoitettuihin palvelupaikkoihin, ja infrastruktuuria, jota käyttää tai saattaa käyttää useampi kuin yksi loppuasiakas.

2. Rautatieyrityksille on myönnettävä oikeus käyttää rautatieinfrastruktuuria kaikissa jäsenvaltioissa kansainvälisen henkilöliikenteen harjoittamiseen. Rautatieyrityksillä on kansainvälistä henkilöliikennettä harjoittaessaan oikeus ottaa ja jättää matkustajia kansainvälisellä reittiosuudella sijaitsevilla asemilla, myös niillä, jotka ovat samassa jäsenvaltiossa. Tähän oikeuteen kuuluu myös oikeus käyttää infrastruktuuria, joka yhdistää liitteessä II olevassa 2 kohdassa tarkoitettuja palvelupaikkoja.

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

4. Komissio voi sääntelyelinten, toimivaltaisten viranomaisten ja rautatieyritysten kokemusten sekä 57 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun työryhmän toiminnan perusteella hyväksyä toimenpiteitä, joissa vahvistetaan tämän artiklan 3 kohdan soveltamiseksi noudatettavan menettelyn ja perusteiden yksityiskohdat. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 62 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

#### 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 unionin oikeuden mukainen julkisia palveluhankintoja koskeva sopimus. Tällaisella rajoittamisella ei saa rajoittaa oikeutta ottaa ja jättää matkustajia kansainvälisellä reittiosuudella sijaitsevilla asemilla, myös niillä, jotka ovat samassa jäsenvaltiossa, paitsi jos tämän oikeuden käyttäminen vaarantaisi julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen taloudellisen tasapainon.

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

- 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) rataverkon haltija;
- d) julkisia palveluhankintoja koskevaa sopimusta täytäntöön pannaava rautatieyrittäjä.

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

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) rataverkon haltija;
- c) julkisia palveluhankintoja koskevaa sopimusta täytäntöön pannaava rautatieyrittäjä;
- d) käyttöoikeutta hakeva rautatieyrittäjä.

4. Komissio voi sääntelyelinten, toimivaltaisten viranomaisten ja rautatieyrittäjien kokemusten sekä 57 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuna työryhmän toiminnan perusteella hyväksyä toimenpiteitä, joissa vahvistetaan tämän artiklan 1, 2 ja 3 kohdan soveltamiseksi noudatettavan menettelyn ja perusteiden yksityiskohdat. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 62 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

5. Jäsenvaltiot voivat niin ikään rajoittaa oikeutta ottaa ja jättää matkustajia samassa jäsenvaltiossa kansainvälisellä henkilöliikenteen reittiosuudella sijaitsevilla asemilla, jos matkustajien kuljettamiseen kyseisten asemien välillä on myönnetty yksinoikeus käyttöoikeussopimuksen perusteella, joka on tehty ennen 4 päivää joulukuuta 2007 oikeudenmukaisen ja kilpailuun perustuvan tarjousmenettelyn perusteella ja unionin oikeuden asiainkuuluvien 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

### Henkilöliikennettä harjoittavilta rautatieyrittäjiltä perittävä maksu

1. Jäsenvaltiot voivat tässä artiklassa säädettyjen edellytysten salliessa, että rautateiden henkilöliikenteestä vastaava viranomainen perii henkilöliikennettä harjoittavilta rautatieyrittäjiltä maksun sellaisten viranomaisen toimivallan piiriin kuuluvien reittiosuuk-sien käytöstä, joilla liikennöidään kahden kyseisessä jäsenvaltiossa olevan aseman välillä, sanotun kuitenkin rajoittamatta 11 artiklan 2 kohdan soveltamista.

Tässä tapauksessa kotimaan tai kansainvälistä rautateiden henkilöliikennettä harjoittavilta rautatieyrittäjiltä peritään sama maksu liikennöinnistä reittiosuuk-silla, jotka kuuluvat kyseisen viranomaisen toimivallan piiriin.

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

3. Maksun on oltava unionin oikeuden 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 henkilöliikenteen 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.

5. Komissio voi sääntelyelinten, toimivaltaisten viranomaisien ja rautatieyritysten kokemusten sekä 57 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun työryhmän toiminnan perusteella hyväksyä toimenpiteitä, joissa vahvistetaan tämän artiklan soveltamiseksi noudatettavan menettelyn ja perusteiden yksityiskohdat. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 62 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

### 13 artikla

#### Palvelujen käyttöoikeutta koskevat edellytykset

1. Rataverkon haltijoiden on tarjottava kaikille rautatieyrityksille ketään syrjimättömällä tavalla liitteessä II olevassa 1 kohdassa vahvistetut vähimmäiskäyttömahdollisuudet.

2. Palvelupaikan ylläpitäjien on tarjottava rautatieyrityksille liitteessä II olevassa 2 kohdassa tarkoitettuja palveluja ketään syrjimättömällä tavalla.

3. Jotta voidaan taata täysi läpinäkyvyys ja syrjimättömyys niiden palvelupaikkojen käyttöoikeuden osalta, joita tarkoitetaan liitteessä II olevan 2 kohdan a, b, c ja f alakohdassa, sekä palvelujen tarjoaminen näissä palvelupaikoissa, kun tällaisen palvelupaikan ylläpitäjä on sellaisen elimen tai yrityksen suorassa tai epäsuorassa määräysvallassa, joka on myös aktiivinen ja toimii määräävässä asemassa niillä kansallisilla rautatieliikenteen markkinoilla, joilla palvelupaikkaa käytetään, näiden palvelupaikan ylläpitäjien on oltava organisatorisesti ja päätöksenteon osalta riippumattomia kyseisestä elimestä tai yrityksestä. Tällainen riippumattomuus ei tarkoita sitä, että palvelupaikkaa varten olisi perustettava erillinen elin tai yritys, ja se voidaan toteuttaa erillisillä yksiköillä yhden yrityksen sisällä.

Tarjoajalla ja elimellä tai yrityksellä on oltava kaikista liitteessä II olevassa 2 kohdassa tarkoitetuista palvelupaikoista toisistaan erilliset tilit, mukaan lukien erilliset taseet ja tuloslaskelmat.

Jos palvelupaikan tarjonnasta vastaa rataverkon haltija tai jos palvelupaikan ylläpitäjä on rataverkon haltijan suorassa tai epäsuorassa määräysvallassa, vaatimustenmukaisuus tässä kohdassa esitettyjen vaatimusten osalta katsotaan osoitetuksi, jos 7 artiklan vaatimukset täyttyvät.

4. Rautatieyritysten hakemukset palvelupaikan käyttöoikeuden saamiseksi ja palvelujen saamiseksi kyseisessä palvelupaikassa voidaan hylätä ainoastaan, jos on olemassa toteuttamiskelpoisia vaihtoehtoja, jotka mahdollistavat niille kyseessä olevan tavara- tai henkilöliikenteen harjoittamisen samalla tai

vaihtoehtoisesella reittiosuudella taloudellisesti hyväksyttävien edellytyksin. Tämä ei velvoita palvelupaikan ylläpitäjää tekemään investointeja resursseihin tai varusteisiin rautatieyritysten kaikkien hakemusten täyttämiseksi.

Jos rautatieyritysten hakemukset koskevat 3 kohdassa tarkoitettua palvelupaikan ylläpitäjän hallinnassa olevan palvelupaikan käyttöoikeuden saamista ja palvelujen saamista kyseisessä palvelupaikassa, palvelupaikan ylläpitäjän on perusteltava mahdollinen hylkäävä päätös ja ilmoitettava toteuttamiskelpoiset vaihtoehdot muissa palvelupaikoissa.

5. Jos liitteessä II olevassa 2 kohdassa tarkoitetun palvelupaikan ylläpitäjä saa keskenään ristiriitaisia pyyntöjä, sen on yritettävä täyttää kaikki pyynnöt mahdollisimman hyvin. Jos toteuttamiskelpoisia vaihtoehtoja ei ole saatavilla ja kaikkien palvelun käyttöoikeutta koskevien pyyntöjen toteuttaminen ei ole osoitettujen tarpeiden perusteella mahdollista, hakija voi valittaa 55 artiklassa tarkoitetulle sääntelyelimelle, jonka on tarkasteltava tapausta ja toteutettava tarvittaessa toimia varmistaakseen, että asianmukainen osuus kapasiteetista myönnetään kyseiselle hakijalle.

6. Jos liitteessä II olevassa 2 kohdassa tarkoitettua palvelupaikkaa ei ole käytetty vähintään kolmeen peräkkäiseen vuoteen ja rautatieyritysten kiinnostus tämän palvelupaikan käyttöoikeutta kohtaan on ilmaistu tämän palvelupaikan ylläpitäjälle osoitettujen tarpeiden perusteella, sen omistajan on ilmoitettava palvelupaikan ylläpidon olevan vuokrattavana rautatieliikennepalvelupaikkana kokonaan tai osittain, ellei tämän palvelupaikan ylläpitäjä osoita, että meneillään olevan muuntamisprosessin johdosta mikään rautatieyritys ei voi käyttää palvelupaikkaa.

7. Jos palvelupaikan ylläpitäjä tuottaa jotakin liitteessä II olevassa 3 kohdassa tarkoitetuista palveluista lisäpalveluina, sen on tarjottava ne syrjimättömästi rautatieyrityksille pyynnöstä.

8. Rautatieyritykset voivat hakea muita liitteessä II olevassa 4 kohdassa tarkoitettuja oheispalveluja rataverkon haltijalta tai muilta palvelupaikan ylläpitäjiltä. Palvelupaikan ylläpitäjä ei ole velvollinen toimittamaan näitä oheispalveluja. Jos palvelupaikan ylläpitäjä päättää tarjota muille jotakin näistä palveluista, sen on toimitettava ne syrjimättömästi rautatieyrityksille pyynnöstä.

9. Komissio voi sääntelyelinten ja palvelupaikan ylläpitäjien kokemusten sekä 57 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun työryhmän toiminnan perusteella hyväksyä toimenpiteitä, joissa vahvistetaan liitteessä II olevissa 2–4 kohdassa tarkoitetuissa palvelupaikoissa tarjottavien palvelujen käyttöoikeuden osalta noudatettavan menettelyn ja perusteiden yksityiskohdat. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 62 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

## 5 JAKSO

**Rajatylyttävät sopimukset**

## 14 artikla

**Rajatylyttäviä sopimuksia koskevat yleiset periaatteet**

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että rajatylyttävissä sopimuksissa olevat määräykset eivät syrji rautatieyrityksiä eivätkä rajoita rautatieyritysten vapautta harjoittaa rajatylyttävää liikennettä.

2. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle rajatylyttävistä sopimuksista viimeistään ... (\*), jos sopimukset on tehty ennen kyseistä päivää, ja ennen niiden tekemistä, jos kyseessä ovat jäsenvaltioiden väliset uudet tai tarkistettut sopimukset. Komissio päättää, ovatko tällaiset sopimukset unionin oikeuden mukaisia, yhdeksän kuukauden kuluessa ennen ... (\*\*), tehtyjen sopimusten ilmoittamisesta ja neljän kuukauden kuluessa jäsenvaltioiden välisten uusien tai tarkistettujen sopimusten ilmoittamisesta. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 62 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua neuvoo-antavaa menettelyä noudattaen.

3. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle aikomuksestaan aloittaa neuvottelut uusista tai tarkistetuista rajatylyttävistä sopimuksista jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden välillä tai tehdä tällaisia sopimuksia, sanotun kuitenkaan rajoittamatta toimivallan jakoa unionin ja jäsenvaltioiden välillä unionin oikeuden mukaisesti.

4. Jos komissio katsoo kahden kuukauden kuluessa siitä, kun jäsenvaltio on ilmoittanut aikomuksestaan aloittaa 2 kohdassa tarkoitettuja neuvotteluita, että neuvottelut vaarantaisivat todennäköisesti asianomaisten kolmansien maiden käynnissä olevien unionin neuvottelujen tavoitteet ja/tai johtaisivat unionin oikeuden vastaiseen sopimukseen, se ilmoittaa asiasta jäsenvaltiolle.

Jäsenvaltioiden on annettava komissiolle säännöllisesti tietoja tällaisista neuvotteluista ja tarvittaessa kutsuttava komissio osallistumaan neuvotteluihin tarkkailijana.

5. Jäsenvaltioiden sallitaan soveltaa väliaikaisesti ja/tai tehdä uusia tai tarkistettuja rajatylyttäviä sopimuksia kolmansien maiden kanssa, jos sopimukset ovat unionin oikeuden mukaisia eikä niistä ole haittaa unionin liikennepolitiikan tarkoitukselle ja päämäärille. Komissio hyväksyy tällaiset lupapäätökset. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 62 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua neuvoo-antavaa menettelyä noudattaen.

(\*) Kuusi kuukautta tämän direktiivin voimaantulosta.

(\*\*) Tämän direktiivin voimaantulopäivä.

## 6 JAKSO

**Komission seurantatehtävät**

## 15 artikla

**Markkinoiden seurannan soveltamisala**

1. Komissio toteuttaa tarvittavat järjestelyt seuratakseen teknisiä ja taloudellisia edellytyksiä ja markkinoiden kehitystä unionin rautatieliikenteessä.

2. Näissä puitteissa komissio kutsuu jäsenvaltioiden edustajia ja asianomaisten alojen edustajia, käyttäjät 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.

3. Komissio seuraa verkkojen käyttöä ja puite-edellytysten kehitystä rautatiesektorilla, erityisesti infrastruktuurimaksujen perimistä, kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämistä, rautatieliikenteen hinta- ja laatukehitystä, julkisia palveluhankintoja koskeviin sopimuksiin sisältyvää rautatieliikennettä ja toimilupien myöntämistä sekä yhdenmukaistamisen astetta jäsenvaltioiden välillä.

4. Komissio antaa kahden vuoden välein Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen

a) rautatieliikenteen sisämarkkinoiden kehityksestä;

b) puite-edellytyksistä, myös rautateiden julkisen henkilöliikenteen osalta;

c) unionin rataverkon tilanteesta;

d) käyttöoikeuksien käytöstä;

e) tehokkaamman rautatieliikenteen esteistä;

f) infrastruktuurin rajoituksista;

g) lainsäädännön tarpeesta.

5. Jäsenvaltiot toimittavat vuosittain komissiolle komission suorittamaa markkinoiden seuranta varten tarvittavat tiedot verkkojen käytöstä ja puite-edellytysten kehityksestä rautatiesektorilla.

6. Komissio voi hyväksyä toimenpiteitä, joilla varmistetaan jäsenvaltioiden raportointivelvoitteiden yhdenmukaisuus. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 62 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

## III LUKU

**RAUTATIEYRITYSTEN TOIMILUVAT**

## 1 JAKSO

**Toimilupaviranomainen**

## 16 artikla

**Toimilupaviranomainen**

Kunkin jäsenvaltion on nimettävä toimilupaviranomainen, joka vastaa toimilupien myöntämisestä ja tästä luvusta johtuvien velvoitteiden toteuttamisesta.

Toimilupaviranomainen ei saa itse harjoittaa rautatieliikennettä, ja sen on oltava riippumaton kaikista sellaista toimintaa harjoittavista yrityksistä tai yksiköistä.

## 2 JAKSO

**Toimiluvan saamisen edellytykset**

## 17 artikla

**Yleiset vaatimukset**

1. Rautatieyrityksellä on oikeus hakea toimilupaa siinä jäsenvaltiossa, johon se on sijoittautunut.

2. Jos yritys ei täytä tässä luvussa säädettyjä vaatimuksia, jäsenvaltiot eivät saa myöntää toimilupia eivätkä pidentää niiden voimassaoloa.

3. Rautatieyritykset, jotka täyttävät tässä luvussa säädetyt vaatimukset, ovat oikeutettuja saamaan toimiluvan.

4. Rautatieyrityksellä ei ole lupaa harjoittaa tämän luvun soveltamisalaan kuuluvaa rautatieliikennettä, jos sille ei ole myönnetty tarjottaviin palveluihin soveltuvaan asianmukaista toimilupaa.

Kyseinen toimilupa ei kuitenkaan sellaisenaan oikeuta käyttämään rautatieinfrastruktuuria.

5. Komissio voi hyväksyä toimenpiteitä, joissa vahvistetaan toimiluvan yhteisen mallin käytön yksityiskohdat, ja jos se on tarpeen rautatieliikennemarkkinoiden terveen ja tehokkaan kilpailun varmistamiseksi, tämän artiklan soveltamiseksi noudatettavan menettelyn yksityiskohdat. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 62 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

## 18 artikla

**Toimiluvan saamisen edellytykset**

Toimilupaa hakevan yrityksen 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 toimilupaa hakevan yrityksen on toimitettava tätä tarkoitusta varten kaikki tarvittavat tiedot.

## 19 artikla

**Hyvää mainetta koskevat vaatimukset**

Jäsenvaltioiden on määriteltävä hyvää mainetta koskevan vaatimuksen täyttymisen edellytykset varmistaakseen, että toimilupaa hakevaa yritystä tai sen johtamisesta vastaavia henkilöitä:

- a) ei ole tuomittu vakavista rikoksista, mukaan lukien taloudellista laatua olevat rikokset;
- b) ei ole julistettu konkurssiin;
- c) ei ole tuomittu liikenteeseen sovellettavassa erityislainsäädännössä säädetystä vakavista rikkomuksista;
- d) ei ole tuomittu vakavasta tai toistuvasta sosiaali- tai työlainsäädännön rikkomisesta, mukaan lukien työturvallisuutta ja työterveyttä koskevan lainsäädännön velvoitteiden rikkomisen, eikä, jos kyseessä on yhtiö, jonka tavoitteena on tullimenettelyjen alaisen rajat ylittävän tavaraliikenteen harjoittaminen, ole tuomittu tullilainsäädännön vaatimusten rikkomisesta.

## 20 artikla

**Taloudellista vakavaraisuutta koskevat vaatimukset**

1. Taloudellista vakavaraisuutta koskevat vaatimukset täyttyvät, kun toimilupaa hakeva yritys voi osoittaa kykenevänsä vastaamaan 12 kuukauden ajan olemassa olevista ja mahdollisesti syntyvistä velvoitteistaan, jotka määritellään realististen oletusten perusteella.

2. Toimilupaviranomaisen on käytettävä taloudellisen vakavaraisuuden tarkistamiseen erityisesti rautatieyrityksen tilinpäätöstä, tai jos toimilupaa hakevalla yrityksellä ei ole esittää tilinpäätöstä, tämän tasetta. Kunkin toimilupaa hakevan yrityksen on annettava vähintään liitteessä III luetellut tiedot.

3. Toimilupaviranomainen ei saa katsoa toimilupaa hakevan yrityksen olevan taloudellisesti vakavarainen, jos yrityksen toiminnasta on aiheutunut huomattavia tai toistuvia vero- tai sosiaalimaksurästejä.

4. Toimilupaviranomainen voi vaatia tilintarkastuskertomuksen sekä pankin, julkisen luottolaitoksen, kirjanpitäjän tai tilintarkastajan laatimien aiheellisten asiakirjojen toimittamista. Näissä asiakirjoissa on oltava liitteessä III luetellut tiedot.

5. Siirretään komissiolle valta antaa 60 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä tietyistä liitteeseen III tehtävistä muutoksista. Liitettä III voidaan tällä tavoin muuttaa toimilupaa hakevilta yrityksiltä vaadittavien tietojen täsmentämiseksi tai täydentämiseksi toimilupaviranomaisten saaman kokemuksen tai rautatieliikennemarkkinoiden kehityksen perusteella.

#### 21 artikla

##### **Ammatillista pätevyyttä koskevat vaatimukset**

Ammatillista pätevyyttä koskevat vaatimukset täyttyvät, kun toimilupaa hakeva yritys 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.

#### 22 artikla

##### **Korvausvelvollisuuden kattamista koskevat vaatimukset**

Rautatieyrityksellä on oltava riittävät vakuutukset tai markkinaehtoiset takuut, jotta se voi kattaa kansallisen ja kansainvälisen oikeuden mukaisesti korvausvelvollisuutensa onnettomuustilanteissa, erityisesti matkustajien, matkatavaroiden, rahdin, postin ja kolmansien osapuolten osalta, sanotun kuitenkin rajoittamatta unionin valtioneuvoston päätöksiä ja perussopimuksen 93, 107 ja 108 artiklan noudattamista.

#### 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 määrääjäksi tai kokonaan.

#### 24 artikla

##### **Väliaikainen toimilupa, hyväksyminen, peruuttaminen määrääjäksi ja peruuttaminen kokonaan**

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

Jos toimilupaviranomainen on vakuuttunut siitä, että rautatieyritys ei enää täytä vaatimuksia, sen on peruutettava toimilupa määrääjäksi 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 määrääjäksi 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. Jos rautatieyritys on keskeyttänyt toimintansa kuudeksi kuukaudeksi tai ei ole aloittanut toimintaa kuuden kuukauden kuluessa toimiluvan myöntämisestä, toimilupaviranomainen voi päättää, että toimilupaa on haettava uudestaan tai se on peruutettava määrääjäksi.

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

5. Jos rautatieyrityksen oikeudellinen asema muuttuu, erityisesti kun kyseessä on fuusio tai yritysosto, toimilupaviranomainen voi päättää, että toimilupaa on haettava uudestaan. Kyseinen rautatieyritys voi jatkaa toimintaansa, jollei toimilupaviranomainen päättää, että turvallisuus vaarantuu. Siinä tapauksessa päätös on perusteltava.

6. Jos rautatieyritys aikoo muuttaa tai laajentaa toimintaansa merkittävästi, toimilupaviranomaisen on tutkittava sen toimilupa uudelleen.

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 toimiluvan, peruuttaa sen määrääjäksi tai kokonaan tai muuttaa sitä, sen on ilmoitettava siitä Euroopan rautatievirastolle välittömästi. Euroopan rautatievirasto ilmoittaa asiasta viipymättä muiden jäsenvaltioiden toimilupaviranomaisille.



## 25 artikla

**Toimilupien myöntämismenettely**

1. Asianomaisen jäsenvaltion on julkistettava toimilupien myöntämisessä noudatettavat menettelyt ja ilmoitettava niistä komissiolle.
2. Toimilupaviranomaisen on tehtävä päätös hakemuksesta mahdollisimman nopeasti ja viimeistään kolmen kuukauden kuluessa kaikkien asiaankuuluvien tietojen ja erityisesti liitteessä III tarkoitettujen tietojen toimittamisesta. Toimilupaviranomaisen on otettava huomioon kaikki saatavilla olevat tiedot. Päätös on annettava tiedoksi toimilupaa hakevalle yritykselle viipymättä. Hylkäävä päätös on perusteltava.
3. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että tuomioistuin voi tarkastaa toimilupaviranomaisen päätökset.

## IV LUKU

**RAUTATIEINFRASTRUKTUURIN KÄYTTÖMAKSUJEN PERIMINEN JA RAUTATEIDEN RATAKAPASITEETIN KÄYTTÖOIKEUDEN MYÖNTÄMINEN**

## 1 JAKSO

**Yleiset periaatteet**

## 26 artikla

**Ratakapasiteetin tehokas käyttö**

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

## 27 artikla

**Verkkoselostus**

1. Rataverkon haltijan on asianomaisia osapuolia kuultuaan laadittava ja julkaistava verkkoselostus, joka on saatavissa selkeästä maksusta vastaan, joka ei saa ylittää selostuksen julkaisemisesta aiheutuvia kustannuksia. Verkkoselostus on julkaistava vähintään kahdella unionin virallisella kielellä. Verkkoselostuksen sisällön on oltava maksutta saatavilla sähköisessä muodossa rataverkon haltijan verkkosivustolla sekä yhteisellä verkkosivustolla. Rataverkon haltijoiden on perustettava tämä verkkosivusto 37 ja 40 artiklan mukaisen yhteistyönsä puitteissa.
2. Verkkoselostuksessa on määriteltävä rautatieyritysten käytettävissä oleva infrastruktuuri ja siihen on sisällyttävä tietoja kyseisen rautatieinfrastruktuurin käyttöoikeutta koskevista edellytyksistä. Verkkoselostuksessa on oltava tietoja myös edellytyksistä, jotka koskevat rataverkon haltijan rataverkkoon liitettyjen palvelupaikkojen käyttöoikeutta ja palvelujen tarjoamista kyseisissä palvelupaikoissa, tai siinä on ilmoitettava verkkosivusto, jolla kyseiset tiedot ovat maksutta saatavilla sähköisessä muodossa. Verkkoselostuksen sisältö vahvistetaan liitteessä IV.

3. Verkkoselostus on pidettävä ajan tasalla ja sitä on tarvittaessa muutettava.

4. Verkkoselostus on julkaistava vähintään neljä kuukautta ennen ratakapasiteettia koskevien hakemusten jättämiselle asetettua määräajan päättymistä.

## 28 artikla

**Rautatieyritysten ja rataverkon haltijoiden väliset sopimukset**

Rautatieliikennettä harjoittavien yritysten on tehtävä tarvittavat julkisoikeudelliset tai yksityisoikeudelliset sopimukset käyttämänsä rautatieinfrastruktuurin rataverkon haltijoiden kanssa. Kyseisten sopimusten ehtojen on oltava syrjimättömiä ja läpinäkyviä tämän direktiivin 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 mainittu edellytys, jäsenvaltioiden on myös vahvistettava hinnoittelun erityissäännöt tai annettava asiaa koskeva valtuutus rataverkon haltijalle.

Jäsenvaltioiden on varmistettava, että verkkoselostus sisältää hinnoittelupuitteet ja hinnoittelusäännöt tai että siinä ilmoitetaan verkkosivusto, jolla hinnoittelupuitteet ja hinnoittelusäännöt julkaistaan.

Rataverkon haltijan on määritettävä ja perittävä infrastruktuurin käyttömaksut vahvistettujen hinnoittelupuitteiden ja hinnoittelusääntöjen mukaisesti.

Kansallisella parlamentilla voi olla oikeus tarkastella ja tarvittaessa tarkistaa rataverkon haltijan määrittämien maksujen taso, rajoittamatta kuitenkaan 4 artiklassa säädettyä hallinnon riippumattomuutta ja edellyttäen, että tällainen oikeus on suoraan myönnetty perustuslaissa ennen ... (\*). Tällaisessa mahdollisessa tarkistuksessa on varmistettava, että maksut ovat tämän direktiivin, vahvistettujen hinnoittelupuitteiden ja hinnoittelusääntöjen mukaisia.

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

(\*) On kaksi vuotta ennen tämän direktiivin voimaantuloa.

3. Rataverkon haltijoiden on varmistettava, että hinnoittelujärjestelmien soveltaminen johtaa tasapuolisten ja ketään syrjimättömien maksujen perimiseen eri rautatieyrityksiltä, jotka tarjoavat vastaavia palveluja samanlaisella markkinoiden osalla, ja että tosiasiallisesti sovellettavat maksut ovat verkkoselostuksessa määrättyjen sääntöjen mukaisia.

4. Rataverkon haltijan on pidettävä luottamuksellisina tietoina hakijoiden sille toimittamiin tietoihin liittyviä liikesalaisuuksia.

### 30 artikla

#### Infrastruktuurikustannukset ja tilit

1. Rataverkon 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 toimivaltaisen viranomaisen ja rataverkon haltijan välillä tehdään sopimus, joka täyttää liitteessä V esitetyt peruseriaatteen ja -tekijät ja jonka kesto on vähintään kolme vuotta, sanotun kuitenkaan vaikuttamatta niiden rautatieinfrastruktuurin suunnittelua ja rahoitusta koskevaan toimivaltaan ja talousarviota koskevaan vuotuisuusperiaatteeseen soveltuvilta osin.

Jäsenvaltioiden on varmistettava, että ... (\*) voimassa olevia sopimuksia muutetaan niiden yhtenäistämiseksi tämän direktiivin kanssa niitä uudistettaessa tai viimeistään ... (\*\*).

3. Jäsenvaltioiden on pantava täytäntöön 1 kohdassa tarkoitettu kannustimet joko 2 kohdassa tarkoitettulla sopimuksella tai sääntelytoimenpiteillä taikka soveltamalla kannustinyhdistelmää, johon kuuluu sopimuksessa määrättyjä kustannusten vähennyksiä ja maksuja alentavia sääntelytoimenpiteitä.

4. Jos jäsenvaltio päättää panna täytäntöön 1 kohdassa tarkoitettuja kannustimet sääntelytoimenpiteillä, tämän on perustuttava saavutettavissa olevien kustannusten vähennyksien analyysiin. Tämä ei vaikuta sääntelyelimen toimivaltaan tarkistaa 56 artiklassa tarkoitettuja maksuja.

5. Edellä 2 kohdassa tarkoitettujen sopimuksen ehdoista ja niiden maksujen määräytymisperusteista, joista on sovittu rahoituksen antamiseksi rataverkon haltijalle, on sovittava etukäteen koko sopimuskauden ajaksi.

6. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että toimivaltainen viranomainen ja rataverkon haltija ilmoittavat hakijoille ja mahdollisille hakijoille näiden sitä pyytäessä sopimuksen sisällöstä ja antavat niille mahdollisuuden esittää siitä näkemyksensä ennen sen allekirjoittamista. Sopimus julkaistaan kuukauden kuluessa sen tekemisestä.

(\*) Tämän direktiivin voimaantulopäivä.

(\*\*) On kolmen vuoden kuluttua direktiivin voimaantulosta.

Infrastruktuurin haltijan on varmistettava liiketoimintasuunnitelmansa yhteensopivuus sopimuksen määräysten kanssa.

7. Rataverkon haltijoiden on laadittava ja pidettävä ajan tasalla rekisteri omaisuudestaan sekä omaisuudesta, jonka hallinnoinnista ne vastaavat. Rekisteriä käytetään omaisuuden korjaamisen tai korvaamisen edellyttämän rahoituksen arviointiin. Siihen on liitettävä yksityiskohtaiset tiedot infrastruktuurin uusimisesta ja parantamisesta aiheutuvista menoista.

8. Rataverkon haltijoiden on luotava menetelmä kustannusten jakamiseksi. Jäsenvaltiot voivat edellyttää etukäteishyväksyntää. Tämä menetelmä on saatettava ajoittain ajan tasalle parhaan kansainvälisen käytännön perusteella.

### 31 artikla

#### Hinnoitteluperiaatteet

1. Rautatieinfrastruktuurin käyttömaksut on maksettava rataverkon haltijalle ja palvelupaikan käyttömaksut palvelupaikan ylläpitäjälle, ja maksut on käytettävä niiden liiketoimien rahoittamiseen.

2. Jäsenvaltioiden on vaadittava, että rataverkon haltija ja palvelupaikan ylläpitäjä toimittavat sääntelyelimelle kaikki tarvittavat tiedot asetetuista maksuista, jotta sääntelyelin voi huolehtia 56 artiklassa tarkoitetuista tehtävistään. Rataverkon haltijan ja palvelupaikan ylläpitäjän on tässä suhteessa voitava osoittaa, että rautatieyritykseltä 30–37 artiklan mukaisesti tosiasiallisesti laskutettavissa infrastruktuuri- ja palvelumaksuissa noudatetaan verkkoselostuksessa määrättyä menettelyä, sääntöjä ja tapauskohtaisesti taulukoita.

3. Vähimmäiskäyttömahdollisuuksista ja palvelupaikkoja yhdistävän infrastruktuurin käyttöoikeuksista perittävät maksut on vahvistettava niiden kustannusten perusteella, jotka aiheutuvat suoraan junaliikenteen harjoittamisesta, sanotun kuitenkaan rajoittamatta tämän artiklan 4 tai 5 kohdan tai 32 artiklan soveltamista.

Ennen ... (\*\*\*) komissio hyväksyy toimenpiteitä, joilla vahvistetaan menetelmät junaliikenteen harjoittamisesta suoraan aiheutuvien kustannusten laskemiseksi. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 62 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

Rataverkon haltija voi päättää mukautua asteittain näihin menetelmiin enintään viiden vuoden ajanjakson kuluessa ... (\*\*\*) jälkeen.

4. Edellä 3 kohdassa tarkoitettuihin infrastruktuurimaksuihin voi sisältyä maksu, jossa otetaan huomioon kapasiteetin niukkuus määriteltävällä infrastruktuurin osalla aikoina, jolloin se on ylikuormitettu.

(\*\*\*) 36 kuukautta tämän direktiivin voimaantulosta.

5. Edellä 3 kohdassa tarkoitettuja infrastruktuurimaksuja voidaan tarkistaa junan toiminnasta aiheutuvien ympäristövaikutusten kustannusten huomioon ottamiseksi. Tällainen tarkistus on suhteutettava aiheutetun vaikutuksen suuruuteen.

Perustuen rataverkon haltijoiden, rautatieyritysten, sääntelyelinten ja toimivaltaisten viranomaisten saamiin kokemuksiin ja ottaen huomioon olemassa olevat melun perusteella eriyttämistä koskevat järjestelmät komissio voi hyväksyä täytäntöönpanotoimenpiteitä, joilla vahvistetaan meluvaikutusten hinnoittelussa noudatettavat yksityiskohtaiset järjestelyt, hinnoittelun soveltamisaika mukaan luettuna, ja mahdollistetaan infrastruktuurimaksujen eriyttäminen, jotta voidaan tarvittaessa ottaa huomioon altistuvan alueen herkkyys, varsinkin altistuvan väestön määrä ja junan kokoonpano sen vaikuttaessa melupäästöjen tasoon. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 62 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

Rataverkon haltijan kokonaistuloja kartuttavien ympäristökustannusten sisällyttäminen hintoihin on kuitenkin sallittua ainoastaan siinä tapauksessa, että tällaisia maksuja sovelletaan maanteiden tavaraliikenteeseen unionin oikeuden mukaisesti.

Jos ympäristökustannuksiin perustuvista maksuista aiheutuu ylimääräisiä tuloja, jäsenvaltioiden on päätettävä, kuinka kyseiset tulot käytetään.

Jäsenvaltioiden on varmistettava, että tarvittavat tiedot säilytetään ja että ympäristökustannuksista aiheutuvien maksujen alkuperä ja niiden soveltaminen voidaan jäljittää. Jäsenvaltioiden on toimitettava nämä tiedot komissiolle pyynnöstä.

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

7. Maksu, joka määrätään liitteessä II olevassa 2 kohdassa tarkoitettuun radan käyttöoikeudesta palvelupaikoissa ja palvelujen tarjoamisesta kyseisissä paikoissa, ei kuitenkaan saa ylittää niiden tarjoamisesta aiheutuvia kustannuksia lisätynä kohtuullisella voitolla.

8. Jos liitteessä II olevissa 3 ja 4 kohdassa luetellut lisäpalvelut ja oheispalvelut tarjoaa ainoastaan yksi palveluntarjoaja, palvelusta perittävä maksu ei saa ylittää sen tarjoamisesta aiheutuvia kustannuksia lisätynä kohtuullisella voitolla.

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

10. Liitteessä II olevissa 2, 3 ja 4 kohdassa tarkoitettujen palvelupaikkojen ylläpitäjän on annettava rataverkon haltijalle maksuja koskevat tiedot, jotka sisällytetään verkkoselostukseen, tai ilmoitettava verkkosivusto, jolla kyseiset tiedot ovat maksutta saatavilla sähköisessä muodossa 27 artiklan mukaisesti.

### 32 artikla

#### Hinnoitteluperiaatteisiin liittyvät poikkeukset

1. Saadakseen rataverkon haltijalle aiheutuneet kustannukset katetuksi täysimääräisesti, jäsenvaltio voi markkinoiden salliessa periä lisähintoja toimivien, läpinäkyvien ja ketään syrjimättömien periaatteiden perusteella taaten kuitenkin samalla erityisesti kansainvälisen rautatieliikenteen parhaan mahdollisen kilpailukyyn. Hinnoittelujärjestelmässä on otettava huomioon rautatieyritysten aikaansaama tuottavuuden kasvu.

Maksut eivät kuitenkaan saa olla niin korkeita, että infrastruktuuria eivät voi käyttää sellaiset markkinasegmentit, jotka pysyvät maksamaan vähintään rautatieliikenteen harjoittamisesta suoraan aiheutuvat kustannukset sekä sen katetuoton, jonka markkinat kestävät.

Ennen kuin jäsenvaltiot hyväksyvät tällaisten lisähintojen perimisen, niiden on varmistettava, että rataverkon haltijat arvioivat lisähintojen merkittävyyden tietyillä markkinasegmenteillä tarkastellen vähintään liitteessä VI olevassa 1 kohdassa lueteltuja vastapareja ja säilyttäen niistä asiaankuuluvat. Rataverkon haltijoiden määrittelemien markkinasegmenttien luetteloon on sisällyttävä ainakin seuraavat kolme segmenttiä: tavaraliikenne, julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen puitteissa harjoitettava henkilöliikenne ja muu henkilöliikenne.

Rataverkon haltijat voivat erottaa näiden lisäksi muita markkinasegmenttejä kuljetettavina olevien hyödykkeiden tai matkustajien mukaan.

Markkinasegmentit, joilla rautatieyritykset eivät nykyisellään toimi, mutta joilla ne voivat tarjota palveluja hinnoittelujärjestelmän voimassaoloaikana, on niin ikään määriteltävä. Rataverkon haltija ei saa asettaa lisähintaa kyseisten markkinasegmenttien hinnoittelujärjestelmässä.

Markkinasegmenttien luettelo on julkaistava verkkoselostuksessa, ja sitä on tarkistettava vähintään joka viides vuosi.

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

3. Rataverkon 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.

4. Infrastruktuurimaksut voidaan eriyttää niin, että annetaan kannustimia varustaa junat eurooppalaisella junankulunvalvontajärjestelmällä (ETCS), joka vastaa komission päätöksellä 2008/386/EY<sup>(1)</sup> hyväksyttyä versiota ja sitä seuraavia versioita.

Vaikutustenarvioinnin jälkeen komissio voi hyväksyä toimenpiteitä, joilla vahvistetaan infrastruktuurimaksun eriyttämisessä noudatettavat yksityiskohtaiset järjestelyt, eriyttämisen soveltamisaika mukaan luettuna. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 62 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenetelyä noudattaen.

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

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

### 33 artikla

#### Alennukset

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

2. Lukuun ottamatta 3 kohtaa alennukset eivät voi olla suuremmat kuin rataverkon haltijalle hallintokustannusten osalta

<sup>(1)</sup> Komission päätös 2008/386/EY, tehty 23 päivänä huhtikuuta 2008, Euroopan laajuisen tavanomaisen rautatiejärjestelmän ohjaus-, hallinta- ja merkinanto-osajärjestelmää koskevasta yhteentoimivuuden teknisestä eritelmästä tehdyn päätöksen 2006/679/EY liitteen A ja Euroopan laajuisen suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän ohjaus-, hallinta- ja merkinanto-osajärjestelmää koskevasta yhteentoimivuuden teknisestä eritelmästä tehdyn päätöksen 2006/860/EY liitteen A muuttamisesta (EUVL L 136, 24.5.2008, s. 11).

koitua todellinen säästö. Alennuksen suuruutta määritettäessä ei voida ottaa huomioon kustannussäästöjä, jotka on jo otettu huomioon perittävässä maksussa.

3. Rataverkon haltijat voivat ottaa käyttöön kaikille infrastruktuurin käyttäjille tarkoitettuja järjestelmiä, jotka koskevat määrättyjä liikennevirtoja ja joissa myönnetään määräaikaista alennuksia uuden rautatieliikenteen kehittämisen kannustamiseksi tai alennuksia, joilla kannustetaan käyttämään erityisen vähän käytettyjä ratoja.

4. Alennukset saavat koskea vain niitä maksuja, jotka peritään määrättyä 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 tietyn määrääjaksi järjestelmän, jolla korvataan rautatieinfrastruktuurin käytön osalta ne ympäristö-, onnettomuus- ja infrastruktuurikustannukset, joilla ei todistetusti rasiteta kilpailevia liikennemuotoja, jos nämä kustannukset ylittävät rautateiden vastaavanlaiset kustannukset.

2. Jos yksinoikeudella toimiva rautatieyritys 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 vältetään, 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 kannustettava rautatieyrityksiä ja rataverkon haltijaa minimoimaan häiriöt ja parantamaan rataverkon suorituskykyä suorituskannustinjärjestelmällä. Tähän saattaa sisältyä seuraamuksia verkon toiminnalle häiriötä tuottavista toimista, korvauksia häiriöistä kärsiville yrityksille ja palkintomaksuja ennakoitua paremmasta suorituskyvystä.

2. Liitteessä VI olevassa 2 kohdassa lueteltuja suorituskannustinjärjestelmän peruseriaatteita on sovellettava koko verkkoon.

3. Siirretään komissiolle valta antaa 60 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä liitteessä VI olevaan 2 kohdan c alakohdasta muutoksista. Liitteessä VI olevaa 2 kohdan c alakohdtaa voidaan tällä tavoin muuttaa rautatiemarkkinoiden kehityksen, 55 artiklassa tarkoitettujen sääntelyelinten, rataverkon haltijoiden ja rautatieyritysten saaman kokemuksen perusteella. Muutoksilla mukautetaan myöhästymisten luokkia toimialalla kehitettyihin parhaisiin käytänteisiin.

### 36 artikla

#### Kapasiteetin varausmaksut

Rataverkon haltija voi periä asianmukaisen maksun kapasiteetista, joka on myönnetty mutta jätetty käyttämättä. Maksulla on kannustettava kapasiteetin tehokasta käyttöä. Maksun suorittaa joko hakija tai 41 artiklan 1 kohdan mukaisesti nimetty rautatieyrittäjä.

Rataverkon haltijan on kyettävä aina ilmoittamaan rautatieyrittäjien käyttöön jo myönnetty ratakapasiteetti kaikille, joiden etua asia koskee.

### 37 artikla

#### Hinnoittelujärjestelmiä koskeva yhteistyö useammassa kuin yhdessä verkossa

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että rataverkon haltijat toimivat yhteistyössä soveltaakseen tehokkaita hinnoittelujärjestelmiä ja liittyvät yhteen koordinoitakseen hinnoittelua tai hinnoitellakseen junaliikenteen, joka ulottuu useamman kuin yhden unionin rautatiejärjestelmään kuuluvan infrastruktuuriverkon alueelle. Rataverkon haltijoiden on erityisesti pyrittävä varmistamaan kansainvälisen rautatieliikenteen paras mahdollinen kilpailukyky ja rataverkkojen tehokas käyttö. Tätä varten niiden on otettava käyttöön asianmukaiset menettelyt tämän direktiivin sääntöjen mukaisesti.

2. Edellä olevan 1 kohdan soveltamiseksi jäsenvaltioiden on varmistettava, että rataverkon haltijat tekevät yhteistyötä 32 artiklassa tarkoitettujen lisähintojen ja 35 artiklassa tarkoitettujen suorituskannustinjärjestelmien soveltamiseksi tehokkaasti useammassa kuin yhdessä unionin rautatiejärjestelmään kuuluvassa verkossa tapahtuvaan liikenteeseen.

### 3 JAKSO

#### Ratakapasiteetin käyttöoikeuden myöntäminen

### 38 artikla

#### Kapasiteettioikeudet

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

Kaupan käyminen ratakapasiteetilla on kielletty ja aiheuttaa sen, että kapasiteettia ei enää myönnetä.

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

2. Oikeus tietyn ratakapasiteetin käyttöön reittien muodossa voidaan myöntää hakijoille enintään yhdeksi aikataulukaudeksi.

Rataverkon haltija ja hakija voivat tehdä 42 artiklan mukaisen puitesopimuksen kyseessä olevan rautateiden ratakapasiteetin käytöstä yhtä aikataulukautta pidemmäksi ajaksi.

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

4. Jos hakija aikoo pyytää ratakapasiteettia kansainvälisen henkilöliikenteen harjoittamiseksi, sen on ilmoitettava tästä asianomaisille rataverkon haltijoille ja sääntelyelimille. Jotta sääntelyelinten olisi mahdollista arvioida, onko kansainvälisen liikenteen 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 henkilöliikenteen harjoittamiseen kyseisellä reittiosuudella, muulle asiaan liittyvälle toimivaltaiselle viranomaiselle, jolla on 11 artiklan nojalla oikeus rajoittaa käyttöoikeutta, ja kaikille rautatieyrityksille, jotka panevat täytäntöön julkisia palveluhankintoja koskevaa sopimusta tämän kansainvälisen henkilöliikenteen käyttämällä reittiosuudella.

### 39 artikla

#### Kapasiteetin käyttöoikeuden myöntäminen

1. Jäsenvaltiot voivat vahvistaa puitteet ratakapasiteetin käyttöoikeuden myöntämiselle rajoittamatta kuitenkaan hallinnon riippumattomuutta, josta säädetään 4 artiklassa. Kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisestä on laadittava erityissäännöt. Rataverkon haltijan on huolehdittava kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämismenettelyistä. Rataverkon haltijan on erityisesti varmistettava, että ratakapasiteetin käyttöoikeudet myönnetään oikeudenmukaisesti ja ketään syrjimättä ja unionin oikeuden mukaisesti.

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

## 40 artikla

**Yhteistyö ratakapasiteetin käyttöoikeuden myöntämiseksi useampaan kuin yhteen verkkoon**

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että rataverkon haltijat toimivat yhteistyössä, jotta voidaan tehokkaasti myöntää useamman kuin yhden unionin rautatiejärjestelmään kuuluvan verkon alueella oleva ratakapasiteetti ja myöntää sitä koskevat käyttöoikeudet myös 42 artiklassa tarkoitettujen puitesopimusten nojalla. Rataverkon haltijoiden on otettava käyttöön asianmukaiset menettelyt tässä direktiivissä vahvistettujen sääntöjen mukaisesti ja järjestettävä useamman kuin yhden verkon alueella sijaitsevat reitit toimintaa varten vastaavasti.

Jäsenvaltioiden on varmistettava, että niiden rataverkon haltijoiden edustajat, joiden tekemillä kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämistä koskevilla päätöksillä on vaikutusta muihin rataverkon haltijoihin, liittyvät yhteen ratakapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisen yhteensovittamiseksi tai kaiken asianmukaisen ratakapasiteetin myöntämiseksi kansainvälisellä tasolla, sanotun kuitenkaan rajoittamatta rautateiden tavaraliikenneverkkoa koskevaan unionin lainsäädäntöön sisältyvien erityisten sääntöjen soveltamista. Tähän menettelyyn voi osallistua myös asianmukaisia kolmansien maiden infrastruktuurien haltijoiden edustajia.

2. Komissiolle on ilmoitettava tärkeimmistä kokouksista, joissa käsitellään ratakapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisen yhteisiä periaatteita ja käytäntöjä, ja se on kutsuttava osallistumaan niihin tarkkailijana. Sääntelyelinten on saatava riittävästi tietoja infrastruktuurin myöntämistä koskevien yhteisten periaatteiden ja käytäntöjen kehittämistä ja tietotekniikkaan perustuvista myöntämisyjärjestelmistä, jotta ne voivat toteuttaa valvontatehtävänsä 56 artiklan mukaisesti.

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

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

5. Edellä 1 kohdassa tarkoitettujen yhteistyön yhteydessä rataverkon haltijoiden on arvioitava tarve perustaa kansainvälisiä reittejä tavarajunaliikenteen helpottamiseksi, sekä tarvittaessa ne voivat 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 rataverkon haltijan kautta.

## 41 artikla

**Hakijat**

1. Ratakapasiteetin käyttöoikeutta voivat hakea hakijat. Käytetään kyseistä ratakapasiteettia hakijoiden on nimettävä

rautatieyritys tekemään sopimus rataverkon haltijan kanssa 28 artiklan mukaisesti. Tämä ei vaikuta hakijoiden oikeuteen tehdä sopimuksia rataverkon haltijoiden kanssa 44 artiklan 1 kohdan nojalla.

2. Rataverkon haltija voi asettaa vaatimuksia hakijoille varmistukseksi, että sen oikeudet odotukset saatavista tuloista ja infrastruktuurin käytöstä turvataan. Kyseisten vaatimusten on oltava asianmukaisia, läpinäkyviä ja syrjimättömiä. Ne on yksilöitävä verkkoselostuksessa liitteessä IV olevan 3 kohdan b alakohdan mukaisesti. Ne voivat koskea ainoastaan sellaisen taloudellisen takuun antamista, joka ei ylitä hakijan suunniteltuun toiminta-asteeseen suhteutettua tarkoituksenmukaista tasoa, sekä vakuutusta kyvystä tehdä tarjouksia, jotka ovat ratakapasiteetin myöntämiseen liittyvien edellytysten kanssa yhdenmukaisia.

3. Ennen ... (\*) komissio hyväksyy täytäntöönpanotoimenpiteitä, joissa vahvistetaan 2 kohdan soveltamiseksi noudatettavien perusteiden yksityiskohdat. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 62 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

## 42 artikla

**Puitesopimukset**

1. Rataverkon haltijan ja hakijan välillä voidaan tehdä puitesopimus, sanotun kuitenkaan rajoittamatta perussopimuksen 101, 102 ja 106 artiklan soveltamista. Puitesopimuksessa on eriteltävä sen ratakapasiteetin ominaispiirteet, jota hakija hakee ja jota sille tarjotaan yhtä aikataulukautta 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 tarkoitettujen sääntelyelimen on ennakolta hyväksyttävä tällainen puitesopimus.

2. Puitesopimukset eivät saa estää muita hakijoita tai muuta liikennettä käyttämästä kyseistä infrastruktuuria.

3. Puitesopimuksia on voitava muuttaa tai rajoittaa, jotta mahdollistetaan rautatieinfrastruktuurin entistä tehokkaampi käyttö.

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

(\*) 36 kuukautta tämän direktiivin voimaantulosta.

6. Jos kyseessä on 49 artiklassa tarkoitettua erikoistunutta infrastruktuuria käyttävä liikenne, joka edellyttää 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. Rataverkon 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 liikennettä harjoittavien hakijoiden käyttämän kapasiteetin ominaispiirteiden pohjalta erityisten investointien tai liiketoimintaan liittyvien sopimusten huomioon ottamiseksi, ja sopimusta voidaan jatkaa yhden kerran. Jäljempänä 55 artiklassa tarkoitettua sääntelyelimen tehtävänä on antaa lupa tällaisen sopimuksen voimaantulolle.

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

8. Komissio voi sääntelyelinten, toimivaltaisten viranomaisten ja rautatieyritysten kokemusten sekä 57 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua työryhmän toiminnan perusteella hyväksyä toimenpiteitä, joissa vahvistetaan tämän artiklan soveltamiseksi noudatettavan menettelyn ja perusteiden yksityiskohdat. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 62 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

#### 43 artikla

##### Käyttöoikeuden myöntämismenettelyn aikataulu

1. Rataverkon haltijan on noudatettava käyttöoikeuden myöntämisessä liitteessä VII vahvistettua aikataulua.

2. Siirretään komissiolle valta antaa 60 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä liitteeseen VII tehtävistä tietyistä muutoksista. Liitettä VII voidaan tällä tavoin muuttaa käyttöoikeuden myöntämismenettelyn toiminnallisten näkökohtien ottamiseksi huomioon, kun kaikkia rataverkon haltijoita on kuultu. Muutokset perustuvat siihen, mikä saatujen kokemusten valossa on tarpeen, jotta varmistettaisiin käyttöoikeuden myöntämismenettelyn tehokkuus ja otettaisiin huomioon rataverkon haltijoiden toimintaan liittyvät intressit.

3. Rataverkon haltijan on sovittava muiden asianosaisten rataverkon haltijoiden kanssa aikatauluun otettavista kansainvälisistä reiteistä, ennen kuin aikataulua koskevia ehdotuksia

koskevat kuulemiset aloitetaan. Muutoksia tehdään ainoastaan, jos ne ovat ehdottoman välttämättömiä.

#### 44 artikla

##### Hakemukset

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

2. Säännöllistä aikataulua koskevissa hakemuksissa on noudatettava liitteessä VII vahvistettuja määräaikoja.

3. Puitesopimuksen osapuolena olevan hakijan on tehtävä hakemus kyseisen sopimuksen mukaisesti.

4. Useamman kuin yhden verkon alueelle ulottuvien reittien osalta rataverkon haltijoiden on varmistettava, että hakijat voivat jättää hakemuksensa keskitettyyn palvelupisteeseen, joka on joko rataverkon haltijoiden perustama yhteinen elin tai reittiin osallistuva yksi rataverkon haltija. Kyseinen rataverkon haltija on valtuutettava toimimaan hakijan puolesta kapasiteetin hankkimiseksi muilta asiaankuuluvilta rataverkon haltijoilta. Tämä vaatimus ei vaikuta kilpailukykyisen tavaraliikenteen eurooppalaisesta rautatieverkosta 22 päivänä syyskuuta 2010 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 913/2010<sup>(1)</sup> soveltamiseen.

#### 45 artikla

##### Aikataulusuunnittelu

1. Rataverkon haltijan on mahdollisuuksien mukaan pyrittävä täyttämään kaikki ratakapasiteettia koskevat pyynnöt, myös 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. Rataverkon haltija voi asettaa aikataulun suunnittelu- ja yhteensovittamismenettelyssä jonkin liikennetyypin etusijalle, mutta ainoastaan 47 ja 49 artiklan mukaisesti.

3. Rataverkon haltijan on kuultava asianomaisia osapuolia aikatauluehdotuksesta ja annettava niille vähintään kuukausi aikaa esittää näkemyksensä. Asianomaisiin osapuoliin kuuluvat kaikki kapasiteettia hakeneet sekä muut osapuolet, jotka haluavat esittää huomautuksiaan siitä, miten aikataulu saattaa vaikuttaa niiden mahdollisuuksiin hankkia rautatieliikennettä aikataulukaudella.

4. Rataverkon haltijan on toteutettava tarkoituksenmukaiset toimenpiteet kaikkien esille otettujen kysymysten käsittelemiseksi.

<sup>(1)</sup> EUVL L 276, 20.10.2010, s. 22.

## 46 artikla

**Yhteensovittamismenettely**

1. Jos rataverkon haltija havaitsee 45 artiklassa tarkoitetun aikataulusuunnittelun aikana, että eri hakemukset ovat keskenään ristiriidassa, sen on pyrittävä sovittamaan hakemukset mahdollisimman hyvin yhteen.

2. Jos tilanne edellyttää yhteensovittamista, rataverkon haltijalla on kohtuullisissa rajoissa oikeus ehdottaa ratakapasiteettia, joka eroaa pyydetystä kapasiteetista.

3. Rataverkon haltijan on pyrittävä ratkaisemaan mahdolliset ristiriidat asianomaisten hakijoiden kanssa käytävillä neuvotteluilla. Neuvottelujen on perustuttava seuraavien tietojen antamiseen kohtuullisessa ajassa, maksutta ja kirjallisesti tai sähköisesti:

- a) kaikkien muiden hakijoiden samoilla reittiosuuksilla hakemat reitit,
- b) kaikille muille hakijoille samoilla reittiosuuksilla alustavasti myönnetyt reitit,
- c) asiaankuuluvilla reittiosuuksilla 2 kohdan mukaisesti ehdotetut vaihtoehtoiset reitit,
- d) kaikki yksityiskohtaiset tiedot kapasiteetin myöntämisprosessissa käytetyistä perusteista.

Nämä tiedot on annettava 39 artiklan 2 kohdan mukaisesti paljastamatta muiden hakijoiden henkilöllisyyttä, elleivät asianomaiset hakijat ole antaneet siihen suostumustaan.

4. Yhteensovittamismenettelyä ohjaavat periaatteet on vahvistettava verkkoselostuksessa. Niissä on erityisesti otettava huomioon kansainvälisten reittien järjestämiseen liittyvät vaikeudet sekä vaikutukset, joita muutoksista saattaa muille rataverkon haltijoille aiheutua.

5. Jos ratakapasiteettia koskeviin pyyntöihin ei voida myöntää ilman yhteensovittamista, rataverkon haltijan on pyrittävä yhteensovittamisen avulla käsittelemään kaikki pyynnöt.

6. Ratakapasiteetin käyttöoikeuden myöntämistä koskevia riitoja varten on luotava riitojenratkaisujärjestely riitojen ratkaisemiseksi nopeasti, sanotun kuitenkaan 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 rautatiereittien koordinoinnin ja hakijoiden kuulemisen jälkeen ei ole mahdollista myöntyä kaikkiin ratakapasiteettia koskeviin pyyntöihin, rataverkon 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, rataverkon 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, rataverkon haltija voi lisäksi soveltaa ensisijaisuusperusteita ratakapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisessä.

4. Ensisijaisuusperusteissa on otettava huomioon palvelun merkitys yhteiskunnalle suhteessa kaikkiin muihin liikennepalveluihin, joille ei näin ollen myönnetä kapasiteettia.

Jotta varmistetaan riittävien liikennepalvelujen kehittäminen näissä puitteissa ja erityisesti vastataan julkisen palvelun vaatimuksiin tai edistetään rautateiden tavaraliikennettä, jäsenvaltiot voivat toteuttaa ketään syrjimättömin perustein tarvittavat toimenpiteet niin, että kyseiset liikennepalvelut ovat etusijalla ratakapasiteettia myönnettäessä.

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

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

5. Tavaraliikenteen ja erityisesti kansainvälisen tavaraliikenteen merkitys on otettava riittävällä tavalla huomioon ensisijaisuusperusteita määrittäessä.

6. Ylikuormitettujen infrastruktuurien osalta noudatettavat menettelyt ja käytettävät perusteet on vahvistettava verkkoselostuksessa.



## 48 artikla

**Ad hoc -hakemukset**

1. Rataverkon 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. Rataverkon haltijoiden on tarvittaessa arvioitava, onko lopulliseen 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. Ratakapasiteetin on katsottava olevan saatavilla kaikkien sellaisten palvelujen käyttöön, jotka täyttävät reitin toimintaan vaadittavat ominaisuudet, sanotun kuitenkin rajoittamatta 2 kohdan soveltamista.

2. Jos sopivia vaihtoehtoisia reittiosuuksia on, rataverkon haltija voi asianomaisia osapuolia kuultuaan osoittaa tietyn infrastruktuurin määrätyn tyyppisen liikenteen käyttöön. Jos tällainen osoittaminen on tapahtunut, rataverkon haltija voi asettaa kyseisen liikennetyypin etusijalle ratakapasiteetin käyttöoikeuksia myöntäessään, sanotun kuitenkin 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 ratakapasiteetin rajoitteet, jotka estävät sen, että ratakapasiteettia koskevat hakemukset voidaan täyttää täysimääräisesti, sekä ehdottaa menetelmiä, joilla lisähakemuksiin voidaan suostua. Kapasiteettia koskevassa arvioinnissa yksilöidään ylikuormituksen syyt sekä toimenpiteet, joita ylikuormituksen poistamiseksi voitaisiin toteuttaa lyhyellä ja keskipitkällä aikavälillä.

2. Kapasiteettia koskevan arvioinnin kohteena ovat infrastruktuuri, käyttömenettelyt, harjoitettavan liikenteen luonne ja kaikkien näiden tekijöiden vaikutus ratakapasiteettiin. Arvioinnissa huomioon otettaviin toimenpiteisiin sisältyvät erityisesti liikenteen ohjaaminen toisille reittiosuuksille, liikenteen aikataulujen muuttaminen, 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. Rataverkon 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 ratakapasiteetin vahvistamiseksi toteutettavat toimet, mukaan lukien aikataulu toimenpiteiden toteuttamiselle.

Suunnitelman edellytyksenä voi olla jäsenvaltion ennakkohyväksyntä.

3. Rataverkon haltijan on keskeytettävä kaikkien maksujen periminen kyseisen infrastruktuurin käytöstä 31 artiklan 4 kohdan perusteella, jos rataverkon haltija

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

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

- a) kapasiteetin vahvistamissuunnitelmaa ei pystytä toteuttamaan syistä, joihin rataverkon haltija ei pysty vaikuttamaan; tai
- b) käytettävissä olevat vaihtoehdot eivät ole taloudellisesti tai rahoituksellisesti toteuttamiskelpoisia.

## 52 artikla

**Reittien käyttö**

1. Rataverkon haltijan on eriteltävä verkkoselostuksessa edellytykset, joiden avulla otetaan huomioon reittien aikaisemmat käyttöasteet määritettäessä käyttöoikeuden myöntämismenettelyjen ensisijaisuusjärjestys.

2. Erityisesti ylikuormitetun infrastruktuurin osalta rataverkon haltijan on vaadittava reitin luovuttamista, jos reittiä on vähintään kuukauden mittaisen ajanjakson aikana käytetty vähemmän kuin verkkoselostuksessa on vahvistettu kynnysmääräksi, paitsi jos tämä johtuu hakijasta riippumattomista, muista kuin taloudellisista syistä.

## 53 artikla

**Ratakapasiteetti kunnossapitotöitä varten**

1. Kunnossapitotöitä varten tapahtuvaa ratakapasiteetin käyttöä koskevat hakemukset on tehtävä aikataulusuunnittelun yhteydessä.

2. Rataverkon haltijan on otettava riittävällä tavalla huomioon suunnitellun radan kunnossapitotöihin varatun ratakapasiteetin vaikutus hakijoihin.

3. Rataverkon haltijan on ilmoitettava asianomaisille osapuolille mahdollisimman pian ratakapasiteetin poistamisesta käytöstä ennalta suunnittelemttomien kunnossapitotöiden johdosta.

## 54 artikla

**Erityiset toimenpiteet häiriötilanteissa**

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

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 rataverkon haltija pitää tätä tarpeellisenä, se voi vaatia rautatieyrityksiä antamaan sen käyttöön resurssit, joita se pitää 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.

## 4 JAKSO

**Sääntelyelin**

## 55 artikla

**Sääntelyelin**

1. Kunkin jäsenvaltion on perustettava rautatiealalle yksi kansallinen sääntelyelin. Kyseisen elimen on oltava itsenäinen viranomaisomainen, joka on organisatorisesti, toiminnallisesti, hierarkkisesti ja päätöksenteoltaan oikeudellisesti erillinen ja riippumaton muista yksityisistä tai julkisista yhteisöistä, sanottu kuitenkin rajoittamatta 2 kohdan soveltamista. Sen on myös oltava organisaatioltaan, rahoituspäätöksiltään, oikeudelliselta rakenteeltaan ja päätöksenteoltaan rataverkon haltijoista, hinnoitteluelimistä, käyttöoikeuksia myöntävistä elimistä sekä hakijoista riippumaton. Sen on lisäksi oltava toiminnallisesti riippumaton kaikista toimivaltaisista viranomaisista, jotka osallistuvat julkista palveluhankintaa koskevan sopimuksen tekemiseen.

2. Jäsenvaltiot voivat perustaa sääntelyelimiä, joilla on toimivaltaa usealla säännellyllä alalla, jos tällaiset yhdistetyt sääntelyviranomaiset täyttävät 1 kohdassa vahvistetut riippumattomuusvaatimukset. Rautatiealan sääntelyelin voidaan myös organisatorisesti liittää perustamissopimuksen 101 ja 102 artiklassa vahvistettujen kilpailusääntöjen täytäntöönpanosta 16 päivänä joulukuuta 2002 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 1/2003 <sup>(1)</sup> 11 artiklassa tarkoitettuun kansalliseen kilpailuviranomaiseen, yhteisön rautateiden turvallisuudesta 29 päivänä huhtikuuta 2004 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2004/49/EY <sup>(2)</sup> nojalla perustettuun turvallisuusviranomaiseen tai tämän direktiivin III luvussa tarkoitettuun toimilupaviranomaiseen, jos kyseinen yhteinen elin täyttää 1 kohdassa vahvistetut riippumattomuusvaatimukset.

3. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että sääntelyelimen henkilöstöä ja hallintoa hoidetaan tavalla, jolla taataan sen riippumattomuus. Niiden on erityisesti varmistettava, että henkilöt, jotka vastaavat sääntelyelimen päätöksenteosta 56 artiklan mukaisesti, esimerkiksi sen mahdollisen johtokunnan jäsenet, toimivat riippumattomasti rautatiealaan liittyvistä markkinaetunäkökohdista eikä niillä näin ollen ole intressiä missään sääntelyistä yrityksistä tai yhteisöistä eikä liiketoimintasuhdetta niihin eivätkä ne pyydä tai ota vastaan ohjeita miltään hallitukselta tai muulta julkiselta tai yksityiseltä yhteisöltä toteuttaessaan sääntelyelimen tehtäviä.

Henkilöillä, jotka vastaavat sääntelyelimen päätöksenteosta 56 artiklan mukaisesti on täydet valtuudet sääntelyelimen henkilöstön palvelukseen ottamisessa ja hallinnoinnissa.

<sup>(1)</sup> EYVL L 1, 4.1.2003, s. 1. Huomautus: Neuvoston asetuksen (EY) N:o 1/2003 nimi on tarkistettu siten, että siinä otetaan huomioon Lissabonin sopimuksen 5 artiklan mukainen Euroopan yhteisön perustamissopimuksen artiklojen uudelleennumerointi; alun perin nimessä oli viittaus perustamissopimuksen 81 ja 82 artiklaan.

<sup>(2)</sup> EUVL L 164, 30.4.2004, s. 29.

## 56 artikla

**Sääntelyelimen toiminta**

1. Jäljempänä sanotun rajoittamatta 46 artiklan 6 kohdan soveltamista, hakijalla on oikeus vedota sääntelyelimeen, jos se katsoo tulleen kohdelluksi epäoikeudenmukaisesti, syrjityksi tai muulla tavalla loukatuksi erityisesti rataverkon haltijan tai tapauskohtaisesti rautatieyrityksen tai palvelupaikan ylläpitäjän tekemissä päätöksissä, jotka koskevat:

- a) verkkoselostuksen alustavaa ja lopullista versiota;
- b) verkkoselostuksessa vahvistettuja perusteita;
- c) käyttöoikeuden myöntämismenettelyä ja sen tuloksia;
- d) hinnoittelujärjestelmää;
- e) hakijalta perittävien tai perittäväksi tarkoitettujen infrastruktuurimaksujen suuruutta tai määräytymisperusteita;
- f) käyttöoikeutta koskevia 10, 11, 12 ja 13 artiklan mukaisia järjestelyjä;
- g) palvelujen käyttöoikeutta ja niiden hinnoittelua 13 artiklan mukaisesti.

2. Sääntelyelimellä on oltava valtuudet seurata kilpailutilannetta rautatieliikenteen markkinoilla, ja se erityisesti valvoo 1 kohdan a–g alakohdtaa omasta aloitteestaan ja ehkäistäkseen syrjinnän hakijoita kohtaan, sanotun kuitenkin rajoittamatta kansallisten kilpailuviranomaisten toimivaltaa rautatieliikenteen markkinoiden kilpailun varmistamiseksi. Sen on erityisesti tarkistettava, onko verkkoselostuksessa syrjiviä lausekkeita tai annetaanko siinä rataverkon haltijalle harkintavaltaa, jota voisi olla mahdollista käyttää hakijoihin kohdistuvaan syrjintään.

3. Jäsenvaltiot voivat päättää, että sääntelyelimelle annetaan tehtävä antaa neuvoo-antavia lausuntoja 8 artiklan 3 kohdassa tarkoitettun liiketoimintasuunnitelman, sopimuksen ja kapasiteetin vahvistamissuunnitelman alustavista versioista erityisesti sen ilmoittamiseksi, ovatko kyseiset välineet rautatieliikenteen markkinoiden kilpailutilanteen mukaisia.

4. Sääntelyelimellä on oltava organisatoriset valmiudet tehtäviensä toteuttamiseen.

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

6. Sääntelyelimellä on oikeus pyytää rataverkon haltijalta, hakijoilta ja muulta kyseisessä jäsenvaltiossa sijaitsevalta kolmannelta asiaa koskevia tietoja.

Pyydetyt 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 muutoksenhakutehtävässään ja seurattessaan kilpailua rautatieliikenteen markkinoilla 2 kohdan mukaisesti. Tähän sisältyvät tiedot, jotka ovat tarpeen tilastointi- ja markkinaseuranta-tarkoituksiin.

7. Sääntelyelimen on ratkaistava valitukset ja toteutettava toimet tilanteen korjaamiseksi enintään kahden kuukauden kuluessa tietojen vastaanottamisesta. Sääntelyelimen on tarvittaessa päätettävä omasta aloitteestaan aiheellisista toimenpiteistä markkinoiden kielteisten ilmiöiden oikaisemiseksi erityisesti 1 kohdan a–g alakohdan osalta, sanotun kuitenkin rajoittamatta kansallisten kilpailuviranomaisten toimivaltaa rautatieliikenteen markkinoiden kilpailun varmistamiseksi.

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 ratakapasiteetin myöntämisestä tai kapasiteetin tarjoamiseen liittyviä ehtoja, sääntelyelimen on joko vahvistettava, ettei rataverkon haltijan tekemää päätöstä tarvitse muuttaa, tai vaadittava päätöksen muuttamista sääntelyelimen antamien suuntaviivojen mukaisesti.

8. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että sääntelyelimen päätökset voidaan saattaa tuomioistuimen tutkittavaksi. Muutoksenhauulla voi olla lykkäävä vaikutus sääntelyelimen päätökseen vain, jos sääntelyelimen päätöksen välittömistä vaikutuksista voi aiheutua peruuttamatonta tai ilmeisen liiallista haittaa muutoksenhakijalle. Tämä säännös ei vaikuta muutoksenhaun käsittelevän tuomioistuimen mahdolliseen perustuslailla annettuun toimivaltaan.

9. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että sääntelyelimen teke-mät päätökset julkaistaan.

10. Sääntelyelimellä on oltava valtuudet tehdä tarkastuksia tai teettää ulkopuolisia tarkastuksia rataverkon haltijoissa, palvelupaikan ylläpitäjissä ja tarvittaessa rautatieyrityksissä varmistamiseksi 6 artiklassa vahvistettujen tilien eriyttämistä koskevien säännösten noudattamisen. Tässä suhteessa sääntelyelimellä on oikeus pyytää tarvittavia tietoja. Sääntelyelimellä on erityisesti

oikeus pyytää, että rataverkon haltija, palvelupaikan ylläpitäjät ja kaikki yritykset tai muut yhteisöt, jotka harjoittavat tai yhdistävät rautatieliikenteen eri muotoja tai rataverkon hallintaa, joita tarkoitetaan 6 artiklan 1 ja 2 kohdassa ja 13 artiklassa, toimittavat liitteessä VIII luetellut tilinpäätöstiedot kokonaan tai osittain niin yksityiskohtaisesti kuin katsotaan tarpeelliseksi ja oikeasuhteiseksi.

Sääntelyelin voi myös tehdä näiden tilinpäätösten perusteella johtopäätöksiä valtiontukiasioista, joista sen on ilmoitettava tällaisten kysymysten ratkaisemisesta vastaaville viranomaisille, sanotun kuitenkaan rajoittamatta näiden viranomaisten toimivaltuutta.

11. Siirretään komissiolle valta antaa 60 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä liitteeseen VIII tehtävistä tietyistä muutoksista. Liitettä VIII voidaan tällä tavoin muuttaa sen mukauttamiseksi tilinpito- ja valvontakäytäntöjen kehittämiseen ja/tai sen täydentämiseksi uusilla osatekijöillä, jotka ovat tarpeen tilien eriyttämisen tarkistamiseksi.

#### 57 artikla

##### Sääntelyelinten välinen yhteistyö

1. Sääntelyelinten on vaihdettava tietoja työstään, päätöstensä perusteista sekä päätöskäytännöistään ja tehtävä muulla tavoin yhteistyötä päätöksentekonsa sovittamiseksi yhteen koko unionissa. Tätä varten niiden on osallistuttava ja toimittava yhdessä työryhmässä, joka kokoontuu säännöllisin väliajoin. Varmistaakseen aktiivisen yhteistyön asianmukaisten sääntelyelinten välillä komissio tukee niitä tässä tehtävässä.

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

3. Kansainväliseen reittiin liittyvän käyttöoikeutta tai hinnoittelua koskevan valituksen tai oma-aloitteisen tutkimuksen tapauksessa sekä kansainväliseen rautatieliikenteeseen liittyvän markkinoiden kilpailuseurannan yhteydessä asianomaisen sääntelyelimen on kuultava kaikkien muiden sellaisten jäsenvaltioiden sääntelyelimiä, joiden kautta kyseinen kansainvälinen reitti kulkee, ja pyydettävä niiltä kaikki tarvittavat tiedot ennen päätöksensä tekemistä.

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 tarkoitettujen 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 tarkoitettujen yhteenliittyneiden rataverkon haltijoiden edustajat toimittavat viipymättä kaikki tämän artiklan 3 kohdassa tarkoitettujen valituksen tai tutkimuksen käsittelemiseksi tarvittavat tiedot, joita sen jäsenvaltion sääntelyelin pyytää, jonka alueella yhteenliittynyt edustaja on. Kyseisellä sääntelyelimellä on oltava oikeus toimittaa kyseistä kansainvälistä reittiä koskevat tällaiset tiedot 3 kohdassa tarkoitetuille sääntelyelimille.

7. Sääntelyelinten on vahvistettava yhteiset periaatteet ja käytänteet niiden päätösten tekemiseksi, joiden tekemiseen ne on valtuutettu tämän direktiivin nojalla. Sääntelyelinten kokemusten ja 1 kohdassa tarkoitettujen työryhmän toiminnan perusteella ja tarvittaessa sääntelyelinten tehokkaan yhteistyön varmistamiseksi komissio voi hyväksyä toimenpiteitä, joissa säädetään tällaisista yhteisistä periaatteista ja käytänteistä. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 62 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

8. Sääntelyelimet tarkastelevat 37 artiklassa ja 40 artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen rataverkon haltijoiden yhteenliittymien sellaisia päätöksiä ja käytänteitä, joilla pannaan täytäntöön tämän direktiivin säännöksiä tai edistetään muulla tavoin kansainvälisen rautatieliikenteen sujuvuutta.

#### V LUKU

##### LOPPUSÄÄNNÖKSET

#### 58 artikla

##### Julkisia hankintoja koskevat säännöt

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<sup>(1)</sup> 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 syrjimättömien käyttömahdollisuuksien kannalta olennaisia toimintoja 7 artiklan 1 kohdan

<sup>(1)</sup> EUVL L 134, 30.4.2004, s. 1.

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 ja 42 artiklassa, 46 artiklan 4 ja 6 kohdassa, 47 artiklassa, 49 artiklan 3 kohdassa, 50–53 artiklassa sekä 55 ja 56 artiklassa säädettyjä vaatimuksia edellyttäen, että ratakapasiteetin 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 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 62 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua neuvoo-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.

3. Edellä 1 kohdassa tarkoitettu poikkeus voidaan uusintään viideksi vuodeksi kerrallaan. Jäsenvaltio, joka on käyttänyt hyväkseen kyseistä poikkeusta, voi viimeistään 12 kuukautta ennen poikkeuksen päättymispäivää esittää komissiolle poikkeuksen uusimista koskevan pyynnön. Tällainen pyyntö on perusteltava. Komissio tutkii pyynnön ja päättää asiasta 62 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.

## 60 artikla

### Siirretyn säädösvallan käyttäminen

1. Siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä tässä artiklassa säädetyn edellytyksin.

2. Siirretään 20 artiklassa, 35 artiklan 3 kohdassa, 43 artiklan 2 kohdassa sekä 56 artiklan 11 kohdassa tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä komissiolle viideksi vuodeksi ...päivästä ...kuuta ... (\*). Komissio laatii siirrettyä säädösvaltaa koskevan kertomuksen viimeistään yhdeksän kuukautta ennen viiden vuoden pituisen kauden päättymistä. Säädösvallan siirtoa jatketaan ilman eri toimenpiteitä samanpituisiksi kausiksi, jollei Euroopan parlamentti tai neuvosto vastusta siirron jatkamista viimeistään kolme kuukautta ennen kunkin kauden päättymistä.

3. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa 20 artiklassa, 35 artiklan 3 kohdassa, 43 artiklan 2 kohdassa sekä 56 artiklan 11 kohdassa tarkoitetun säädösvallan siirron. Peruuttamispäätöksellä lopetetaan tuossa päätöksessä mainittu säädösvallan siirto. Päätös tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona se julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*, tai jonakin myöhempanä, päätöksessä mainittuna päivänä. Päätös ei vaikuta jo voimassa olevien delegoitujen säädösten pätevyYTEEN.

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

5. Edellä olevien 20 artiklan, 35 artiklan 3 kohdan, 43 artiklan 2 kohdan sekä 56 artiklan 11 kohdan nojalla annettu delegoitu säädös tulee voimaan ainoastaan, jos Euroopan parlamentti tai neuvosto ei ole kahden kuukauden kuluessa siitä, kun asianomainen 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 määräaika jatketaan kahdella kuukaudella.

## 61 artikla

### Soveltamista koskevat toimenpiteet

Jäsenvaltion pyynnöstä tai omasta aloitteestaan komissio tutkii tämän direktiivin soveltamiseen liittyviä, kansallisten viranomaisten hyväksymiä erityistoimenpiteitä, jotka koskevat rautatieinfrastruktuurin ja -palvelujen käyttöoikeuden edellytyksiä, rautatieyritysten toimilupia, infrastruktuurin hinnoittelua ja kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämistä, 12 kuukauden kuluessa näiden toimenpiteiden hyväksymisestä. Komissio päättää neljän kuukauden kuluessa tällaisen pyynnön vastaanottamisesta 62 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen, voidaanko siihen liittyvän toimenpiteen soveltamista jatkaa.

(\* ) Tämän direktiivin voimaantulopäivä.

## 62 artikla

**Komiteamenettely**

1. Komissiota avustaa komitea. Tämä komitea on asetuksessa (EU) N:o 182/2011 tarkoitettu komitea.

2. Kun viitataan tähän kohtaan, sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 4 artiklaa.

3. Kun viitataan tähän kohtaan, sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 5 artiklaa. Jos komitea ei anna lausuntoa, komissio ei hyväksy ehdotusta täytäntöönpanosäädökseksi.

## 63 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 sopimuksiin 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 lainsäädäntötoimenpiteitä markkinoiden avaamisen helpottamiseksi ja arvioi näiden toimenpiteiden vaikutuksia.

## 64 artikla

**Saattaminen osaksi kansallista lainsäädäntöä**

1. Jäsenvaltioiden on saatettava tämän direktiivin noudattamisen, mukaan lukien yritysten, toimijoiden, hakijoiden, viranomaisten ja muiden asianomaisten yhteisöjen toteuttama noudattaminen, edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan viimeistään ... päivänä ... kuuta ... (\*). Niiden on viipymättä toimitettava nämä säännökset kirjallisina komissiolle.

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 säännellyistä kysymyksistä antamansa keskeiset kansalliset säännökset kirjallisina komissiolle.

55 artiklan 1 kohtaa sovelletaan ... päivästä ... kuuta ... (\*\*).

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

## 65 artikla

**Kumoaminen**

Kumotaan direktiivit 91/440/ETY, 95/18/EY ja 2001/14/EY, sellaisina kuin ne ovat muutettuina liitteessä IX olevassa A osassa mainituilla direktiiveillä, ... päivästä ... kuuta ... (\*\*\*) , sanotun kuitenkaan vaikuttamatta jäsenvaltioiden velvollisuuteen noudattaa liitteessä IX olevassa B osassa olevia määräaikoja, joiden kuluessa niiden on saatettava siinä mainitut direktiivit osaksi kansallista lainsäädäntöä.

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

## 66 artikla

**Voimaantulo**

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

## 67 artikla

**Osoitus**

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty ...

*Euroopan parlamentin puolesta*  
Puhemies

...

*Neuvoston puolesta*  
Puheenjohtaja

...

(\*) 36 kuukautta tämän direktiivin voimaantulosta.

(\*\*) 60 kuukauden kuluttua tämän direktiivin voimaantulosta.  
(\*\*\*) Tämän direktiivin voimaantulopäivä.

## LIITE I

## LUETTELO RAUTATIEINFRASTRUKTUURIN OSISTA

Rautatieinfrastruktuuri 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 ratapenkka, erityisesti vallit, maanleikkaukset, vedenpoistokanavat ja ojat, ojakivetykset, rummut, seinämät, radanvarsipenkereitä suojaava kasvillisuus jne.; matkustaja- ja tavaralaiturit, myös matkustaja- asemilla ja tavaraliikenneterminaaleissa; ajo- ja jalankulkutiet; aitamuurit, pensasaidat ja muut aidat; paloturvallisuuskaitat; vaihteiden ja risteysten lämmityspisteiden laitteet; risteykset jne.; 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; ratapölkkyt ja pitkittäispölkkyt, 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 tieliittymät;
- 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 kontaktijoh-tojen väliset syöttökaapelit, kantolangat ja kannattimet; kolmas raide kannattimiseen;
- Infrastruktuurista vastaavan osaston käyttämät rakennukset, mukaan lukien niiden osuus liikennemaksujen kantami- seen tarvittavista rakenteista ja laitteista.

## LIITE II

## RAUTATIEYRITYKSILLE TARJOTTAVAT PALVELUT

(13 artiklassa tarkoitetut)

1. Vähimmäiskäyttömahdollisuuksiin sisältyvät:
    - a) rautateiden ratakapasiteettia koskevien hakemusten käsittely;
    - b) oikeus käyttää myönnettyä kapasiteettia;
    - c) rautatieinfrastruktuurin käyttö, mukaan lukien verkon risteysasemat ja vaihteet;
    - d) junaliikenteen ohjaus, mukaan lukien merkinanto, liikenteen ohjaus, lähettäminen ja viestintä sekä tietojen antaminen junien liikkumisesta;
    - e) sähkönsiirtolaitteiden käyttö kuljetusvirran saamiseksi;
    - f) kaikki muut tiedot, jotka tarvitaan sellaisen liikenteen harjoittamiseen, jota varten kapasiteetti on myönnetty.
  2. Käyttöoikeus, myös radan käyttöoikeus, on annettava seuraaville palvelupaikoille, kun ne ovat olemassa, ja näissä palvelupaikoissa tarjottaviin palveluihin:
    - a) matkustaja-asemat, niihin kuuluvat rakennukset ja muut tilat, mukaan lukien matkatietopalvelut ja tilat lipunmyyntipalveluille;
    - b) tavaraliikenneterminaalit;
    - c) järjestelyratapihat ja junanmuodostuslaitteet, mukaan lukien vaihtotyöläitteet;
    - d) varikkosivuraiteet;
    - e) huoltilat, lukuun ottamatta perusteellisia huoltopalveluja, joita tarjotaan tietyn tyyppiselle liikkuvalla kalustolle yksinomaan varatuissa huoltiloissa, ja muut tekniset tilat, mukaan lukien puhdistus- ja pesutilat;
    - f) rautatietoimintaan liittyvät meri- ja sisävesisatamien varusteet;
    - g) taukotilat;
    - h) tankkauspalvelut ja polttoaineen toimittaminen näihin palveluihin, josta perittävät maksut on erotettava laskuissa polttoaineen tankkauksesta perittävistä maksuista.
  3. Lisäpalveluihin voi sisältyä:
    - a) kuljetussähkövirta, josta perittävät maksut on erotettava laskuissa sähkönsiirtolaitteiden käytöstä perittävistä maksuista;
    - b) matkustajavaunujen esilämmitys;
    - c) yksilölliset sopimukset, jotka koskevat:
      - vaarallisten aineiden kuljetusten valvontaa,
      - erikoiskuljetusten avustamista liikenteessä.
  4. Oheispalveluihin voi sisältyä:
    - a) televiestintäverkkojen käyttömahdollisuus;
    - b) lisätietojen toimittaminen;
    - c) liikkuvan kaluston tekninen tarkastus;
    - d) lipunmyyntipalvelut matkustaja-asemilla;
    - e) perusteelliset huoltopalvelut, joita tarjotaan tietyn tyyppiselle liikkuvalla kalustolle yksinomaan varatuissa huoltilaitteissa.
-



## LIITE III

**TALOUDELLINEN VAKAVARAISUUS**

(20 artiklassa tarkoitettu)

Toimilupaa hakevien yritysten 20 artiklan mukaisesti toimitettujen tietojen on katettava seuraavat seikat:

- 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) yhtiön omaisuudesta aiheutuvat menot;
  - f) verot ja sosiaaliturvamaksut.
-

## LIITE IV

## VERKKOSELOSTUKSEN SISÄLTÖ

(27 artiklassa tarkoitettu)

Edellä 27 artiklassa tarkoitettujen verkkoselostuksen on sisällettävä seuraavat tiedot:

1. Jakso, jossa esitellään rautatieyritysten käytettävissä oleva infrastruktuuri ja sen käyttöä koskevat edellytykset. Tämän jakson tiedot on vuosittain saatettava yhteneviksi direktiivin 2008/57/EY 35 artiklan mukaisesti perustettujen rautateiden infrastruktuurirekisterien kanssa tai niissä on viitattava näihin rekistereihin.
2. Jakso, jossa esitellään hinnoitteluperiaatteet ja hinnat. Sen on sisällettävä asianmukaiset tiedot hinnoittelujärjestelmästä ja riittävät tiedot maksuista sekä muita merkityksellisiä tietoja käyttöoikeudesta, joita sovelletaan liitteessä II lueteltuihin ja ainoastaan yhden palveluntarjoajan toimittamiin palveluihin. Jaksossa on esiteltävä sekä kustannusten että maksujen osalta yksityiskohtaisesti 31–36 artiklan soveltamisessa käytetyt menettelyt, säännöt ja tapauskohtaisesti taulukot. Siinä on myös oltava tietoja jo päätetyistä tai seuraavien viiden vuoden aikana suunnitelluista hinnannuutoista, jos tiedot ovat saatavilla.
3. Jakso, jossa esitellään kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisperiaatteet ja -perusteet. Siinä on esiteltävä rautatieyritysten käytettävissä olevan ratakapasiteetin 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:
  - a) yksityiskohtaiset ohjeet, joiden mukaisesti hakijat voivat hakea kapasiteetin käyttöoikeutta rataverkon haltijalta;
  - b) hakijoita koskevat vaatimukset;
  - c) hakumenettelyn ja käyttöoikeuden myöntämismenettelyn aikataulu ja menettelyt, joita on noudatettava pyydettyssä aikatauluja koskevia tietoja, sekä menettelyt ennalta suunnitellun ja ennakoimattoman kunnossapitotyön aikataulusuunnittelua varten;
  - d) yhteensovittamismenettelyä koskevat periaatteet ja kyseisessä menettelyssä käytettävissä olevat riitojenratkaisujärjestelyt;
  - e) noudatettavat menettelyt ja käytettävät perusteet tapauksissa, joissa ratakapasiteetti on ylikuormitettu;
  - f) yksityiskohtaiset tiedot infrastruktuurin käytön rajoituksista;
  - g) säännöt, joiden mukaan otetaan mahdollisesti huomioon kapasiteetin aikaisemmat käyttöasteet, jotta käyttöoikeuden myöntämismenettelyissä voidaan määrittellä tärkeysjärjestykset.Siinä on annettava yksityiskohtaiset tiedot toimenpiteistä, jotka on toteutettu tavaraliikenteen, kansainvälisen liikenteen ja ad hoc -menettelyn mukaisten hakemusten asianmukaisen käsittelyn varmistamiseksi. Siihen on sisällyttävä kapasiteettihakemusten mallilomake. Lisäksi rataverkon haltijan on julkaistava yksityiskohtaiset tiedot kansainvälisten reittien myöntämismenettelyistä.
4. Jakso, jossa on tietoja tämän direktiivin 25 artiklassa tarkoitettujen toimiluvan ja direktiivin 2004/49/EY mukaisesti myönnettävien rautateiden turvallisuustodistusten hakemisesta tai jossa ilmoitetaan verkkosivusto, jolla kyseiset tiedot ovat maksutta saatavilla sähköisessä muodossa.
5. Jakso, jossa on tietoja rautatieinfrastruktuurin ja palvelujen käyttöoikeuteen sekä 35 artiklassa tarkoitettuun suoritus-kannustinjärjestelmään liittyvistä riitojenratkaisu- ja muutoksenhakumenettelyistä.
6. Jakso, jossa on tietoja liitteessä II tarkoitettujen palvelupaikkojen käyttöoikeudesta ja hinnoittelusta. Sellaisten palvelupaikan ylläpitäjien, jotka eivät ole rataverkon haltijan määräysvallassa, on annettava tietoja maksuista, joita peritään palvelupaikan käyttöoikeudesta ja palvelujen tarjoamisesta, sekä tietoja käyttöoikeutta koskevista teknisistä edellytyksistä verkkoselostukseen sisällytettäväksi, tai ilmoitettava verkkosivusto, jolla kyseiset tiedot ovat maksutta saatavilla sähköisessä muodossa.
7. Mallisopimus rataverkon haltijan ja hakijan välisten puitesopimusten tekemiseksi 42 artiklan mukaisesti.

## LIITE V

**TOIMIVALTAISTEN VIRANOMAISTEN JA RATAVERKON HALTIJOIDEN VÄLISTEN SOPIMUSTEN  
PERUSPERIAATTEET JA -TEKIJÄT**

(30 artiklassa tarkoitetut)

Sopimuksessa on täsmennettävä 30 artiklan säännökset, ja siinä on määrättävä ainakin seuraavista seikoista:

1. sopimuksen soveltamisala infrastruktuurin ja palvelupaikkojen osalta liitteen II mukaisesti jäseneltynä. Sen on katettava kaikki rataverkon hallinnan näkökohdat, mukaan lukien jo käytössä olevan infrastruktuurin kunnossapito ja uusiminen;
2. sellaisten maksujen tai varojen rakenne, jotka on myönnetty liitteessä II lueteltuihin infrastruktuuripalveluihin, kunnossapitoon ja toteuttamatta olevien kunnossapitotöiden kasauman purkamiseen;
3. käyttäjälähtöiset suoritusavoitteet indikaattoreina ja laatuvaatimuksina, jotka kattavat muun muassa seuraavat seikat:
  - a) junien suoritusaso esimerkiksi niiden matkanopeus ja luotettavuus, ja asiakastyytyväisyys,
  - b) verkon kapasiteetti,
  - c) omaisuuden hoito,
  - d) toiminnan volyymit,
  - e) turvallisuustasot, ja
  - f) ympäristönsuojelu;
4. mahdollisesti toteuttamatta jäänyt kunnossapito sekä omaisuus, jota poistuu vähitellen käytöstä ja käynnistää sen vuoksi erilaisia pääoman liikkeitä;
5. 30 artiklan 1 kohdassa tarkoitetut kannustimet lukuun ottamatta niitä kannustimia, jotka pannaan täytäntöön sääntelytoimenpitein 30 artiklan 3 kohdan mukaisesti;
6. rataverkon haltijan vähimmäisraportointivaatimukset sisällön ja raportointitiheyden osalta, mukaan lukien tiedot, jotka on julkaistava vuosittain,
7. sopimuksen sovittu kesto, joka on sovitettava yhteen rataverkon haltijan liiketoimintasuunnitelman, toimeksiannon tai toimiluvan keston kanssa tarpeen mukaan, sekä hinnoittelupuitteet ja valtion asettamat säännöt;
8. säännöt merkittävien toimintakeskeytysten ja hätätilanteiden varalta, mukaan lukien varautumissuunnitelmat sekä sopimuksen ennenaikainen irtisanominen ja tiedottaminen käyttäjille;
9. korjaavat toimenpiteet, joita toteutetaan, jos jompikumpi osapuoli ei noudata sopimusveloitteitaan, tai poikkeuksellisissa olosuhteissa, jotka vaikuttavat julkisen rahoituksen saatavuuteen; tähän sisältyy edellytykset ja menettelyt sopimuksen uudelleen neuvottelemiseksi tai irtisanomiseksi.

## LIITE VI

**RAUTATIEINFRASTRUKTUURIIN LIITTYVIÄ KUSTANNUKSIA JA MAKSUJA KOSKEVAT VAATIMUKSET**

(32 artiklan 1 kohdassa ja 35 artiklassa tarkoitetut)

1. Rataverkon haltijoiden on tarkasteltava ainakin seuraavia vastapareja laatiessaan luettelo markkinasegmenteistä 32 artiklan 1 kohdan mukaisten lisähintojen ottamiseksi käyttöön hinnoittelujärjestelmässä:
  - a) henkilöliikenne/tavaraliikenne;
  - b) vaarallisia aineita kuljettavat junat / muut tavarajunat;
  - c) kotimainen/kansainvälinen liikenne;
  - d) yhdistetyt kuljetukset / suorat junayhteydet;
  - e) kaupunki- tai alueellinen henkilöliikenne / kaupunkien välinen henkilöliikenne;
  - f) kokojunat / yksittäisvaunukuljetukset;
  - g) säännöllinen/epäsäännöllinen junaliikenne.
2. Edellä 35 artiklassa tarkoitetun suorituskannustinjärjestelmän on perustuttava seuraaviin peruseriaatteisiin:
  - a) Sovitun suorituskyvyn tason saavuttamiseksi ja jotta palvelun taloudellinen elinkelpoisuus ei vaarantuisi, rataverkon haltijan on sovittava hakijoiden kanssa suorituskannustinjärjestelmän tärkeimmistä tekijöistä, erityisesti myöhästymisten arvosta ja kynnyksistä suorituskannustinjärjestelmän maksuille, jotka liittyvät sekä yksittäisiin junalla ajettuihin matkoihin että rautatieyrityksen kaikkien junien ajomatkoihin tietyinä ajanjaksona.
  - b) Rataverkon haltijan on ilmoitettava vähintään viisi päivää ennen junan ajomatkaa rautatieyrityksille aikataulu, jonka perusteella myöhästymiset lasketaan. Rataverkon haltija voi soveltaa ilmoittamiseen lyhyempää aikaa, jos kyseessä on ylivoimainen este tai aikataulun myöhäinen muutos.
  - c) Kaikki myöhästymiset on voitava luokitella yhteen seuraavista luokista ja alaluokista:
    1. Rataverkon haltijasta johtuva toiminnan/suunnittelun hallinnointiin liittyvä syy
      - 1.1 Aikataulujen laatiminen
      - 1.2 Junanmuodostus
      - 1.3 Virheet toimintamenetelmissä
      - 1.4 Ensisijaisuussääntöjen väärä soveltaminen
      - 1.5 Henkilöstö
      - 1.6 Muut syyt
    2. Rataverkon 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. Rataverkon 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 rataverkon haltijoista johtuvat syyt
  - 4.1 Edellisen rataverkon haltijan aiheuttamat
  - 4.2 Seuraavan rataverkon haltijan aiheuttamat
- 5. Rautatieyrityksestä johtuvat kaupalliset syyt
  - 5.1 Pysähdysajan ylitys
  - 5.2 Rautatieyrityksen pyyntö
  - 5.3 Lastaustoiminnot
  - 5.4 Lastauksen sääntöjenvastaisuudet
  - 5.5 Junan kaupallinen valmistelu
  - 5.6 Henkilöstö
  - 5.7 Muut syyt
- 6. Rautatieyrityksestä johtuvat liikkuvaan kalustoon liittyvät syyt
  - 6.1 Kaluston käytön suunnittelu/uudelleenjärjestely
  - 6.2 Rautatieyrityksen suorittama junanmuodostus
  - 6.3 Ongelmat, jotka vaikuttavat henkilöliikenteen vaunuihin
  - 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 rataverkon 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 rataverkon 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, osoitettava yhdestä organisaatiosta johtuviksi sekä liikenteen häiriötä koskevan vastuun että tavanomaisten liikenneolosuhteiden palauttamismahdollisuuksien osalta.
  - e) Maksujen laskennassa on otettava huomioon samojen täsmällisyysvaatimusten mukaisen rautatieliikenteen keskimääräinen myöhästyminen.
  - f) Rataverkon haltijan on ilmoitettava suorituskannustinjärjestelmän mukaisten maksujen laskelmat rautatieyritykselle mahdollisimman nopeasti. Laskelmien on katettava kaikki myöhästyneet junat enintään kuukauden ajalta.
  - g) Suorituskannustinjärjestelmää koskevia riitoja varten on luotava riitojenratkaisujärjestelmä tällaisten kysymysten ratkaisemiseksi nopeasti, sanotun kuitenkaan rajoittamatta olemassa olevien muutoksenhakukeinojen ja 56 artiklan säännösten soveltamista. Tämän riitojenratkaisujärjestelmän on oltava puolueeton kyseessä olevia osapuolia kohtaan. Jos tätä järjestelyä käytetään, päätös on tehtävä kymmenen työpäivän kuluessa.
  - h) Rataverkon haltijan on julkaistava kerran vuodessa tiedot rautatieyritysten saavuttamasta keskimääräisestä vuotuisesta suorituskyvyn tasosta suorituskannustinjärjestelmässä sovittujen tärkeimpien tekijöiden perusteella.
-

## LIITE VII

**KÄYTTÖOIKEUDEN MYÖNTÄMISMENETTELYN AIKATAULU**

(43 artiklassa tarkoitettu)

1. Aikataulu laaditaan kerran kalenterivuodessa.
2. 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 haltijat voivat sopia toisenlaisista päivämääristä, ja niiden on ilmoitettava kyseiset päivämäärät komissiolle, jos ne voivat vaikuttaa kansainväliseen liikenteeseen.
3. Aikatauluun sisällytettävien kapasiteettia koskevien hakemusten viimeinen vastaanottopäivä on 12 kuukautta ennen aikataulun voimaantuloa.
4. Viimeistään 11 kuukautta ennen aikataulun voimaantuloa rataverkon haltijoiden on varmistettava, että alustavat kansainväliset reitit on vahvistettu yhteistyössä muiden asianomaisten rataverkon haltijoiden kanssa. Rataverkon haltijoiden on varmistettava, että näitä alustavia reittejä noudatetaan seuraavien menettelyjen aikana mahdollisimman pitkälle.
5. Rataverkon haltijan on laadittava aikatauluehdotus viimeistään neljän kuukauden kuluttua siitä, kun määräaika hakijoiden tekemien tarjousten esittämiselle on päättynyt.

—

## LIITE VIII

## SÄÄNTELYELIMELLE PYYNNÖSTÄ TOIMITETTAVAT TILINPÄÄTÖSTIEDOT

(56 artiklan 10 kohdassa tarkoitettut)

## 1. Tilien eriyttäminen

- a) erilliset tuloslaskelmat ja taseet tavara- ja henkilöliikenteestä ja rataverkon hallinnasta;
- b) yksityiskohtaiset tiedot 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) kustannus- ja tuloluokat, joiden perusteella on mahdollista määrittää sääntelyelimen vaatimusten mukaisesti, onko eri toimintoja tuettu ristiin;
- d) menettelyt, joita on käytetty kustannusten jakamiseksi eri toimintojen välillä;
- e) jos säännelty yritys on osa ryhmittymää, kaikki tiedot yhtiöiden välisistä maksuista.

## 2. Radan käyttöoikeudesta perittyjen maksujen seuranta

- a) kustannusluokat ja erityisesti riittävät tiedot eri palvelujen tai palveluryhmien marginaalisista/suorista kustannuksista siten, että infrastruktuurimaksuja voidaan seurata;
- b) 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 kokonaistuloista;
- c) yksittäisten palvelujen (tai palveluryhmien) kustannukset ja tulot käyttäen sääntelyelimen vaatimukset täyttäviä asianmukaisia kustannuslaskentamenetelmiä mahdollisen kilpailun vastaisen hinnoittelun paljastamiseksi (ristikkäis-tuki, saalistushinnoittelu ja kohtuuton hinnoittelu).

## 3. Taloudellisen tuloksen ilmoittaminen

- 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.

---



## LIITE IX

## A osa

**KUMOTUT DIREKTIIVIT JA LUETTELO NIIDEN MYÖHEMMISTÄ MUUTOKSISTA**

(65 artiklassa tarkoitettu)

Neuvoston direktiivi 91/440/ETY  
(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)

Vain liitteessä oleva B osa

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

Vain 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)

Vain 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)

Vain 30 artikla

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

Vain 2 artikla

## B osa

**OSAKSI KANSALLISTA LAINSÄÄDÄNTÖÄ SAATTAMISTA KOSKEVAT MÄÄRÄAJAT**

(65 artiklassa tarkoitettu)

Direktiivi	Määräpäivä, joka koskee saattamista osaksi kansallista lainsäädäntöä
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 X

## 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 1 kohta
		1 artiklan 2 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 4-9 kohta
2 artiklan 4 kohta			2 artiklan 10 kohta
3 artikla			3 artiklan 1-8 alakohta 3 artiklan 9-11 alakohta 3 artiklan 12 ja 13 alakohta 3 artiklan 14 ja 15 alakohta 3 artiklan 16-26 alakohta
4 artikla	2 artiklan b ja c alakohta	2 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 ja liite II			7 artiklan 1 kohta
		4 artiklan 2 kohta ja 14 artiklan 2 kohta	7 artiklan 2 kohta
7 artiklan 1, 3 ja 4 kohta		6 artiklan 1 kohta	8 artiklan 1, 2 ja 3 kohta 8 artiklan 4 kohta
9 artiklan 1 ja 2 kohta			9 artiklan 1 ja 2 kohta
10 artiklan 3 ja 3 a kohta			10 artiklan 1 ja 2 kohta
10 artiklan 3 b kohta			11 artiklan 1, 2 ja 3 kohta 11 artiklan 4 kohta
10 artiklan 3 c ja 3 e kohta			11 artiklan 5 ja 6 kohta
10 artiklan 3 f kohta			12 artiklan 1-4 kohta 12 artiklan 5 kohta
		5 artikla	13 artikla 14 artikla

Direktiivi 91/440/ETY	Direktiivi 95/18/EY	Direktiivi 2001/14/EY	Tämä direktiivi
10 b artikla	3 artikla		15 artikla
	4 artiklan 1–4 kohta		16 artikla
	5 artikla		17 artiklan 1–4 kohta
	6 artikla		18 artikla
	7 artiklan 1 kohta		19 artikla
	Liite, I osa		20 artiklan 1kohta
			20 artiklan 2 kohta
			20 artiklan 3 kohta
	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
			28 artikla
10 artiklan 5 kohta		4 artiklan 1, 3, 4, 5 ja 6 kohta	29 artikla
		6 artiklan 2–5 kohta	30 artikla
		7 artikla	31 artikla
		8 artikla	32 artikla
		9 artikla	33 artikla
		10 artikla	34 artikla
		11 artikla	35 artikla
		12 artikla	36 artikla
			37 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

Direktiivi 91/440/ETY	Direktiivi 95/18/EY	Direktiivi 2001/14/EY	Tämä direktiivi
		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 koh- ta	59 artikla
			60 artikla
		34 artiklan 2 kohta	61 artikla
11 a artikla		35 artiklan 1, 2 ja 3 koh- ta	62 artikla
10 artiklan 9 kohta			63 artikla
		38 artikla	64 artikla
			65 artikla
	17 artikla	39 artikla	66 artikla
16 artikla	18 artikla	40 artikla	67 artikla
			Liite I
	Liite	Liite II	Liite II
		Liite I	Liite III
			Liite IV
			Liite V
			Liite VI
		Liite III	Liite VII
			Liite VIII

## NEUVOSTON PERUSTELUT

### I JOHDANTO

Komissio toimitti 21. syyskuuta 2010 neuvostolle ehdotuksensa direktiiviksi yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta (uudelleenlaatiminen) <sup>(1)</sup>.

Euroopan parlamentti äänesti 16. marraskuuta 2011 ensimmäisen käsittelyn lausunnostaan <sup>(2)</sup>.

Neuvosto pääsi 12. joulukuuta 2011 poliittiseen yhteisymmärrykseen direktiiviehdotuksesta. Lingvistijuristien tarkistettua tekstin neuvosto vahvisti 8. maaliskuuta 2012 ensimmäisen käsittelyn kantansa Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 294 artiklassa määrättyä tavallista lainsäätämisyhteistyä noudattaen.

Käsittelyn yhteydessä neuvosto otti huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean ja alueiden komitean lausunnot.

### II ENSIMMÄISEN KÄSITTELYN KANNAN ERITTELY

#### 1. Yleistä

Ehdotuksella Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi yhtenäisen eurooppalaisen rautatiealueen perustamisesta (uudelleenlaadittu) pyritään laatimaan uudelleen ensimmäinen rautatiepaketti, jotta voitaisiin yksinkertaistaa, selventää ja nykyaikaistaa Euroopan rautatiealaa koskeva lainsäädäntö Eurooppa 2020 -strategian toteuttamiseksi. Uudelleenlaatumista koskevan aloitteen tavoitteena on oikeudellinen yksinkertaistaminen konsolidoimalla ja selventämällä rautatiemarkkinoille pääsyä koskevaa lainsäädäntöä. Lisäksi aikomuksena on ajantasaistaa lainsäädäntöä poistamalla vanhentuneita säännöksiä ja ottamalla käyttöön uusia säännöksiä, jotka vastaavat asianmukaisesti tämän päivän rautatiemarkkinoiden toimintaa.

Komission esittämä uudelleenlaadintaehdotus kattaa pääasiassa

- rautatieinfrastruktuurien riittävän rahoituksen ja hinnoittelun;
- rautatiemarkkinoille pääsyä ja niillä kilpailua koskevat edellytykset;
- rautatiemarkkinoiden viranomaisvalvonnan.

Neuvosto yhtyy komission näkemykseen ehdotuksen tavoitteen osalta, mutta esittää alkuperäiseen ehdotukseen useita muutoksia. Joitakin ehdotettuja säännöksiä ei voida hyväksyä, koska niiden vaikutusten katsotaan olevan liian kauaskantoisia, erityisesti säännöksiä edellytyksistä, jotka koskevat rautatieyritysten oikeutta käyttää palvelupaikkoja, rautatieinfrastruktuurin ja palvelupaikkojen käytön hinnoitteluperiaatteista sekä sääntelyelimen tehtävistä. Joitakin muita säännöksiä laadittiin uudelleen voimassa olevien kolmen direktiivin yksinkertaistamiseksi ja selkeyttämiseksi.

Tämän lähestymistavan vuoksi neuvoston ensimmäisen käsittelyn kannassa muutetaan jossain määrin komission alkuperäistä ehdotusta muotoilemalla se uudelleen ja poistamalla tekstistä useita säännöksiä. Tästä syystä neuvosto ei voi hyväksyä näihin poistettuihin säännöksiin liittyviä Euroopan parlamentin ensimmäisen käsittelyn lausunnossa esitettyjä tarkistuksia.

<sup>(1)</sup> Asiak. 13788/10.

<sup>(2)</sup> TA/2011/503/P7.

## 2. Keskeiset poliittiset kysymykset

- i) Edellytykset, jotka koskevat rautatieyritysten oikeutta käyttää palvelupaikkoja ja niissä tarjottavia palveluja (13 artikla ja liite III)

Jotta helpotettaisiin uusien rautatieyritysten markkinoillepääsyä ja sitä kautta lisättäisiin kilpailua rautatiealalla, komissio ehdottaa, että otettaisiin käyttöön riippumattomuusvaatimuksia, jotka koskevat varsinkin palvelupaikkojen hallinnoinnin ja rautatiekuljetusten tarjonnan oikeudellista, organisatorista ja päätöksenteon riippumattomuutta ja joiden tarkoituksena on ehkäistä eturistiriidat rautateihin liittyvien palvelujen tarjoajien ja palvelupaikkojen omistajien ja toisaalta vakiintuneiden rautatieyritysten välillä.

Neuvosto katsoo, että komission ehdotusta on muutettava tältä osin niin, että viittaus ”oikeudelliseen riippumattomuuteen” korvataan vaatimuksella, joka koskee riippumattomuutta ”organisatorisesti ja päätöksenteon osalta”. Neuvosto erottaa erityisesti toisistaan olennaiset palvelupaikat, joiden osalta on taattava korkeampi kilpailun taso, ja muut palvelupaikat. Jälkimmäisten osalta neuvosto säättää ainoastaan tilien eriyttämisestä, mutta lisää organisatorista ja päätöksenteon riippumattomuutta koskevan vaatimuksen olennaisille palvelupaikoille, joiden käyttömahdollisuuksia on lisättävä.

Neuvosto toteaa lisäksi, että tällainen riippumattomuus ei tarkoita sitä, että palvelupaikkaa varten olisi perustettava erillinen elin tai yritys, vaan se voidaan toteuttaa erillisillä yksiköillä yhden yrityksen sisällä.

Alkuperäisessä tekstissään komissio ehdottaakin ”käytä tai vuokraa” -säännöksiä rautateihin liittyvien palvelupaikkojen hallinnointia varten. Se tarkoittaa sitä, että jos palvelupaikka on ollut käyttämättä tietyn ajanjakson, sen omistajan on annettava se (vuokrasopimuksella) jonkin toisen asianomaisen osapuolen käyttöön. Ehdotetun toimenpiteen tarkoituksena on parantaa palvelupaikkojen saatavuutta markkinoilla ehkäisemällä keinotekoisesta täydestä käyttöasteesta aiheutuvat ongelmat.

Neuvosto yhtyy ehdotettuun lähestymistapaan, mutta esittää, että ajanjakson pituudeksi säädettäisiin kolme vuotta eikä komission alkuperäisen ehdotuksen mukaiset kaksi vuotta. Lisäksi neuvosto katsoo, että rautatieyrityksen on ilmaistava palvelupaikan ylläpitäjälle kiinnostuksensa kyseisen palvelupaikan käyttöä kohtaan osoitettujen tarpeiden perusteella. Neuvosto lisää myös, että ylläpitäjällä on oltava oikeus estää kyseisen palvelupaikan vuokraus osoittamalla, että meneillään on muuntamisprosessi.

Euroopan parlamentti ehdottaa, että 13 artiklan 2 kohdassa olevia erillisyysvaatimuksia olisi sovellettava laajemmin, kun taas neuvosto ei hyväksy erillisyysvaatimusten soveltamista uusiin palvelupaikkoihin.

Neuvosto ei tästä johtuen hyväksynyt Euroopan parlamentin esittämää tarkistusta 62.

- ii) Hinnoitteluperiaatteet ja niihin liittyvät poikkeukset (31 ja 32 artikla sekä liite VIII)

Suorat kustannukset

Komission alkuperäisen ehdotuksen mukaan liitteessä III olevassa 1 kohdassa säädettyjen palvelujen vähimmäiskäyttömahdollisuuksista perittävät maksut on vahvistettava niiden kustannusten perusteella, jotka aiheutuvat suoraan junaliikenteen harjoittamisesta liitteessä VIII olevan 1 kohdan mukaisesti. Viimeksi mainitussa kohdassa on luettelo tekijöistä, joita ei oteta huomioon laskettaessa vähimmäiskäyttömahdollisuuksien suoria kustannuksia. Komissio ehdottaa, että säädettäisiin mahdollisuudesta muuttaa sitä delegoiduilla säädöksillä.

Neuvosto kannattaa periaatetta, jonka mukaan vähimmäiskäyttömahdollisuuksista ja palvelupaikkoja yhdistävän infrastruktuurin käyttöoikeuksista perittävät maksut on vahvistettava niiden kustannusten perusteella, jotka aiheutuvat suoraan junaliikenteen harjoittamisesta, mutta katsoo, että liitteessä VIII

oleva 1 kohta on poistettava ja että suoraan junaliikenteen harjoittamisesta aiheutuvien kustannusten laskentamenetelmä on hyväksyttävä täytäntöönpanosäädöksillä, jotta varmistettaisiin kyseisen artiklan yhdenmukainen täytäntöönpano. Neuvosto säätää lisäksi rataverkon haltijan mahdollisuudesta päättää mukautua asteittain suorien kustannusten laskentamenetelmiin viiden vuoden kuluessa määräajasta, johon mennessä direktiivi on saatettu osaksi kansallista lainsäädäntöä. Säännöksen tarkoituksena on antaa jäsenvaltioille aikaa lisätä asteittain infrastruktuurirahoitustaan tällaisten yhteisten menetelmien noudattamiseksi.

#### Melumaksut

Komissio ehdottaa, että hinnoiteltaessa meluvaikutuksia, mikä on unionin lainsäädännössä mahdollista maanteiden tavaraliikenteen osalta, infrastruktuurimaksuja muutetaan junan toiminnan meluvaikutuksista aiheutuvien kustannusten ottamiseksi huomioon. Ehdotetulla radan käyttömaksujen eriyttämisellä melupäästön perusteella on tarkoitus kannustaa selkeästi liikkuvan kaluston nykyaikaistamiseen.

Neuvosto katsoo, että komission ehdottama meluvaikutusten hinnoittelujärjestelmä on pidettävä jäsenvaltioille vapaaehtoisena, jotta vältettäisiin rataverkon haltijoille koituvat kielteiset rahoitusvaikutukset. Lisäksi komissiolle annetaan mahdollisuus hyväksyä täytäntöönpanotoimenpiteitä, joilla vahvistetaan meluvaikutusten hinnoittelussa noudatettavat yksityiskohtaiset järjestelyt ja joilla varmistetaan, että maksujen eriyttämisessä otetaan tarpeen mukaan huomioon altistuvan alueen herkkyyden, varsinkin altistuvan väestön määrä ja junan kokoonpano sen vaikuttaessa melupäästöjen tasoon.

#### Eurooppalainen junakulunvalvontajärjestelmä

Komission ehdotuksen mukaan eurooppalaisella junakulunvalvontajärjestelmällä (ETCS) varustetuille junille myönnetään väliaikainen alennus infrastruktuurimaksusta. Neuvosto kannattaa vaihtoehtoista lähestymistapaa ja vastustaa asiaa koskevia pakollisia toimenpiteitä.

Euroopan parlamentti on yleisesti ottaen komission linjoilla infrastruktuurimaksuja koskevien perussääntöjen osalta. Se jopa ehdottaa komission ehdotuksen tiukentamista melumaksujen perimisedellytysten kohdalla ja etenkin niiden tekemistä pakollisiksi maantieliikennettä koskevista toimenpiteistä riippumatta. Parlamentti painottaa myös ETCS-järjestelmällä varustetuille junille myönnettävän alennuksen säätämistä pakolliseksi toimenpiteeksi. Lisäksi parlamentti ehdottaa, että mahdollisuus periä maksua muista ympäristökustannuksista rajoitettaisiin ainoastaan tapauksiin, joissa unionin lainsäädäntö mahdollistaa tällaisten maksujen soveltamisen maanteiden tavaraliikenteeseen, ja korostaa, että mahdolliset tulot on käytettävä liikennejärjestelmien hyväksi.

Neuvosto ei voinut tässä yhteydessä ottaa huomioon tarkistuksia 78, 79, 80 ja 132.

#### iii) Rataverkon haltijan rahoitus sekä infrastruktuurikustannukset ja tilit (8 ja 30 artikla ja liite VII)

Komission alkuperäisen ehdotuksen mukaan rataverkon haltijoille on tarjottava kannustimia infrastruktuurin tarjoamisesta aiheutuvien kustannusten vähentämiseksi ja sen käytöstä perittävien maksujen alentamiseksi. Ehdotuksen mukaan tällaiset kannustimet voidaan panna täytäntöön ainoastaan kansallisen toimivaltaisen viranomaisen ja rataverkon haltijan välisellä sopimuksella infrastruktuurikustannuksista ja käyttömaksuista. Niin ikään komission ehdotuksen mukaan kansallisten viranomaisten ja rataverkon haltijoiden väliset sopimukset on tehtävä vähintään viideksi vuodeksi. Komission yleisenä tavoitteena on edistää rautateiden kehittämistä koskevien pitkän aikavälin strategioiden käyttöönottoa.

Neuvosto yhtyy periaatteessa komission lähestymistapaan, mutta varaa mieluummin mahdollisuuden soveltaa sääntelytoimenpiteitä edellä mainittujen kannustimien panemiseksi täytäntöön vaihtoehtona mainituille sopimuksille ja vähentää sopimusten vähimmäiskesto kolmeen vuoteen. Lisäksi neuvosto ehdottaa sen selventämistä, että jäsenvaltiot ovat vastuussa sen määrittämisestä, kuinka paljon julkisia varoja infrastruktuurin rahoitukseen myönnetään.

Neuvosto hyväksyy komission tavoitteen laatia rataverkon haltijoiden kehittämisstrategia sillä edellytyksellä, että strategian julkaiseminen pysyy ohjeellisena. Lisäksi neuvosto ei kannata määräajan sääntämistä rataverkon haltijoiden tilien tasapainon varmistamiselle, vaan pitää parempana viitata kohtuulliseen ajanjaksoon, joka ei saa ylittää 30 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua sopimuksen soveltamisaikaa.

Euroopan parlamentti ehdottaa, että jatketaan kansallisten infrastruktuurin kehittämisstrategioiden voimassaoloa, laajennetaan asianomaisten osapuolten kuulemista kehittämisstrategioista, vahvistetaan jäsenvaltioiden velvoitetta antaa julkista rahoitusta ja lyhennetään komission alkuperäisessä tekstissään ehdottamaa määräaikaa, jonka kuluessa rataverkon haltijoiden tilien tasapaino on varmistettava. Neuvosto ei tästä johtuen hyväksynyt Euroopan parlamentin tarkistuksia 55 ja 78.

iv) Rataverkon haltijoiden ja rautatieyritysten eriyttäminen (6 ja 7 artikla)

Neuvosto yhtyy komission lähestymistapaan, jonka mukaan rataverkon haltijoiden ja rautatieyritysten eriyttämistä ei käsitellä yhtenäistä eurooppalaista rautatiealuetta koskevan uudelleenlaatumisehdotuksen yhteydessä.

Euroopan parlamentti ehdottaa kuitenkin erityisten tietotekniikkapalveluja ja henkilöstöpolitiikkaa koskevien vaatimusten lisäämistä. Lisäksi parlamentti muuttaa nykyisiä vaatimuksia, jotka koskevat rataverkon haltijoiden ja rautatieyritysten tilien eriyttämistä. Parlamentti myös pyytää komissiota esittämään asiasta uuden säädösehdotuksen ennen vuoden 2012 loppua, jotta varmistettaisiin rataverkon haltijan täydellinen erottaminen liikennetoiminnasta; parlamentti painottaa, että uudessa ehdotuksessa olisi säädettävä myös rautateiden henkilöliikenteen kotimaan markkinoiden avaamisesta.

Neuvosto ei sen vuoksi voinut ottaa huomioon tarkistuksia 51, 52, 53 ja 54.

v) Sääntelyelimen toiminta (55–57 artikla)

Komission ehdotuksessa on useita uusia säännöksiä, joilla pyritään varmistamaan, että sääntelyelimillä on lisääntyneen riippumattomuuden, laajennetun toimivallan ja käytettävissään olevan paremman keinovalikoiman ansiosta mahdollisuudet toteuttaa tehtäviään tehokkaasti.

Sääntelyelinten riippumattomuutta koskevia säännöksiä ehdotetaan sen vuoksi uudistettavan siten, että sääntelyelinten vaaditaan olevan selvästi riippumattomia kaikista julkisista tai yksityisistä yhteisöistä. Ehdotetulla toimenpiteellä pyritään vähentämään eturistiriitojen mahdollisuuksia ja sitä kautta parantamaan sääntelyelinten valvontavalmiuksia.

Komission ehdotukseen kuuluu lisäksi sääntelyelinten toimivaltuuksien laajentaminen seuraaviin tehtäviin: (1) päätökset, jotka koskevat markkinoille tulon ja tasavertaisen kilpailun kannalta välttämättömien rautateihin liittyvien palvelujen käyttöoikeutta ja hinnoittelua; (2) sen estäminen, että kaupallista toimintaa rahoitettaisiin tuottamattomaan toimintaan osoitetuilla valtion varoilla; samalla ehdotetaan, että sääntelyelimillä olisi valtuudet tehdä tarkastuksia tai teettää ulkopuolisia tarkastuksia rautatieyrityksissä ja rataverkon haltijoissa tarkistaakseen, että 6 artiklassa vahvistettuja tilien eriyttämistä koskevia säännöksiä noudatetaan. Lisäksi komissio ehdottaa uudelleenlaadinta-aloitteessaan, että rataverkon haltijoiden olisi toimitettava kustannuslaskentatiedot yhdistetysti vakiomuotoisina koostena eli ”säänneltyinä tilinpäätöksinä”, jotta sääntelyelimet voisivat toimia tehokkaammin.

Neuvosto suhtautuu yleensä sääntelyelinten vahvistamiseen samalla tavoin kuin komissio, mutta katsoo, että ehdotettuja säännöksiä on tarkistettava sääntelyelinten henkilöstön riippumattomuusvaatimusten osalta. Lisäksi neuvoston hyväksymien säännösten mukaan sääntelyelimellä on vapaaehtoinen mahdollisuus puuttua rahoituskysymyksiin, eikä neuvosto hyväksy säänneltyjen tilinpäätösten julkaisemista.

Neuvosto päättää myös antaa sääntelyelimelle valtuuden seurata kilpailutilannetta rautatieliikenteen markkinoilla ja hyväksyä aiheellisia toimenpiteitä markkinoiden kielteisten ilmiöiden korjaamiseksi, sanotun kuitenkaan rajoittamatta kansallisten kilpailuviranomaisten toimivaltaa rautatieliikenteen markkinoiden kilpailun varmistamiseksi. Neuvosto hyväksyy myös periaatteen, että kansallisille sääntelyelimille perustetaan koordinoituiden yhteistyöpuitteet.



Euroopan parlamentti haluaa antaa kansallisille sääntelyelimille laajat valtuudet valvoa direktiivin täytäntöönpanoa ja ehdottaa, että niiden riippumattomuutta ja niiden käytössä olevia keinoja vahvistettaisiin entisestään rajoittaen kuitenkin samalla niiden nykyisiä valtuuksia oikaista markkinoiden kielteisiä ilmiöitä. Lisäksi Euroopan parlamentti kannattaa kansallisten sääntelyelinten yhteistyön virallistamista perustamalla sitä varten verkosto ja osoittaa komissiolle pyynnön antaa säädösehdotus, joka koskee eurooppalaisen sääntelyelimen perustamista.

Neuvosto ei hyväksynyt tässä yhteydessä tarkistuksia 48, 96, 97, 98, 99 ja 100.

vi) Delegoidut säädökset ja täytäntöönpanosäädökset

Komission alkuperäisen ehdotuksen mukaan eri liitteitä ja niiden osia muutettaisiin delegoiduilla säädöksillä.

Neuvosto katsoo kuitenkin, että liitteitä ja niiden osia, joista komissio olisi valtuutettava hyväksymään delegoituja säädöksiä, on vähennettävä ja rajoitettava tiettyihin muutoksiin liitteeseen V, liitteessä VIII olevan 4 kohdan c alakohtaan sekä liitteisiin IX ja X. Neuvosto poistaa sen vuoksi komission mahdollisuuden hyväksyä muutoksia liitteeseen I (rautatieinfrastruktuurin osat), liitteeseen II (rataverkon haltijan olennaiset toiminnot), liitteeseen III (rautatieyrityksille tarjottavat palvelut), liitteeseen VI (verkkoselostus), liitteeseen VII (sopimus) sekä osaan liitteestä VIII (maksut) delegoiduilla säädöksillä, koska kyseiset liitteet sisältävät olennaisia osia.

Lisäksi neuvosto säätää täytäntöönpanotoimenpiteistä, joilla hyväksytään liitteiden ja niiden osien tiettyjen säännösten yhdenmukaiset soveltamisedellytykset. Näitä ovat esimerkiksi 13 artikla rautateihin liittyvien palvelujen käyttöoikeutta koskevista edellytyksistä, 31 artiklan 3 kohta suorien kustannusten laskentamenetelmän vahvistamisesta, 31 artiklan 5 kohta melumaksujen perimistä koskevasta yhteisestä menetelmästä sekä 32 artikla ETCS-järjestelmän mukauttamista koskevasta yhteisestä menetelmästä.

Euroopan parlamentti ehdottaa yleisesti, että komission valtuuksia hyväksyä delegoituja säädöksiä joko rajoitettaisiin entisestään tai että ne poistettaisiin; lisäksi parlamentti hylkää täytäntöönpanosäädösten käytön hyväksyttäessä liitteiden ja niiden osien tiettyjen säännösten yhdenmukaisia soveltamisedellytyksiä.

Neuvosto ei tässä yhteydessä hyväksynyt tarkistuksia 62, 65, 68, 69, 70, 71, 72, 76, 78, 80, 81–82 ja 87.

### 3. Muut poliittiset kysymykset

Neuvosto hylkää yleensä sellaiset EP:n tarkistukset, joissa ei noudateta säädösten uudelleenlaatimistechniikan järjestelmällisestä käytöstä tehdyn toimielinten välisen sopimuksen (2002/C 77/01) määräyksiä. Toimielinten välisen sopimuksen 8 kohdan mukaan ”jos lainsäädäntömenettelyn aikana osoittautuu tarpeelliseksi muuttaa uudelleenlaadittavan säädöksen niiden säännösten sisältöä, jotka komission ehdotuksessa on jätetty muuttumattomiksi, nämä muutokset tehdään mainittuun säädökseen noudattaen perustamissopimuksessa määrättyä, sovellettavan oikeusperustan mukaista menettelyä”.

Neuvosto katsoo, että muita kuin komission uudelleenlaadintaehdotukseen sisältyviä säännöksiä koskevat EP:n tarkistukset eivät ole välttämättömiä johdonmukaisuuden ja selkeyden vuoksi. Näin ollen neuvosto ei voinut ottaa huomioon tarkistuksia 16, 17, 27, 29–30, 33, 36, 38, 39, 40, 51, 52, 53, 57, 59, 67, 73, 85, 88, 89, 90, 94 ja 95.

### 4. Muut Euroopan parlamentin hyväksymät tarkistukset

Muut tarkistukset, joita ei ole sisällytetty neuvoston ensimmäisen käsittelyn kantaan, koskevat seuraavia:

- matkustajien tiedonsaantia ja lippuja koskevat lisävaatimukset (tarkistus 57);
- kansallisten sääntelyelinten päätösten määräaikoja koskevat säännökset (tarkistus 59);

- markkinoiden seurannan laajentaminen koskemaan työllisyyttä ja työehtoja sekä investointeja rautatieinfrastruktuuriin (tarkistus 65);
- vaatimus, että toimilupaa hakevan rautatieyrityksen on hakemusta tehdessään myös osoitettava, että sillä on turvallisuustodistus (tarkistus 73);
- velvoite julkaista verkkoselostus englanniksi (tarkistus 75);
- rataverkon haltijalle asetettu määräaika asianomaisille osapuolille ilmoittamiseksi kunnossapitotöistä, joita ei ole suunniteltu (tarkistus 93);
- 12 kuukauden määräaika saattamiselle osaksi kansallista lainsäädäntöä (tarkistus 112);
- tiukemmat säännökset matkustajien saatavilla asemilla olevista palveluista (tarkistus 115);
- viittaus direktiiviin 2009/72/EY kuljetussähkövirran saannin osalta (tarkistus 115);
- liitteessä IV olevassa 1 kohdassa tarkoitettujen rautatiemarkkinoiden seurantatietojen laajentaminen koskemaan vaaratilanteita, onnettomuuksia ja vakavia onnettomuuksia (tarkistus 116);
- korvausvelvollisuuden kattamista koskevat lisävaatimukset (tarkistus 140).

### III PÄÄTELMÄT

Neuvosto on ottanut komission ehdotuksen ja Euroopan parlamentin ensimmäisen käsittelyn lausunnon täysimääräisesti huomioon laatiessaan ensimmäisen käsittelyn kantansa. Euroopan parlamentin esittämien tarkistusten osalta neuvosto toteaa, että osa niistä on jo joko asian puolesta, osittain tai kokonaan sisällytetty neuvoston ensimmäisen käsittelyn kantaan.

---