

## III

(Valmistavat säädökset)

## ALUEIDEN KOMITEA

## 103. TÄYSISTUNTO, 7.–9. LOKAKUUTA 2013

## Alueiden komitean lausunto aiheesta ”Neljäs rautatiepaketti”

(2013/C 356/16)

## ALUEIDEN KOMITEA

- suhtautuu myönteisesti Euroopan komission pyrkimykseen täydentää yhtenäisen eurooppalaisen rautatiealueen luomiseksi tarvittavaa sääntelykehystä.
- katsoo, että markkinoiden vapauttaminen ei ole päämäärä sinänsä, vaan tavoitteena tulee olla palvelujen tarjonnan ja laadun parantaminen. Kilpailun avaamista ei voida tarkastella ottamatta huomioon myös infrastruktuuriin kohdistuvia investointeja, markkinoiden toiminnan todellisia edellytyksiä tai teknisiä yhteentoimivuusnäkökohtia.
- muistuttaa, että paikallisviranomaiset voivat hallinnollisen autonomian periaatteen nojalla valita itse, miten haluavat järjestää julkisen liikenteen palvelunsa; katsoo kuitenkin, että liian alhaisten enimmäisrajojen asettaminen ilman tarjouskilpailua tehtäville hankintasopimuksille rajoittaa huomattavasti alue- ja paikallisyhteisöjen itsehallinnon periaatetta.
- on tyytyväinen rataverkon haltijan roolin vahvistamiseen ja pitää tervetulleena koordinoitukomiteoiden asettamista seuraamaan vahvemman aseman saaneen rataverkon haltijan toimintaa ja valvomaan koko järjestelmän tehokkuutta. Paikallisviranomaiset on otettava tähän mukaan järjestelmällisesti eikä ainoastaan ”tarvittaessa”.
- kannustaa perustamaan pikaisesti rataverkon haltijoiden eurooppalaisen verkoston, joka on yhtenäisen eurooppalaisen rautatiealueen toiminnan ja rajatylittävän koordinoinnin välttämätön edellytys.
- kannattaa Euroopan rautatieviraston aseman vahvistamista. Tarkoituksena on tukea teknistä yhteentoimivuutta ja turvallisuusmenettelyjen yhdenmukaistamista 26 kansallisen viranomaisen eroavaisuuksista johtuvien merkittävien ongelmien välttämiseksi.

<b>Esittelijä</b>	Pascal MANGIN (FR, PPE), Alsacen aluevaltuuston jäsen
<b>Viiteasiakirjat</b>	<p>Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle – Neljäs rautatiepaketti – yhtenäinen eurooppalainen rautatiealue Euroopan kilpailukyvyyn ja kasvun tukena</p> <p>COM(2013) 25 final</p> <p>Ehdotus – Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus yhteisistä säännöistä rautatieyritysten kirjanpidon säännönmukaistamiseksi annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 1192/69 kumoamisesta</p> <p>COM(2013) 26 final</p> <p>Ehdotus – Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus Euroopan unionin rautatievirastosta ja asetuksen (EY) N:o 881/2004 kumoamisesta</p> <p>COM(2013) 27 final</p> <p>Ehdotus – Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus asetuksen (EY) N:o 1370/2007 muuttamisesta rautateiden kotimaan henkilöliikenteen markkinoiden avaamisen osalta</p> <p>COM(2013) 28 final</p> <p>Ehdotus – Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta 21 päivänä marraskuuta 2012 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2012/34/EU muuttamisesta rautateiden kotimaan henkilöliikennemarkkinoiden avaamisen ja rautatieinfrastruktuurin hallinnoinnin osalta</p> <p>COM(2013) 29 final</p> <p>Ehdotus – Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta Euroopan unionissa (uudelleen laadittu toisinto)</p> <p>COM(2013) 30 final</p> <p>Ehdotus – Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi rautateiden turvallisuudesta (uudelleen laadittu toisinto)</p> <p>COM(2013) 31 final</p> <p>Komission kertomus Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle rautatiejärjestelmän yhteentoimivuuden edistymisestä</p> <p>COM(2013) 32 final</p> <p>Komission kertomus Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle muun junahenkilökunnan toimenkuvista ja tehtävistä</p> <p>COM(2013) 33 final</p> <p>Komission kertomus Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle rautateiden kansainvälisten matkustajaliikennepalvelujen markkinoiden avaamista koskevien direktiivin 2007/58/EY säännösten täytäntöönpanosta – oheisasiakirja tiedonantoon neuvostolle ja Euroopan parlamentille aiheesta ”Neljäs rautatiepaketti”</p> <p>COM(2013) 34 final</p>

## I POLIITTISET SUOSITUKSET

### A Julkisen palvelun velvoitteet

ALUEIDEN KOMITEA

#### Yleistä

1. suhtautuu myönteisesti Euroopan komission pyrkimykseen täydentää yhtenäisen eurooppalaisen rautatiealueen luomiseksi tarvittavaa sääntelykehystä.

2. palauttaa mieliin jo useaan otteeseen – esimerkiksi ympäristöystävällisempää liikennettä käsittelevässä lausunnossa – esittämänsä näkemyksen, että eurooppalaisen liikennepolitiikan tärkeimpiä tavoitteita on siirtää henkilö- ja tavarakuljetukset, erityisesti rajatylittävä ja raskas tavaraliikenne, maanteiltä rautateille, sillä rautatieliikenne on ympäristöystävällisin liikennemuoto, ja että unionin on varmistettava tavoitteen saavuttaminen asianmukaisin toimin edellyttäen, että vapaata kapasiteettia on riittävästi käytettävissä.

3. katsoo, että markkinoiden vapauttaminen ei ole päämäärä sinänsä, vaan tavoitteena tulee olla palvelujen tarjonnan ja laadun parantaminen. Kilpailun avaamista ei voida tarkastella ottamatta huomioon myös infrastruktuuriin kohdistuvia investointeja, markkinoiden toiminnan todellisia edellytyksiä tai teknisiä yhteentoimivuusnäkökohtia.

4. toivoo kokonaisvaltaista lähestymistapaa, jossa yhdistyvät suhteellisuusperiaate, toissijaisuusperiaate ja vahvan sääntelyviranomaisen hoitama markkinavalvonta. Alueiden komitea kannattaa komission esittämiä julkisen palvelun suhteellisuuskriteerejä ja sitä, että sääntelyviranomaisen valvoo kaupallisten palvelujen ja julkisten palvelujen nivoutumista yhteen.

5. toivoo, että paikallis- ja alueviranomaiset voisivat osallistua täysimittaisesti sellaisten rautatiepolitiikan toimenpiteiden valmisteluun ja toteutukseen, jotka vaikuttavat suoraan käyttäjiin ja toimivaltaisiin viranomaisiin itseensä.

6. katsoo, että rautatiejärjestelmän ja erityisesti julkisten palveluhankintojen tehostaminen on hyödyksi paikallis- ja alueyhteisöille ottaen huomioon niihin kohdistuvat budjetti- ja rahoitusrajoitukset.

7. muistuttaa, että paikallisviranomaiset voivat hallinnollisen autonomian periaatteen nojalla valita itse, miten haluavat järjestää julkisen liikenteen palvelunsa. Asetuksen 5 artiklan 2 kohtaa ei siksi pitäisi muuttaa, sillä se sallii sisäisen liikenteenharjoittajan käyttämisen. Komitea katsoo kuitenkin, että liian alhaisten

enimmäisrajojen asettaminen ilman tarjouskilpailua tehtäville hankintasopimuksille rajoittaa huomattavasti alue- ja paikallisyhteisöjen itsehallinnon periaatetta.

8. korostaa, että julkisen liikenteen tulee olla kohtuuhintaista.

#### Lainsäädäntökehys

*Julkista liikennettä koskevat suunnitelmat*

9. toivoo, että julkista liikennettä koskevissa suunnitelmissa annetaan riittävästi näkyvyyttä ja varmuutta kaikkien liikennemuotojen liikenteenharjoittajille ja käyttäjille intermodaalisuuden edistämiseksi. Suunnitelmissa tulee ottaa huomioon alueelliseen ja sosiaaliseen yhteenkuuluvuuteen sekä kestäväan kehitykseen liittyvät ongelmat.

10. yhtyy Euroopan komission kehotukseen sisällyttää liikennesuunnitelmiin kaikki liikennemuodot. Toimivaltaisten paikallisten viranomaisten on voitava mukauttaa suunnitelmia helposti, sillä erilaiset olosuhteiden muutokset voivat vaikuttaa suunnitelmiin. Lisäksi on aiheellista kannustaa toimivaltaisia viranomaisia harjoittamaan tehokasta rajatylittävää yhteistyötä etenkin EAYY:iden puitteissa ja taata yhteistyön toteutuminen, jotta liikennesuunnitelmat voidaan sovittaa yhteen eri liikennemuotojen osalta.

11. kehottaa varmistamaan, että paikallisviranomaisille liikennesuunnitelmien täytäntöönpanon yhteydessä asetetut velvoitteet eivät aiheuta liiallisia organisatorisia ja taloudellisia rasitteita.

#### Sosiaaliset vaatimukset

12. on tyytyväinen mainintoihin sosiaalisista vaatimuksista. Niitä on kuitenkin täsmennettävä kaikenlaisen sosiaalisen polkumyynnin riskin välttämiseksi. Vaatimukset eivät myöskään saa estää rautatiealan kilpailukyvyyn kehittämistä, ja niillä on kannustettava henkilökuntaa monialaiseen osaamiseen.

#### Palvelutarjoajien valintatavat

13. toteaa, että toimivaltaiset viranomaiset voivat tietyissä olosuhteissa saavuttaa tehokkuushyötyjä ja kustannussäästöjä ja palvelun taso pysyy samana tai jopa paranee, jos julkisia palveluhankintoja koskevat sopimukset tehdään tarjouskilpailun perusteella.

14. pyytää kuitenkin, että toimivaltaisilla paikallisilla viranomaisilla säilyy mahdollisuus valita tarjouskilpailun (julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen osittainen tai täydellinen avaaminen), itse tuotettujen palvelujen ja suoran sopimuksen väliltä. Monopolitilanteiden välttämiseksi suoralle sopimussenteolle on asetettava nykyistä tiukemmat säännöt, jotka koskevat erityisesti palvelun laatuun sovellettavia kriteerejä pelkkien

hintakriteerien sijasta. Liikennepalveluja järjestävien viranomaisten haasteena on päästä tuotettavien palvelujen hintojen avoimuuteen markkinoiden kilpailumahdollisuuksien avulla.

15. korostaa, että joustavassa lähestymistavassa, jota toimivaltaiset paikallisviranomaiset – myös alueet – soveltavat liikenteenharjoittajan valintaan, on otettava huomioon yksittäisten jäsenvaltioiden alueellisten liikennemarkkinoiden kehitysaste.

16. pohtii kilpailun toteutumista todellisuudessa, sillä joihinkin tarjouskilpailuihin osallistuu vain hyvin vähän tarjoajia. Komitea pyytää komissiota täsmentämään aidon kilpailuttamisen kriteerit ottaen huomioon muun muassa tarjouskilpailuun vastaamisesta aiheutuvat hallinnolliset kustannukset ja toimivaltaisten viranomaisten tarjoamien sopimusten keston.

17. vaatii, että julkista palvelua tarjonneet rautatieoperaattorit asetetaan vastuuseen myös sopimuksen uusimiseksi tai siirtämiseksi tehdyn tarjouskilpailun yhteydessä annettujen tietojen paikkansapitävyydestä liikesalaisuuden rajoissa.

#### *Pääsy liikkuvan kaluston markkinoille*

18. myöntää, että liikkuvan kaluston hankkimisen tarve voi olla este markkinoille pääsyyllä.

19. toivoo, että mitään kaluston jäännösarvon takuumenetelmää ei suljeta pois.

#### *Valtiontuki*

20. muistuttaa, että parlamentti ja neuvosto ovat jo ilmoittaneet, että ne eivät suostu poistamaan nykyisen asetuksen 9 artiklaa.

21. yhtyy parlamentin ja neuvoston kantaan, jonka mukaan ne eivät katso tarpeelliseksi ilmoittaa systemaattisesti jokaisesta julkiseen liikennepalveluun suunnatusta rahoituserästä liikennealan erityisluonteen vuoksi.

#### **B Markkinoiden avaaminen ja hallinnointi**

22. katsoo, että – sikäli kuin tasapuoliset toimintaedellytykset ja markkinoiden avoimuus kaikille eurooppalaisille rautatieyrityksille sekä markkinakilpailun vääristymättömyys taataan aukottomasti – jäsenvaltioilla tulisi olla rautatiejärjestelmänsä organisoimisessa ja kehittämisessä tietty liikkumavara eriyttämismallin ja yritysten integroinnin välillä.

23. on tyytyväinen rataverkon haltijan roolin vahvistamiseen rautatiejärjestelmän järjeistämiseksi. Rataverkon haltijan on toimitettava verkkoon pääsyä koskevana keskitettynä asiointipisteenä muun muassa suhteissa palvelun järjestämisestä vastaaviin viranomaisiin. Sen hallintoneuvostossa on siten oltava palvelun järjestämisestä vastaavan alueviranomaisen edustajia.

24. pitää tervetulleena koordinoitukomiteoiden asettamista seuraamaan vahvemman aseman saaneen rataverkon haltijan toimintaa ja valvomaan koko järjestelmän tehokkuutta. Paikallisviranomaiset on otettava tähän mukaan järjestelmällisesti eikä ainoastaan ”tarvittaessa

25. pyytää nimeämään rataverkon haltijaorganisaatioon yhteystahoja, joiden tehtävänä on hoitaa suhteita paikallis- ja alueviranomaisiin.

26. muistuttaa tarpeesta soveltaa suhteellisuus- ja toissijaisuusperiaatteita varsinkin, kun komissio haluaa saada uusia päätösvaltuuksia.

27. kannustaa perustamaan pikaisesti rataverkon haltijoiden eurooppalaisen verkoston, joka on yhtenäisen eurooppalaisen rautatiealueen toiminnan ja rajatylittävän koordinoinnin välttämätön edellytys.

28. kehottaa painokkaasti varmistamaan, että asemien hallintoelimet ovat toiminnastaan vastuussa paikallis- ja alueviranomaisille, sillä asemilla on suuri merkitys alueen houkuttelevuuden kannalta.

29. muistuttaa, että markkinoiden vapauttaminen ei ole päämäärä sinänsä, vaan tavoitteena tulee olla palvelujen tarjonnan ja laadun parantaminen. Euroopassa ei kuitenkaan ole vielä tarpeeksi kokemusta kaupunkien välisen henkilöjunaliikenteen markkinoiden avaamisesta kilpailulle. Tähän on kannustettava, kuitenkin niin, että turvataan julkinen palvelu ja varmistetaan palvelusopimusten taloudellinen tasapaino.

30. korostaa, että on aiheellista pitää ennallaan nykyiset säännöt, joiden mukaan rataverkon haltijoina ja liikenteenharjoittajina toimivat yritykset, jotka tarjoavat paikallisia palveluja tietyllä pienellä rataverkko-osuudella, voivat jatkaa toimintaansa nykyisin edellytyksin. Tällaisen paikallisen rataverkko-osuuden pituuden ei pidä ylittää 150:tä kilometriä.

31. on tyytyväinen mainintoihin sosiaalisista vaatimuksista. Niitä on kuitenkin täsmennettävä kaikenlaisen sosiaalisen polkumyynnin riskin välttämiseksi. Vaatimukset eivät myöskään saata rautatiealan kilpailukyyn kehittämistä, ja niillä on kannustettava henkilökuntaa monialaiseen osaamiseen.

32. kannattaa valvontaelinten aseman vahvistamista ja kannustaa niitä yhteistyöhön Euroopan tasolla muun muassa palvelun taloudellisen tasapainon vaarantumisen arvioimisessa. Paikallis- ja alueviranomaisten on myös voitava kohtuullisen määräjän kuluessa saattaa taloudellista tasapainoa koskeva epäily valvontaelinten käsiteltäväksi.

33. muistuttaa, että matkalippujärjestelmä liittyy keskeisesti markkinoiden avaamiseen. Rautatieyritysten ja toimivaltaisten paikallis- ja alueviranomaisten toimintaa tällä alalla olisi koordinoitava paremmin.

34. katsoo, että valtakunnallista palvelua tarjoavat yritykset olisi veloitettava osallistumaan kansalliseen tietojärjestelmään, joka kattaa (intermodaalisen) tarjonnan ja matkalippujärjestelmät, sillä liitännäispalvelujen kehittäminen on ratkaiseva tekijä joukkoliikenteen ja erityisesti rautatieliikenteen houkuttelevuuden parantamisessa.

### C Tekninen pilari

35. yhtyy komission analyysiin voimassa olevan EU:n lainsäädäntökehyksen pääasiallisista ongelmista ja rajoituksista tekniikan alalla.

36. kannattaa Valenciennesissä sijaitsevan Euroopan rautatieviraston aseman vahvistamista. Tarkoituksena on tukea teknistä

yhteentoimivuutta ja turvallisuusmenettelyjen yhdenmukaistamista, nopeuttaa kalustoyksiköiden yhdenmukaistamista markkinoilleaattamisluvun käyttöönottoa ja lisätä viraston valtuuksia 26 kansallisen viranomaisen eroavaisuuksista johtuvien merkittävien ongelmien välttämiseksi. Kansalliset turvallisuusviranomaiset voivat edelleen hyväksyä kaluston, jota on määrää käyttää vain kotimaassa.

37. pyytää kuitenkin varautumaan siirtymäaikaan ennen kuin rautatievirasto voi huolehtia uusista tehtävistään täysipainoisesti.

38. kannattaa komission asettamaa tavoitetta vähentää kansallisten sääntöjen määrää poistamalla päällekkäiset sekä EU:n oikeuden ja yhteentoimivuuden teknisten eritelmien vastaiset säännöt.

39. on tyytyväinen joihinkin Euroopan komission ehdotuksiin Euroopan rautatieviraston asemasta ja muutoksenhakuelimen perustamisesta virastoon. Euroopan komissio ehdottaa viraston aseman vahvistamista ja nimeämistä keskitetyksi asiointipisteeksi, jossa tehdään päätökset kalustoyksiköistä ja rautatieyritysten turvallisuustodistuksista. Tämän seurauksena on tarpeen lisätä ja selventää viraston toimivaltuuksia, resursseja (rahoitusta ja henkilöstöä) ja vastuuta. Sama koskee myös valituslautakuntaa.

40. pyytää, että alueiden komitea saa mahdollisuuden osallistua rautatieviraston ohjelmien laatimiseen.

41. kehottaa kiinnittämään huomiota yhteentoimivuustoi-  
menpiteiden hyöty-kustannusanalyysiin ja erityisesti toimen-  
piteiden paikallis- ja alueviranomaisiin kohdistuviin vaikutuksiin.

## II MUUTOSEHDOTUKSET

### Muutosehdotus 1

COM(2013) 28 final

Uusi kappale johdanto-osan 9 kappaleen jälkeen

Komission ehdotus	AK:n muutosehdotus
	<u>Vastavuoroisuuden periaate on tärkeä väline kilpailuvääristymien torjumiseksi. Periaatetta olisi sovellettava jäsenvaltioiden ohella myös niihin unionin ulkopuolisten maiden yrityksiin, jotka haluavat osallistua tarjouskilpailuihin unionissa.</u>

### Perustelu

Unionin ulkopuolisille maille ei pitäisi antaa mahdollisuutta osallistua tarjouskilpailuihin EU:n jäsenvaltioissa, jos ne eivät ole avanneet omia markkinoitaan EU:n jäsenvaltioille.

**Muutosehdotus 2**

COM(2013) 28 final

Johdanto-osan 15 kappale

Komission ehdotus	AK:n muutosehdotus
Rautatieyritysten valmistautuminen julkisia palveluja koskevien sopimusten pakollista kilpailuttamista varten vaatii jonkin verran lisääaikaa, jotta yritykset, joiden kanssa tällaisia sopimuksia on ennen tehty, ehtivät toteuttaa tehokkaita ja kestäviä sisäisiä uudelleenjärjestelyjä. Tämän vuoksi tarvitaan siirtymätoimenpiteitä niiden sopimusten osalta, jotka tehdään ilman tarjouskilpailua tämän asetuksen voimaantuloapäivän ja 3 päivän joulukuuta 2019 välisenä aikana.	Rautatieyritysten valmistautuminen julkisia palveluja koskevien sopimusten <del>pakollista</del> kilpailuttamista varten vaatii jonkin verran lisääaikaa, jotta yritykset, joiden kanssa tällaisia sopimuksia on ennen tehty, ehtivät toteuttaa tehokkaita ja kestäviä sisäisiä uudelleenjärjestelyjä. Tämän vuoksi tarvitaan siirtymätoimenpiteitä niiden sopimusten osalta, jotka tehdään ilman tarjouskilpailua tämän asetuksen voimaantuloapäivän ja 3 päivän joulukuuta 2019 välisenä aikana.

**Muutosehdotus 3**

COM(2013) 28 final

Johdanto-osan 18 kappale

Komission ehdotus	AK:n muutosehdotus
Asetuksen (EY) N:o 994/98 (valtuusasetus) muuttamisen yhteydessä komissio ehdotti myös asetuksen (EY) N:o 1370/2007 muuttamista (COM(2012) 730/3). Jotta valtiontukiin liittyviä ryhmäpoikkeusasetuksia koskeva lähestymistapa saataisiin yhdenmukaistettua, perussopimuksen 93 artiklassa tarkoitettu tuki, joka on tarpeen liikenteen yhteensovittamiseksi tai korvausta julkisten palvelujen käsitteeseen kuuluvien velvoitteiden täyttämistä, olisi saatettava valtuusasetuksen piiriin perussopimuksen 108 artiklan 4 kohdassa ja 109 artiklassa säädettyjä menettelyjä noudattaen.	Asetuksen (EY) N:o 994/98 (valtuusasetus) muuttamisen yhteydessä komissio ehdotti myös asetuksen (EY) N:o 1370/2007 muuttamista (COM(2012) 730/3). Jotta valtiontukiin liittyviä ryhmäpoikkeusasetuksia koskeva lähestymistapa saataisiin yhdenmukaistettua, perussopimuksen 93 artiklassa tarkoitettu tuki, joka on tarpeen liikenteen yhteensovittamiseksi tai korvausta julkisten palvelujen käsitteeseen kuuluvien velvoitteiden täyttämistä, olisi saatettava valtuusasetuksen piiriin perussopimuksen 108 artiklan 4 kohdassa ja 109 artiklassa säädettyjä menettelyjä noudattaen.

**Perustelu**

Jos korvauksiin sovellettavasta ilmoitusvelvollisuudesta poikkeamista koskevan periaatteen yhteydessä viitataan toiseen tekstiin, julkisen palvelun velvoitetta koskevan asetuksen koko tasapaino muuttuu ja henkilöliikennettä koskevaan julkiseen palveluun kohdistuu vakava oikeudellinen epävarmuus.

**Muutosehdotus 4**

COM(2013) 28 final

2 artiklan c alakohta

Komission ehdotus	AK:n muutosehdotus
"toimivaltaisella paikallisella viranomaisella" toimivaltaista viranomaista, jonka maantieteellinen toimivalta-alue ei ole valtakunnallinen ja joka huolehtii taajaman tai maaseutualueen liikenteellisistä tarpeista;	"toimivaltaisella paikallisella viranomaisella" toimivaltaista viranomaista, jonka maantieteellinen toimivalta-alue <del>ei ole valtakunnallinen ja</del> <u>kata jäsenvaltion koko aluetta tai</u> joka huolehtii <u>alueen</u> , taajaman tai maaseutualueen liikenteellisistä tarpeista <u>myös rajatylittävällä tasolla</u> ;

**Perustelu**

”Ei ole valtakunnallinen” (suom. huom. ranskaksi *nationale* eli ”kansallinen”) voi viitata kahteen eri tilanteeseen: toimivalta-alue ei kata jäsenvaltion koko aluetta tai toimivaltaisen paikallisviranomaisen toimivalta-alue voi ulottua kahden tai useamman eri jäsenvaltion alueelle. Määritelmää on selvennettävä, jotta edistetään palvelun järjestämisestä vastaavien, rajatylittävää toimivaltaa käyttävien viranomaisten asettamista.

Lisäksi alueiden on kuuluttava yksiselitteisesti asetuksen soveltamisalaan.

**Muutosehdotus 5**

COM(2013) 28 final

2 artiklan e alakohta

Komission ehdotus	AK:n muutosehdotus
Julkisen palvelun velvoitteisiin ei lueta mitään julkisen liikenteen palveluja, joka menevät pidemmälle kuin mikä on välttämätöntä paikallisten tai alueellisten verkostovaikutusten hyödyntämiseksi.	<del>Julkisen palvelun velvoitteisiin ei lueta mitään julkisen liikenteen palveluja, joka menevät pidemmälle kuin mikä on välttämätöntä paikallisten tai alueellisten verkostovaikutusten hyödyntämiseksi luetaan kaikki julkisen liikenteen palvelut, jotka tuottavat paikallisia tai alueellisia verkostovaikutuksia; kyseiset vaikutukset voivat syntyä kannattavien ja kannattamattomien reittiosuuksien yhdistelmästä.</del>

**Perustelu**

Jos alueellinen reittiosuus on taloudellisesti tasapainoinen tai tuottaa voittoa, se on voitava sisällyttää julkista palveluhankintaa koskevaan sopimukseen muiden tappiollisten reittien kanssa, jotta sen tuottamalla voitolla voidaan rahoittaa tappiollisia reittejä ja jotta liikennöintiin tarvittavat tekniset resurssit voidaan tarvittaessa optimoida.

**Muutosehdotus 6**

COM(2013) 28 final

2 a artiklan 1 kohta

Komission ehdotus	AK:n muutosehdotus
Toimivaltaisten viranomaisten on laadittava ja saatettava säännöllisesti ajan tasalle julkista liikennettä koskevia suunnitelmia, jotka kattavat niiden vastuulla olevan alueen kaikki liikennemuodot.	Toimivaltaisten viranomaisten on laadittava ja saatettava säännöllisesti ajan tasalle julkista liikennettä koskevia suunnitelmia, jotka kattavat niiden vastuulla olevan alueen kaikki liikennemuodot. <u>Näitä velvoitteita sovelletaan ainoastaan yli 100 000 asukkaan taajamiin.</u>
Kyseisissä julkista liikennettä koskeissa suunnitelmissa on määriteltävä julkista liikennettä koskevan politiikan tavoitteet ja näiden tavoitteiden täytäntöönpanokeinot, jotka kattavat niiden vastuulla olevan alueen kaikki liikennemuodot. Suunnitelmiin on kuuluttava vähintään seuraavaa:	Kyseisissä julkista liikennettä koskeissa suunnitelmissa on määriteltävä julkista liikennettä koskevan politiikan tavoitteet ja näiden tavoitteiden täytäntöönpanokeinot, jotka kattavat niiden vastuulla olevan alueen kaikki liikennemuodot. Suunnitelmiin on kuuluttava vähintään seuraavaa:
(a) verkon tai reittiosuuksien rakenne;	(a) verkon tai reittiosuuksien rakenne;
(b) perusvaatimukset, jotka julkisen liikenteen tarjonnan on täytettävä, esimerkiksi esteetön pääsy, alueiden väliset yhteydet, turvallisuus, liikennemuotojen sisäiset ja niiden väliset liityntäyhteydet tärkeimmässä solmukohdissa, tarjonnan piirteet kuten toiminta-aika, vuorovälit ja kapasiteetin vähimmäiskäyttöaste;	(b) perusvaatimukset, jotka julkisen liikenteen tarjonnan on täytettävä, esimerkiksi esteetön pääsy, alueiden väliset yhteydet, turvallisuus, liikennemuotojen sisäiset ja niiden väliset liityntäyhteydet tärkeimmässä solmukohdissa, tarjonnan piirteet kuten <u>tärkeimmät aikataulut toiminta-aika, ja</u> vuorovälit ja kapasiteetin vähimmäiskäyttöaste;

Komission ehdotus	AK:n muutosehdotus
<p>(c) laatuvaatimukset, jotka liittyvät tekijöihin kuten asemien ja liikkuvan kaluston varustelutaso, täsmällisyys ja luotettavuus, siisteys, asiakaspalvelu ja -tiedotus, valitusten käsittely ja oikaisukeinot sekä palvelun laadun valvonta;</p> <p>(d) hinnoitteluperiaatteet;</p> <p>(e) toiminnalliset vaatimukset kuten polkupyörien kuljettaminen, liikenteen hallinta ja varautumissuunnitelma häiriötilanteita varten.</p>	<p>(c) laatuvaatimukset, jotka liittyvät tekijöihin kuten asemien ja liikkuvan kaluston varustelutaso, täsmällisyys ja luotettavuus, siisteys, asiakaspalvelu ja -tiedotus, valitusten käsittely ja oikaisukeinot sekä palvelun laadun valvonta;</p> <p>(d) hinnoitteluperiaatteet;</p> <p>(e) toiminnalliset vaatimukset kuten polkupyörien kuljettaminen, liikenteen hallinta ja varautumissuunnitelma häiriötilanteita varten;</p> <p>(f) <u>sosiaalisen ja alueellisen yhteenkuuluvuuden vaatimukset.</u></p>
<p>Laatiessaan julkista liikennettä koskevia suunnitelmia toimivaltaisten viranomaisten on otettava erityisesti huomioon matkustajien oikeuksiin, sosiaaliseen suojeluun, työllisyyteen ja ympäristönsuojeluun sovelletaan säännöt.</p> <p>Toimivaltaisten viranomaisten on annettava ja julkaistava julkista liikennettä koskevat suunnitelmat kuultuaan ensin asianomaisia sidosryhmiä. Tämän asetuksen soveltamista varten huomioon otettavia keskeisiä sidosryhmiä ovat ainakin liikenteenharjoittajat, tarvittaessa rataverkon haltijat sekä matkustajia ja työntekijöitä edustavat järjestöt.</p>	<p>Laatiessaan julkista liikennettä koskevia suunnitelmia toimivaltaisten viranomaisten on otettava erityisesti huomioon matkustajien oikeuksiin, sosiaaliseen suojeluun, työllisyyteen ja ympäristönsuojeluun sovelletaan säännöt <u>kaikenlaisen polkumyynnin välttämiseksi kaikilla näillä aloilla.</u></p> <p><u>Julkista liikennettä koskevat suunnitelmat on toimitettava kuukautta ennen niiden julkaisemista valvontaelimelle lausuntoa varten.</u></p> <p><u>Toimivaltaisten viranomaisten on tehtävä yhteistyötä julkista liikennettä koskevien suunnitelmien sisältämien tietojen koordinoimiseksi ja laadittava yhteisiä liikennesuunnitelmia alueellisia rajatylittäviä liikennepalveluja varten.</u></p> <p>Toimivaltaisten viranomaisten on annettava ja julkaistava julkista liikennettä koskevat suunnitelmat kuultuaan ensin asianomaisia sidosryhmiä. Tämän asetuksen soveltamista varten huomioon otettavia keskeisiä sidosryhmiä ovat ainakin liikenteenharjoittajat, tarvittaessa rataverkon haltijat sekä matkustajia ja työntekijöitä edustavat järjestöt.</p> <p><u>Julkisen palvelun tarjoamisesta vastaavien entisten tai nykyisten tahojen on annettava toimivaltaisille viranomaisille tarvittavat tiedot kuukauden kuluessa viranomaisten pyynnöstä myös silloin, kun pyynnön esittää naapurijäsenvaltion viranomainen.</u></p>

### Perustelu

Julkista matkustajaliikennettä koskevat suunnitelmat saattavat asettaa raskaita lisävelvoitteita, joilla ei kuitenkaan ole vaikutusta aluesuunnittelun yhteydessä sovituihin kaukojuniin. Muutosehdotuksen tarkoituksena on rajata velvoite vain tietynkokoisiin taajamiin.

Liikennöintiäaikataulujen (toimivaltaisista viranomaisista riippumattoman) monimutkaisuuden ja vaihtuvuuden vuoksi on realistisempaa ilmoittaa liikennesuunnitelmassa tärkeimmät aikataulut.

Sitoutuminen kapasiteetin vähimmäiskäyttöasteeseen voi harvaan liikennöidyillä reiteillä vaikuttaa kielteisesti kyseiseen julkiseen palveluun ja olla silloin toimivaltaisen viranomaisen edun vastaista.

Intermodaalisuutta ja rajatylittävää koordinoitua tulee kannustaa.



Julkisen liikenteen suunnitelmat edellyttävät täsmällisiä tietoja eri liikennemuotojen markkinoiden kehitymisestä. Koska pääasialliset tiedonlähteet ovat markkinatoimijoiden hallussa, niiden on jaettava tietoa viranomaisille.

### Muutosehdotus 7

COM(2013) 28 final

2 a artiklan 4 kohta

Komission ehdotus	AK:n muutosehdotus
Julkisen palvelun velvoitteiden eritelmillä ja niihin liittyvällä julkisen palvelun velvoitteiden taloudellisten nettovaikutusten korvaamisella	Julkisen palvelun velvoitteiden eritelmillä ja niihin liittyvällä julkisen palvelun velvoitteiden taloudellisten nettovaikutusten korvaamisella
(a) on saavutettava julkista liikennettä koskevan suunnitelman tavoitteet mahdollisimman kustannustehokkaasti;	(a) on saavutettava julkista liikennettä koskevan suunnitelman tavoitteet mahdollisimman <del>kustannus</del> tehokkaasti;

### Muutosehdotus 8

COM(2013) 28 final

4 artiklan 8 kohta

Komission ehdotus	AK:n muutosehdotus
Toimivaltaisten viranomaisten on asetettava kaikkien intressitahojen saataville tarjouskilpailuun esitettäväksi tarkoitettujen tarjouksen valmistelun kannalta merkitykselliset tiedot.	Toimivaltaisten viranomaisten on asetettava kaikkien intressitahojen saataville tarjouskilpailuun esitettäväksi tarkoitettujen tarjouksen valmistelun kannalta merkitykselliset tiedot. <u>Rataverkon haltijoiden sekä rautatieyritysten, jotka vastaavat tai ovat vastanneet julkisen palvelun tarjonnasta, on autettava toimivaltaisia viranomaisia hankkimaan kaikki tarvittavat tiedot. Rataverkon haltijat ja rautatieyritykset ovat vastuussa toimivaltaiselle viranomaiselle toimitettujen tietojen paikkansapitävyydestä.</u>
Niihin on sisällettävä tiedot matkustajakysynnästä, lippujen hinnoista, kustannuksista ja tuloista, jotka liittyvät tarjouskilpailun kohteena olevaan julkiseen henkilöliikenteeseen, sekä yksityiskohtaiset tiedot tarvittavien kalustoyksiköiden tai liikkuvan kaluston toiminnan kannalta merkityksellisistä infrastruktuurieritelmistä, jotta intressitahot voivat laatia harkittuja liiketoimintasuunnitelmia. Rataverkon haltijoiden on tuettava toimivaltaisia viranomaisia toimittamalla niille kaikki asianomaiset infrastruktuurieritelmät.	Niihin on sisällettävä tiedot matkustajakysynnästä, lippujen hinnoista, kustannuksista ja tuloista, jotka liittyvät tarjouskilpailun kohteena olevaan julkiseen henkilöliikenteeseen, sekä yksityiskohtaiset tiedot tarvittavien kalustoyksiköiden tai liikkuvan kaluston toiminnan kannalta merkityksellisistä infrastruktuurieritelmistä, jotta intressitahot voivat laatia harkittuja liiketoimintasuunnitelmia. Rataverkon haltijoiden on tuettava toimivaltaisia viranomaisia toimittamalla niille kaikki asianomaiset infrastruktuurieritelmät.
Edellä vahvistettujen säännösten noudattamatta jättämisestä seuraa 5 artiklan 7 kohdassa säädetty oikeudellinen tarkastelu.	Edellä vahvistettujen säännösten noudattamatta jättämisestä seuraa 5 artiklan 7 kohdassa säädetty oikeudellinen tarkastelu.
	<u>Tarjouskilpailun kohteena olevan reitin tai verkon nykyisen liikenteenharjoittajan on toimitettava toimivaltaiselle viranomaiselle ilmaiseksi tarjouspyynnön valmisteluun tarvittavat täydelliset ja täsmälliset tiedot, erityisesti tiedot matkojen kysynnästä ja henkilöliikenteestä saaduista tuloista, kuitenkin liikesalaisuuden rajoissa.</u>
	<u>Aiemman liikenteenharjoittajan ja rataverkon haltijan on korvattava muille liikenteenharjoittajille virheellisten tai puutteellisten tietojen pohjalta tehdyistä tarjouksista aiheutuvat tappiot.</u>

**Perustelu**

Rataverkon haltijan tiedot eivät riitä, sillä niihin ei sisälly rautatieliikenteen harjoittajan kaupallisia tietoja. Aiempien ja/tai nykyisten palveluntarjoajien ja erityisesti vakiintuneiden operaattoreiden on annettava tietoa, jotta kaikki saavat tietoa tasapuolisesti. Yhtenäistäminen tällä tavalla on tarpeen, sillä muutoin toimivaltaisiin viranomaisiin kohdistuu velvollisuuksia, joita ne eivät pysty täyttämään.

**Muutosehdotus 9**

COM(2013) 28 final

5 artikla, uusi kohta 3 kohdan jälkeen

Komission ehdotus	AK:n muutosehdotus
	<u>Toimivaltainen viranomainen voi sulkea unionin ulkopuolisen maan liikenteenharjoittajat tarjouskilpailun ulkopuolelle, jos kyseisissä unionin ulkopuolisissa maissa ei järjestetä tarjouskilpailuja, joihin EU:n jäsenvaltioiden yritykset voivat osallistua.</u>

**Perustelu**

Unionin ulkopuolisille maille ei pitäisi antaa mahdollisuutta osallistua tarjouskilpailuihin EU:n jäsenvaltioissa, jos ne eivät ole avanneet omia markkinoitaan EU:n jäsenvaltioille.

**Muutosehdotus 10**

COM(2013) 28 final

5 artiklan 4 kohta

Komission ehdotus	AK:n muutosehdotus
Jos sitä ei ole kielletty kansallisessa lainsäädännössä, toimivaltaiset viranomaiset voivat päättää tehdä ilman tarjouskilpailua julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia,	Jos sitä ei ole kielletty kansallisessa lainsäädännössä, toimivaltaiset viranomaiset voivat päättää tehdä ilman tarjouskilpailua julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia,
a) joiden keskimääräinen ennakoitu vuosittainen arvo on alle 1 000 000 euroa, tai alle 5 000 000 euroa, jos kyse on julkisia palveluhankintoja koskevista sopimuksista, joihin sisältyy julkisia rautatiepalveluja, tai;	a) joiden keskimääräinen ennakoitu vuosittainen arvo on alle 1 000 000 euroa, tai alle 5 000 000 euroa, jos kyse on julkisia palveluhankintoja koskevista sopimuksista, joihin sisältyy julkisia rautatiepalveluja, tai;
b) jotka koskevat julkisten henkilöliikennepalvelujen tarjoamista määrältään alle 300 000 kilometriä vuodessa, tai alle 150 000 kilometriä vuodessa, jos kyse on julkisia palveluhankintoja koskevista sopimuksista, joihin sisältyy julkisia rautatiepalveluja.	b) jotka koskevat julkisten henkilöliikennepalvelujen tarjoamista määrältään alle 300 000 kilometriä vuodessa, tai alle <del>150 000</del> 500 000 kilometriä vuodessa, jos kyse on julkisia palveluhankintoja koskevista sopimuksista, joihin sisältyy julkisia rautatiepalveluja.

**Perustelu**

Komission julkiselle rautatieliikenteelle ehdottama 150 000 kilometrin vuotuinen raja sulkee käytännössä pois kaikki rautatiereitit, joilla tämä tapa olisi järkevä. Kun raja asetetaan 500 000 kilometriin, voidaan rajata tarjouskilpailumenettelyä koskevaan sääntöön sallittavat poikkeukset tapauksiin, joissa on kyse yhdestä rautatieliikenteen kannalta merkityksellisen pituisesta reitistä, jota liikennöidään rautatieliikenteen näkökulmasta kannattavalla palvelutasolla.

**Muutosehdotus 11**

COM(2013) 28 final

5 artikla, uusi kohta 4 kohdan jälkeen

Komission ehdotus	AK:n muutosehdotus
	<u>Päätös palvelua koskevan sopimuksen tekemisestä ilman tarjouskilpailua toimitetaan direktiivin 2012/34/EY 55 artiklassa tarkoitettulle sääntelyelimelle puolekava lausuntoa varten kahden kuukauden kuluessa.</u>

**Perustelu**

Tämän uuden kohdan tarkoituksena on sallia toimivaltaisten viranomaisten osallistuminen rautatiekuljetusten järjestämiseen, rajoittamatta kuitenkaan toimivaltaisten paikallisviranomaisten oikeutta tehdä palvelua koskevia sopimuksia ilman tarjouskilpailua sisäisten palveluntarjoajien kanssa. Samanaikaisesti tässä kohdassa asetetaan rajat palvelua koskevien sopimusten tekemiselle ilman tarjouskilpailua oligopolitilanteiden välttämiseksi.

**Muutosehdotus 12**

COM(2013) 28 final

5 artikla, uusi kohta 6 kohdan jälkeen

Komission ehdotus	AK:n muutosehdotus
	<u>Jos tätä ei ole kielletty kansallisessa lainsäädännössä, toimivaltaiset viranomaiset voivat päättää tehdä julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen ilman tarjouskilpailua, jos se koskee rautatieliikennettä, muttei muita raideliikenne- muotoja kuten metro- tai raitiotieliikennettä. Poiketen siitä, mitä 4 artiklan 3 kohdassa säädetään, tällaisen sopimuksen voimassaoloaika saa olla enintään kymmenen vuotta, lukuun ottamatta tapauksia, joihin sovelletaan 4 artiklan 4 kohtaa.</u>
	<u>Jos kuitenkin sopimus on tehty ilman tarjouskilpailua ja palvelun laatuindikaattorit osoittavat laadun heikentyneen julkisen palvelun tarjoajan hallittavissa olevista syistä keskimäärin yli 10 prosenttia sopimuksen voimassaoloaikana, sopimuksesta on sen päättyessä järjestettävä tarjouskilpailu. Euroopan komissio vahvistaa kuusi kuukautta tämän asetuksen voimaantulon jälkeen delegoiduissa säädöksissä laadun määrittelmän, joka perustuu erilaisiin tulosindikaattoreihin, joista yksi on täsmällisyys.</u>

**Perustelu**

On aiheellista palauttaa mahdollisuus tehdä sopimuksia ilman tarjouskilpailua, mutta mahdollisuus on rajattava ajallisesti. Jos sopimus ei toimi tyydyttävästi, toimivaltaisen viranomaisen on automaattisesti järjestettävä tarjouskilpailu.

**Muutosehdotus 13**

COM(2013) 28 final

5 a artiklan 2 kohta

Komission ehdotus	AK:n muutosehdotus
Toimivaltainen viranomainen voi täyttää ensimmäisessä alakohdassa säädetyn vaatimuksen jollakin seuraavista tavoista:	Toimivaltainen viranomainen voi täyttää ensimmäisessä alakohdassa säädetyn vaatimuksen <u>erilaisin mittakaavaetuja edistävin tavoin, joita ovat esimerkiksi seuraavat jollakin seuraavista tavoista:</u>

Komission ehdotus	AK:n muutosehdotus
<p>a) hankkimalla julkista palvelua koskevan sopimuksen täytäntöönpanossa käytettävän liikkuvan kaluston itse tarkoituksenaan asettaa se valitun julkisen liikenteen harjoittajan käyttöön markkinahintaan tai osana julkista palvelua koskevaa sopimusta 4 artiklan 1 kohdan b alakohdan, 6 artiklan ja tarvittaessa liitteen mukaisesti;</p> <p>b) takaamalla julkista palvelua koskevan sopimuksen täytäntöönpanossa käytettävän liikkuvan kaluston rahoituksen markkinahintaan tai osana julkista palvelua koskevaa sopimusta 4 artiklan 1 kohdan b alakohdan, 6 artiklan ja tarvittaessa liitteen mukaisesti. Tällainen takaus voi kattaa jäännösarvoriskin, kunhan mahdollisia voimassa olevia valtioneuvoston sääntöjä noudatetaan.</p> <p>c) sitoutumalla julkista palvelua koskevassa sopimuksessa ottamaan liikkuvan kaluston haltuunsa markkinahintaan sopimuksen voimassaolon päättyessä.</p> <p>[...]</p>	<p>a) hankkimalla julkista palvelua koskevan sopimuksen täytäntöönpanossa käytettävän liikkuvan kaluston itse tarkoituksenaan asettaa se valitun julkisen liikenteen harjoittajan käyttöön markkinahintaan tai osana julkista palvelua koskevaa sopimusta 4 artiklan 1 kohdan b alakohdan, 6 artiklan ja tarvittaessa liitteen mukaisesti;</p> <p>b) takaamalla julkista palvelua koskevan sopimuksen täytäntöönpanossa käytettävän liikkuvan kaluston rahoituksen markkinahintaan tai osana julkista palvelua koskevaa sopimusta 4 artiklan 1 kohdan b alakohdan, 6 artiklan ja tarvittaessa liitteen mukaisesti. Tällainen takaus voi kattaa jäännösarvoriskin, kunhan mahdollisia voimassa olevia valtioneuvoston sääntöjä noudatetaan.</p> <p>c) sitoutumalla julkista palvelua koskevassa sopimuksessa ottamaan liikkuvan kaluston haltuunsa markkinahintaan sopimuksen voimassaolon päättyessä;</p> <p>d) <u>sopimalla naapurialueiden paikallis-viranomaisten kanssa yhteistyöjärjestelyistä, joiden ansiosta saadaan käyttöön suurempi liikkuva kalusto;</u></p> <p>e) <u>pyytämällä jäsenvaltiolta tukea liikkuvan kaluston jäännösarvon takuumenetelmän täydennykseksi.</u></p> <p>[...]</p>

### Perustelu

Mitään paikallista rahoittamismenetelmää ei pidä sulkea pois (takuu, lunastus, suora osto tai muu). Valtio-taso ei kuitenkaan saa väistää vastuutaan ja siirtää rasitetta perusteettomasti paikallisviranomaisille. Lain-säädäntö- ja sääntelykehysten on oltava sellainen, että se edistää liikkuvan kaluston markkinoita suosimalla muun muassa mittakaavaetuja ja tarkoituksenmukaisia rahoitusjärjestelyjä.

### Muutosehdotus 14

COM(2013) 28 final

8 artiklan 2 a kohta

Komission ehdotus	AK:n muutosehdotus
<p>Rautateiden julkisen henkilöliikenteen julkista palvelua koskevia sopimuksia, jotka on tehty 1 päivän tammikuuta 2013 ja 2 päivän joulukuuta 2019 välisenä aikana, voidaan soveltaa niiden voimassaolon päättymispäivään asti. Niitä ei kuitenkaan missään tapauksessa saa soveltaa 31 päivän joulukuuta 2022 jälkeen.</p>	<p>Rautateiden julkisen henkilöliikenteen julkista palvelua koskevia sopimuksia, jotka on tehty <u>tämän asetuksen voimaantulopäivän 1 päivän tammikuuta 2013</u> ja 2 päivän joulukuuta 2019 välisenä aikana, voidaan soveltaa niiden voimassaolon päättymispäivään asti. Niitä ei kuitenkaan missään tapauksessa saa soveltaa 31 päivän joulukuuta 2022 jälkeen. <u>Tätä säännöstä ei sovelleta ennen asetuksen voimaantulopäivää tehtyihin sopimuksiin.</u></p>

**Perustelu**

Ehdotettujen muutosten pitäisi tulla voimaan asetuksen voimaantulopäivänä. Säännöstä ei pitäisi soveltaa aiemmin tehtyihin sopimuksiin.

**Muutosehdotus 15**

COM(2013) 29 final

Johdanto-osan 10 kappale

Komission ehdotus	AK:n muutosehdotus
<p>Direktiivin 2012/34/EU nykyiset vaatimukset koskevat ainoastaan oikeudellista, organisatorista ja päätöksenteon riippumattomuutta. Tämä ei kokonaisuudessaan sulje pois mahdollisuutta ylläpitää integroituja rakenteita, vaan ne ovat sallittuja, kunhan riippumattomuus mainituilla kolmella alueella varmistetaan. Päätöksenteon riippumattomuuden osalta on varmistettava, että asianmukaisilla varotoimilla suljetaan pois integroidun rakenteen määräsvalta rataverkon haltijan päätöksenteossa. Kaikkia vertikaalisesti integroituneissa yrityksissä olevia mahdollisuuksia toimia kilpailijoita syrjivällä tavalla ei kuitenkaan pystytä poistamaan edes toteuttamalla tällaiset varotoimet täysimääräisinä. Erityisesti ristiintukemismahdollisuus säilyy integroiduissa rakenteissa edelleen, tai sääntelyelinten on ainakin erittäin vaikeaa valvoa ristiintukemisen estämiseksi laadittuja varotoimia. Infrastruktuurin hallinnan ja liikenteen harjoittamisen institutionaalinen eriyttäminen on tuloksellisin tapa ratkaista nämä ongelmat.</p>	<p>Direktiivin 2012/34/EU nykyiset vaatimukset koskevat ainoastaan oikeudellista, organisatorista ja päätöksenteon riippumattomuutta. Tämä ei kokonaisuudessaan sulje pois mahdollisuutta ylläpitää integroituja rakenteita, vaan ne ovat sallittuja, kunhan riippumattomuus mainituilla kolmella alueella varmistetaan <u>haltijan ja liikenteenharjoittajien välinen riippumattomuus olennaisten toimintojen eli reitien jakamista ja infrastruktuurin käyttömaksuja sekä asema, investointeja ja huoltoa koskevan päätöksenteon osalta</u>. Päätöksenteon riippumattomuuden osalta on varmistettava, että asianmukaisilla varotoimilla suljetaan pois integroidun rakenteen määräsvalta rataverkon haltijan päätöksenteossa. Kaikkia vertikaalisesti integroituneissa yrityksissä olevia mahdollisuuksia toimia kilpailijoita syrjivällä tavalla ei kuitenkaan pystytä poistamaan edes toteuttamalla tällaiset varotoimet täysimääräisinä. Erityisesti ristiintukemismahdollisuus säilyy integroiduissa rakenteissa edelleen, tai sääntelyelinten on ainakin erittäin vaikeaa valvoa ristiintukemisen estämiseksi laadittuja varotoimia. Infrastruktuurin hallinnan ja liikenteen harjoittamisen institutionaalinen eriyttäminen on tuloksellisin tapa ratkaista nämä ongelmat.</p>

**Perustelu**

Komission lähtökohtana on ideologinen pääperiaate, jonka mukaan toimintojen täydellinen eriyttäminen on ratkaisusta paras. Se on pelkkä ideologinen periaate, jolla ei ole sijaa ehdotetussa direktiivissä, sillä direktiivin tulee pysyä tältä osin luonteeltaan neutraalina.

**Muutosehdotus 16**

COM(2013) 29 final

6 artiklan 2 kohta

Komission ehdotus	AK:n muutosehdotus
<p>Euroopan komissio ehdottaa direktiivin 2012/34/EU 6 artiklan 2 kohdan poistamista.</p>	<p>Muutetaan direktiivin 2012/34/EU 6 artiklan 2 kohtaa seuraavasti:</p> <p>Jäsenvaltiot saavat myös määrätä <u>kohtuuttomien liiketoimintakustannusten välttämiseksi</u>, että <del>tämä</del> erottaminen edellyttää erillisten yksiköiden perustamista yksittäiseen yritykseen, <u>mikäli yrityksessä on alle 3 000 työntekijää ja sen toiminta rajoittuu paikallisliikenteeseen, jota harjoitetaan alle 150 kilometrin pituisella rataverkko-osuudella tai että infrastruktuuria ja liikennettä hoitavat erilliset yksiköt.</u></p>

**Perustelu**

Rataverkon haltijan ja liikennepalvelun tarjoajan institutionaaliseen erottamiseen liittyen olisi suositeltavaa, että nykyiset säännöt pidettäisiin ennallaan sellaisten yhtiöiden osalta, joiden toiminta rajoittuu alueellisten palvelujen tarjoamiseen. Olisi otettava huomioon, että kun on kyse pienistä tahoista, jotka tarjoavat palveluja tietyllä rataverkko-osuudella, institutionaalinen erottaminen voi merkitä yhtiöiden merkittävää pirstoutumista ja toimintakustannusten nousua ja sitä kautta julkisista varoista maksetun korvauksen nousua.

**Muutosehdotus 17**

COM(2013) 29 final

7 artiklan 1 kohta

Komission ehdotus	AK:n muutosehdotus
Jäsenvaltioiden on varmistettava, että rataverkon haltija suorittaa kaikki 3 artiklan 2 kohdassa tarkoitetut toiminnot ja on kaikista rautatieyrityksistä riippumaton.	Jäsenvaltioiden on varmistettava, että rataverkon haltija suorittaa kaikki 3 artiklan 2 kohdassa tarkoitetut toiminnot ja on kaikista rautatieyrityksistä riippumaton <u>olennaisten toimintojen eli reittien jakamista ja infrastruktuurin käyttömaksuja sekä asemia, investointeja ja huoltoa koskevan päätöksenteon osalta.</u>
Rataverkon haltijan riippumattomuuden takaamiseksi jäsenvaltioiden on varmistettava, että rataverkon haltijat on organisoitu yksiköiksi, jotka ovat oikeudellisesti erillisiä kaikista rautatieyrityksistä.	Rataverkon haltijan riippumattomuuden takaamiseksi jäsenvaltioiden on varmistettava, että rataverkon haltijat on organisoitu yksiköiksi, jotka ovat oikeudellisesti erillisiä kaikista rautatieyrityksistä <u>voivat toissijaisuusperiaatteen mukaisesti järjestää asian haluamallaan tavalla.</u>

**Muutosehdotus 18**

COM(2013) 29 final

7 artiklan 5 kohta

Komission ehdotus	AK:n muutosehdotus
Jos rataverkon haltija tämän direktiivin voimaantulopäivänä kuuluu vertikaalisesti integroituneeseen yritykseen, jäsenvaltiot voivat päättää jättää soveltamatta tämän artiklan 2–4 kohtaa. Tällaisessa tapauksessa kyseisen jäsenvaltion on varmistettava, että rataverkon haltija suorittaa kaikki 3 artiklan 2 kohdassa tarkoitetut toiminnot ja on tosiasiallisesti organisaation ja päätöksenteon osalta 7a–7c artiklassa säädettyjen vaatimusten mukaisesti riippumaton kaikista rautatieyrityksistä.	<del>Jos rataverkon haltija tämän direktiivin voimaantulopäivänä kuuluu vertikaalisesti integroituneeseen yritykseen,</del> jäsenvaltiot voivat päättää jättää soveltamatta tämän artiklan 2–4 kohtaa. Tällaisessa tapauksessa kyseisen jäsenvaltion on varmistettava, että rataverkon haltija suorittaa kaikki 3 artiklan 2 kohdassa tarkoitetut toiminnot ja on tosiasiallisesti organisaation ja päätöksenteon osalta 7a–7c artiklassa säädettyjen vaatimusten mukaisesti riippumaton kaikista rautatieyrityksistä.

**Perustelu**

Mahdollistaa paluun integroituun malliin riippumatta siitä, mikä on tilanne direktiivin voimaantulon hetkellä.

**Muutosehdotus 19**

COM(2013) 29 final

7 b artiklan 3 kohta

Komission ehdotus	AK:n muutosehdotus
Rataverkon haltijalla on oltava hallintoneuvosto, joka koostuu vertikaalisesti integroituneen yrityksen todellisten omistajien edustajista.	Rataverkon haltijalla on oltava hallintoneuvosto, joka koostuu vertikaalisesti integroituneen yrityksen todellisten omistajien edustajista <u>ja toimivaltaisten paikallis- ja alueviranomaisten edustajista, jos nämä eivät jo kuulu rataverkon haltijan hallintoneuvostoon.</u>
[...]	[...]

**Perustelu**

Paikallis- ja alueviranomaiset ovat rautatiejärjestelmän keskeisiä toimijoita. Ne on siksi otettava mukaan luonnollisessa monopoliasemassa olevan rataverkon haltijan päätöksenteko- ja valvontaelimiin. Ne ovat yhteystaho liikenteenharjoittajien ja loppukäyttäjien välillä ja tuntevat loppukäyttäjien tarpeet.

**Muutosehdotus 20**

COM(2013) 29 final

7 b artiklan 5 kohta

Komission ehdotus	AK:n muutosehdotus
[...] Muun kuin c kohdassa tarkoitetun henkilöstön siirtyminen rataverkon haltijan ja vertikaalisesti integroituneen yrityksen muiden oikeussubjektien välillä sallitaan ainoastaan, jos voidaan varmistaa, ettei arkaluontoista tietoa välity niiden välillä.	[...] Muun kuin c kohdassa tarkoitetun henkilöstön siirtyminen rataverkon haltijan ja vertikaalisesti integroituneen yrityksen muiden oikeussubjektien välillä sallitaan <del>ainoastaan, jos voidaan varmistaa, ettei arkaluontoista tietoa välity niiden välillä.</del> <u>Asianomaisen henkilöstön on kuitenkin kauppaoikeuden käytäntöjen mukaisesti noudatettava liikesalaisuutta aiemman toimintansa osalta.</u>

**Perustelu**

Sovelletaan suhteellisuusperiaatetta. Arkaluonteisen tiedon käsite on liian epämääräinen siihen, että sen perusteella estettäisiin henkilöstön siirtyminen rautatiealan konsernien sisällä. Karenssiajat ja nk. kiinanmuurit ovat riittäviä estämään "arkaluonteisen" tiedon siirtymisen rautatiealan konsernin tytäryhtiöiden välillä. Kuten kauppaoikeudessa on käytäntönä, kyseisen henkilöstön on kuitenkin noudatettava liikesalaisuutta.

**Muutosehdotus 21**

COM(2013) 29 final

7 b artikla, uusi kohta 7 kohdan jälkeen

Komission ehdotus	AK:n muutosehdotus
	<u>Euroopan komission on annettava viimeistään 1 päivänä tammikuuta 2019 liikkuviin työntekijöihin sovellettavia täsmällisiä säännöksiä, joilla estetään polkumyynti ja palkkakilpailu; tätä varten on harkittava erityistä junahenkilökunnan sertifiointimenettelyä.</u>

**Perustelu**

Rautatiealalla on tarpeen välttää polkumyynti- ja palkkakilpailuilmiöitä, joita esiintyy tie- ja meriliikenteessä.

**Muutosehdotus 22**

COM(2013) 29 final

7c artikla

Komission ehdotus	AK:n muutosehdotus
Vaatumustenmukaisuuden todentamismenettely	Vaatumustenmukaisuuden todentamismenettely
1. Komissio päättää jäsenvaltion pyynnöstä tai omasta aloitteestaan, täyttääkö vertikaalisesti integroituneeseen yritykseen kuuluva rataverkon haltija 7a ja 7b artiklassa säädetyt vaatimukset ja onko kyseiset vaatimukset pantu täytäntöön asianmukaisella tavalla sen varmistamiseksi, että	1. Komissio päättää jäsenvaltion pyynnöstä tai omasta aloitteestaan, täyttääkö <del>vertikaalisesti integroituneeseen yritykseen kuuluva</del> rataverkon haltija <u>Z</u> , 7a ja 7b artiklassa säädetyt vaatimukset ja onko kyseiset vaatimukset pantu täytäntöön asianmukaisella tavalla sen varmistamiseksi, että

Komission ehdotus	AK:n muutosehdotus
<p>kaikille rautatieyrityksille tarjotaan yhtäläiset toimintaedellytykset ja asiaankuuluvilla markkinoilla ei ole vääristymiä.</p>	<p>kaikille rautatieyrityksille tarjotaan yhtäläiset toimintaedellytykset ja asiaankuuluvilla markkinoilla ei ole vääristymiä.</p>
<p>2. Komissiolla on oikeus pyytää ja saada kohtuullisen ajan kuluessa kaikki tarvittavat tiedot jäsenvaltiolta, johon kyseinen vertikaalisesti integroitunut yritys on sijoittautunut. Komission on kuultava asiaankuuluvaa sääntelyelintä tai asiaankuuluvia sääntelyelimiä ja tarvittaessa 57 artiklassa tarkoitettua sääntelyelinten verkostoa.</p>	<p>2. Komissiolla on oikeus pyytää ja saada kohtuullisen ajan kuluessa kaikki tarvittavat tiedot <u>asianomaiselta</u> jäsenvaltiolta, <del>johon kyseinen vertikaalisesti integroitunut yritys on sijoittautunut</del>. Komission on kuultava asiaankuuluvaa sääntelyelintä tai asiaankuuluvia sääntelyelimiä, <u>asiaankuuluvia toimivaltaisia viranomaisia</u> ja tarvittaessa 57 artiklassa tarkoitettua sääntelyelinten verkostoa.</p>
<p>3. Jäsenvaltiot voivat rajoittaa 10 artiklassa tarkoitettuja käyttöoikeuksia niiden rautatieyritysten osalta, jotka kuuluvat samaan vertikaalisesti integroituneeseen yritykseen kuin rataverkon haltija, jos komissio ilmoittaa jäsenvaltiolle, että 1 kohdan mukaista pyyntöä ole tehty, tai jos komission esittämän pyynnön tarkastelu on kesken tai jos komissio päättää 62 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyn mukaisesti, että</p>	<p>3. Jäsenvaltiot voivat rajoittaa 10 artiklassa tarkoitettuja käyttöoikeuksia <del>niiden</del> rautatieyritysten osalta, <del>jotka kuuluvat samaan vertikaalisesti integroituneeseen yritykseen kuin rataverkon haltija</del>, jos komissio ilmoittaa jäsenvaltiolle, että 1 kohdan mukaista pyyntöä ole tehty, tai jos komission esittämän pyynnön tarkastelu on kesken tai jos komissio päättää 62 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyn mukaisesti, että</p>
<p>a) komission 2 kohdan mukaisiin tietopyyntöihin ei ole saatu riittäviä vastauksia, tai</p>	<p>a) komission 2 kohdan mukaisiin tietopyyntöihin ei ole saatu riittäviä vastauksia, tai</p>
<p>b) kyseinen rataverkon haltija ei täytä 7a ja 7b artiklassa säädettyjä vaatimuksia, tai</p>	<p>b) kyseinen rataverkon haltija ei täytä <u>Z</u>, 7a ja 7b artiklassa säädettyjä vaatimuksia, tai</p>
<p>c) edellä 7a ja 7b artiklassa säädettyjä vaatimuksia ei ole pantu riittävällä tavalla täytäntöön sen varmistamiseksi, että kaikille rautatieyrityksille taattaisiin yhtäläiset toimintaedellytykset ja ettei markkinoilla ole vääristymiä siinä jäsenvaltiossa, johon kyseinen rataverkon haltija on sijoittautunut.</p>	<p>c) edellä <u>Z</u>, 7a ja 7b artiklassa säädettyjä vaatimuksia ei ole pantu riittävällä tavalla täytäntöön sen varmistamiseksi, että kaikille rautatieyrityksille taattaisiin yhtäläiset toimintaedellytykset ja ettei markkinoilla ole vääristymiä siinä jäsenvaltiossa, johon kyseinen rataverkon haltija on sijoittautunut.</p>
<p>Komissio tekee päätöksensä kohtuullisen ajan kuluessa.</p>	<p>Komissio tekee päätöksensä <del>kohtuullisen ajan</del> <u>30 työpäivän</u> kuluessa.</p>
<p>4. Kyseinen jäsenvaltio voi pyytää komissiota kumoamaan 62 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen 3 kohdassa tarkoitettua päätöksensä, kun jäsenvaltio osoittaa komissiota tyydyttävällä tavalla, ettei kyseisen päätöksen taustalla olleita syitä enää ole. Komissio tekee päätöksensä kohtuullisen ajan kuluessa.</p>	<p>4. Kyseinen jäsenvaltio voi pyytää komissiota kumoamaan 62 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen 3 kohdassa tarkoitettua päätöksensä, kun jäsenvaltio osoittaa komissiota tyydyttävällä tavalla, ettei kyseisen päätöksen taustalla olleita syitä enää ole. Komissio tekee päätöksensä <del>kohtuullisen ajan</del> <u>30 työpäivän</u> kuluessa.</p>
<p>5. Sanotun rajoittamatta 1–4 kohdan soveltamista 7a ja 7b artiklassa säädettyjen vaatimusten jatkuvaa noudattamista valvoo 55 artiklassa tarkoitettu sääntelyelin. Kaikilla hakijoilla on oikeus tehdä valitus sääntelyelimelle, jos ne katsovat, ettei kyseisiä vaatimuksia noudateta. Tällaisen valituksen osalta sääntelyelin päättää 56 artiklan 9 kohdassa vahvistettujen määräaikojen puitteissa kaikista tilanteen korjaamiseksi tarvittavista toimenpiteistä.</p>	<p>5. Sanotun rajoittamatta 1–4 kohdan soveltamista <u>Z</u>, 7a ja 7b artiklassa säädettyjen vaatimusten jatkuvaa noudattamista valvoo 55 artiklassa tarkoitettu sääntelyelin. Kaikilla hakijoilla on oikeus tehdä valitus sääntelyelimelle, jos ne katsovat, ettei kyseisiä vaatimuksia noudateta. Tällaisen valituksen osalta sääntelyelin päättää 56 artiklan 9 kohdassa vahvistettujen määräaikojen puitteissa kaikista tilanteen korjaamiseksi tarvittavista toimenpiteistä.</p>

## Perustelu

Komissio syrjii vertikaalisesti integroituneita yrityksiä. Komission tekemien tarkastusten olisi oltava laajuudeltaan samanlaisia sekä integroituneissa yrityksissä että eriytyneissä yrityksissä. Komission, kuten muidenkin valvontaelinten, on noudatettava täsmällisiä määräaikoja kaikkien toimijoiden oikeusvarmuuden parantamiseksi.



**Muutosehdotus 23**

COM(2013) 29 final

7 d artiklan 1 kohta

Komission ehdotus	AK:n muutosehdotus
Koordinointikomitea	Koordinointikomitea
<p>1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että rataverkon haltijat perustavat ja organisoivat kutakin verkkoa varten koordinointikomitean. Tällaisen komitean jäsenyyden on oltava avoin ainakin rataverkon haltijalle, 8 artiklan 3 kohdassa tarkoitetulla tavalla tunnetuille hakijoille sekä pyynnöstä mahdollisille hakijoille, niitä edustaville organisaatioille, rautateiden tavaraliikenteen ja henkilöliikennepalvelujen käyttäjien edustajille ja tarvittaessa alue- ja paikallisviranomaisille. Jäsenvaltioiden edustajat ja kyseinen sääntelyelin on kutsuttava koordinointikomitean kokouksiin tarkkailijoina.</p>	<p>1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että rataverkon haltijat perustavat ja organisoivat kutakin, <u>joko valtakunnallista, alueellista tai paikallista</u> verkkoa varten koordinointikomitean. Tällaisen komitean jäsenyyden on oltava avoin ainakin rataverkon haltijalle, 8 artiklan 3 kohdassa tarkoitetulla tavalla tunnetuille hakijoille sekä pyynnöstä mahdollisille hakijoille, niitä edustaville organisaatioille, rautateiden tavaraliikenteen ja henkilöliikennepalvelujen käyttäjien edustajille ja <u>asiaankuuluville</u> alue- ja paikallisviranomaisille. Jäsenvaltioiden edustajat ja kyseinen sääntelyelin on kutsuttava koordinointikomitean kokouksiin tarkkailijoina.</p>

**Perustelu**

Alue- ja paikallisviranomaiset ovat liikennepoliitikan keskeisiä toimijoita, joten niiden on ehdottomasti kuuluttava koordinointikomiteaan.

**Muutosehdotus 24**

COM(2013) 29 final

7 e artiklan 1 kohta

Komission ehdotus	AK:n muutosehdotus
Rataverkon haltijoiden eurooppalainen verkosto	Rataverkon haltijoiden eurooppalainen verkosto
<p>1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että rataverkon haltijat osallistuvat verkostoon ja tekevät siinä yhteistyötä unionin rautatieinfrastruktuurin kehittämiseksi, jotta varmistettaisiin erityisesti Euroopan laajuisen liikenneverkon oikea-aikainen ja tehokas toteuttaminen; tähän sisältyvät ydinverkkokäytävät, asetuksen (EU) N:o 913/2010 mukaiset rautateiden tavaraliikennekäytävät ja päätöksen 2012/88/EU mukainen Euroopan rautatieliikenteen hallintajärjestelmän (ERTMS) käyttöönottosuunnitelma.</p> <p>Komissio on verkoston jäsen. Se sovittaa yhteen ja tukee verkoston toimintaa ja antaa verkostolle tarvittaessa suosituksia. Se varmistaa aktiivisen yhteistyön asiaankuuluvien rataverkon haltijoiden välillä.</p>	<p>1. Jäsenvaltioiden on <u>kahden kuukauden kuluessa tämän direktiivin täytäntöönpanosta vaadittava</u> <del>varmistettava</del>, että rataverkon haltijat osallistuvat verkostoon ja tekevät siinä yhteistyötä unionin rautatieinfrastruktuurin kehittämiseksi, jotta varmistettaisiin erityisesti Euroopan laajuisen liikenneverkon oikea-aikainen ja tehokas toteuttaminen; tähän sisältyvät ydinverkkokäytävät, asetuksen (EU) N:o 913/2010 mukaiset rautateiden tavaraliikennekäytävät ja päätöksen 2012/88/EU mukainen Euroopan rautatieliikenteen hallintajärjestelmän (ERTMS) käyttöönottosuunnitelma <u>sekä tehokas rajatylittävä alueellinen yhteistyö rautatiealalla.</u></p> <p>Komissio on verkoston jäsen. Se sovittaa yhteen ja tukee verkoston toimintaa ja antaa verkostolle tarvittaessa suosituksia. Se varmistaa aktiivisen yhteistyön asiaankuuluvien rataverkon haltijoiden välillä. <u>Se raportoi verkoston edistymisestä alueiden komitealle ja 57 artiklassa tarkoitettulle sääntelyelinten verkostolle vähintään joka toinen vuosi.</u></p>

**Perustelu**

Rataverkon haltijoiden eurooppalainen verkosto tarjoaa tilaisuuden rajat ylittävien käytännön ongelmien käsittelemiseen oikealla tasolla. Paikallisviranomaiset on otettava siihen mukaan. Myös sääntelyelinten verkostolle on tiedotettava rataverkon haltijoiden verkoston kehittämisestä.

**Muutosehdotus 25**

COM(2013) 29 final

Uusi artikla 7 e artiklan jälkeen

Komission ehdotus	AK:n muutosehdotus
	<u>Rataverkon haltija nimeää keskuudestaan edustajan, jonka tehtävänä on hoitaa suhteita paikallis- tai alueviranomaisiin. Edustajan on voitava vastata paikallis- tai alueviranomaisten pyyntöihin rataverkon haltijan nimissä viiden päivän kuluessa.</u>

**Perustelu**

Samalla kun rataverkon haltijoiden toimivaltuuksia lisätään, ne on saatettava suurempaan vastuuseen kansainvälisellä tasolla rataverkon haltijoiden verkoston kautta mutta toisaalta myös paikallistasolla. Paikallis- ja alueviranomaisten yhteystahon on oltava todellinen keskitetty asiointitaho, joka pystyy vastaamaan nopeasti esitettyihin kysymyksiin.

**Muutosehdotus 26**

COM(2013) 29 final

10 artikla, uusi kohta 2 kohdan jälkeen

Komission ehdotus	AK:n muutosehdotus
	<u>Asemien syrjimättömien käyttöoikeuksien varmistamiseksi asemien ja laitureiden haltijoiden on asetettava liikenteenharjoittajien ja kaikkien halukkaiden saataville verkkoon valituslomake. Saaduista valituksista on raportoitava vuosittain sääntelyelimille ja asiaankuuluville toimivaltaisille viranomaisille.</u>

**Perustelu**

Muun muassa paikallis- ja alueviranomaisten, joiden edun mukaista on varmistaa, että käyttäjille on tarjolla laadukas liikennetarjonta, on voitava arvioida käyttöoikeuden syrjimättömyyttä säännöllisin väliajoin.

**Muutosehdotus 27**

COM(2013) 29 final

11 artiklan 2 kohta

Komission ehdotus	AK:n muutosehdotus
Määrittääkseen, vaarantuisiko julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen taloudellinen tasapaino, 55 artiklassa tarkoitetun yhden tai useamman asianomaisen sääntelyelimen on tehtävä puolueeton taloudellinen arviointi ja päätöksensä ennalta määritettyjen perusteiden mukaisesti. Niiden on määritettävä tämä, jos jokin seuraavista toimittaa asiaa koskevan pyynnön kuukauden kuluessa aiottua henkilöliikennettä koskevan tiedon saamisesta 38 artiklan 4 kohdan mukaisesti:	Määrittääkseen, vaarantuisiko julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen taloudellinen tasapaino, 55 artiklassa tarkoitetun yhden tai useamman asianomaisen sääntelyelimen on tehtävä puolueeton taloudellinen arviointi ja päätöksensä ennalta määritettyjen perusteiden mukaisesti. Niiden on määritettävä tämä, jos jokin seuraavista toimittaa asiaa koskevan pyynnön <u>kahden</u> kuukauden kuluessa aiottua henkilöliikennettä koskevan tiedon saamisesta 38 artiklan 4 kohdan mukaisesti:

Komission ehdotus	AK:n muutosehdotus
a) julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen tehnyt yksi tai useampi toimivaltainen viranomainen;	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;	b) muu asiaan liittyvä toimivaltainen viranomainen, jolla on tämän artiklan nojalla oikeus rajoittaa käyttöoikeutta;
c) rataverkon haltija;	c) rataverkon haltija;
d) julkisia palveluhankintoja koskevaa sopimusta täyttämään paneva rautatieyrittäjä.	d) julkisia palveluhankintoja koskevaa sopimusta täyttämään paneva rautatieyrittäjä.

### Perustelu

Yhden kuukauden määräaika on liian lyhyt julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen taloudellista tasapainoa horjuttavaa uutta liikennepalvelua koskevien vastalauseiden esittämiseen.

### Muutosehdotus 28

COM(2013) 29 final

13 a artiklan 1 kohta

Komission ehdotus	AK:n muutosehdotus
Yhteiset tieto- ja integroidut matkalippujärjestelmät	Yhteiset tieto- ja integroidut matkalippujärjestelmät
<p>1. Sanotun rajoittamatta asetuksen (EY) N:o 1371/2007 ja direktiivin 2010/40/EU soveltamista jäsenvaltiot voivat vaatia kotimaan henkilöliikennettä harjoittavia rautatieyrittäjiä osallistumaan yhteiseen tietojärjestelmään ja integroiduun matkalippujärjestelmään matkalippujen, suorien lippujen ja paikkavarausten tarjontaa varten tai päättää valtuuttaa toimivaltaiset viranomaiset perustamaan tällaisen järjestelmän. Jos tällainen järjestelmä perustetaan, jäsenvaltioiden on varmistettava, ettei se luo markkinavääristymiä eikä syrjintää rautatieyrittäjien välillä ja että sitä hallinnoi julkinen tai yksityinen oikeussubjekti tai kaikkien henkilöliikennettä harjoittavien rautatieyrittäjien liitto.</p>	<p>1. Sanotun rajoittamatta asetuksen (EY) N:o 1371/2007 ja direktiivin 2010/40/EU soveltamista jäsenvaltioiden <del>voivat vaatia</del> <u>on vaadittava</u> kotimaan henkilöliikennettä harjoittavia rautatieyrittäjiä osallistumaan yhteiseen tietojärjestelmään ja integroiduun matkalippujärjestelmään matkalippujen, suorien lippujen ja paikkavarausten tarjontaa varten tai päättää valtuuttaa toimivaltaiset viranomaiset perustamaan tällaisen järjestelmän. <del>Jos</del> <u>Kun</u> tällainen järjestelmä perustetaan, jäsenvaltioiden on varmistettava, ettei se luo markkinavääristymiä eikä syrjintää rautatieyrittäjien välillä ja että sitä hallinnoi julkinen tai yksityinen oikeussubjekti tai kaikkien henkilöliikennettä harjoittavien rautatieyrittäjien liitto.</p> <p><u>Kyseiseen oikeussubjektiin tai liittoon on kuuluttava paikallis- ja alueviranomaisten edustajia, joilla on täydet valtuudet osallistua päätöksentekoon.</u></p>

### Perustelu

Tämä artikla on oikeusperusta alueiden tavoitteelle yhdenmukaistaa matkalippujärjestelmää kilpailulle avoimilla markkinoilla. Ne voivat sen avulla käsitellä erilaisia vakiintuneiden operaattoreiden hallinnoimien asemien matkalippujärjestelmissä ilmenneitä ongelmia.

Valtakunnallista palvelua tarjoavat yritykset olisi velvoitettava osallistumaan kansalliseen tietojärjestelmään, sillä liitännäispalvelujen kehittäminen on ratkaiseva tekijä joukkoliikenteen ja erityisesti rautatieliikenteen houkuttelevuuden parantamisessa. Paikallisviranomaisten olisi siten oltava mukana järjestelmän hallintoelimi-

**Muutosehdotus 29**

COM(2013) 29 final

59 artikla, uusi kohta 3 kohdan jälkeen

Komission ehdotus	AK:n muutosehdotus
	<u>Edellä olevaa 7 artiklaa ja 7 a – 7 c artiklaa ei sovelleta vertikaalisesti integroituneisiin yrityksiin, jotka hallinnoivat alle 150 kilometrin pituista rataverkkoa tai tarjoavat yksinomaan lähirautatiepalveluita, jos kyseiset palvelut ovat osa rautatietoimintaan liittyvien meri- ja sisävesisatamien varusteiden sivutoimista hallinnointia, sanotun kuitenkaan vaikuttamatta tämän direktiivin 13 artiklan 3 kohdan soveltamiseen tai lyhyen matkan rahtikuljetuksiin (short-liner).</u>

**Perustelu**

Tämän muutosehdotuksen tarkoituksena on sulkea 7 artiklan ja 7 a – 7 c artiklan soveltamisalan ulkopuolelle pienet rautatieverkot sekä lähitoiminnot, joilla vastataan paikallisiin, suhteellisen kehittymättömiin tarpeisiin. Samalla muistutaan palvelujen syrjimättömästä käyttöoikeudesta.

**Muutosehdotus 30**

COM(2013) 29 final

59 artikla, uusi kohta 3 kohdan jälkeen

Komission ehdotus	AK:n muutosehdotus
	<u>Edellä olevaa 7 artiklaa ja 7 a – 7 c artiklaa ei sovelleta vertikaalisesti integroituneisiin yrityksiin, jotka hallinnoivat tämän direktiivin 32 artiklan 3 kohdassa tarkoitettuja erityisiä investointihankkeita, jotka kilpailevat suoraan muiden liikennemuotojen kanssa.</u>

**Perustelu**

Tämän muutosehdotuksen tarkoituksena on johdonmukaisesti direktiivin 2012/34/EU säännösten kanssa sulkea 7 artiklan ja 7 a – 7 c artiklan soveltamisalan ulkopuolelle ne ”erityiset investointihankkeet”, joiden kannattavuus voidaan taata vain erittäin pitkällä aikavälillä.

**Muutosehdotus 31**

COM(2013) 27 final

Johdanto-osan 29 kappale

Komission ehdotus	AK:n muutosehdotus
Jotta voidaan tehokkaasti varmistaa, että virasto hoitaa tehtävänsä, jäsenvaltioiden ja komission olisi oltava edustettuina viraston hallintoneuvostossa, jolla olisi oltava tarvittava toimivalta, mukaan lukien valtuudet vahvistaa talousarvio ja hyväksyä vuotuiset ja monivuotiset työohjelmat.	Jotta voidaan tehokkaasti varmistaa, että virasto hoitaa tehtävänsä, jäsenvaltioiden ja komission olisi oltava edustettuina viraston hallintoneuvostossa, jolla olisi oltava tarvittava toimivalta, mukaan lukien valtuudet vahvistaa talousarvio ja hyväksyä vuotuiset ja monivuotiset työohjelmat, <u>ja alueiden komiteaa ja edustavia elimiä on kuultava näistä aiheista.</u>

**Perustelu**

Edustavien rautatiealan elinten verkostoa ja alueiden komiteaa olisi kuultava viraston vuotuista ja monivuotista työohjelmaa hyväksyttäessä, sillä viraston työn tulokset ja painopisteet koskevat myös niitä.

**Muutosehdotus 32**

COM(2013) 27 final

33 artiklan 5 kohta

Komission ehdotus	AK:n muutosehdotus
Edellä 2 kohdan c ja d alakohdassa tarkoitettujen toimilupien ja todistusten antamisesta vastaavien kansallisten viranomaisten on ilmoitettava virastolle kuukauden kuluessa jokaisesta päätöksestä antaa, uusia, muuttaa tai kumota asianomainen toimilupa tai todistus.	Edellä 2 kohdan c ja d alakohdassa tarkoitettujen toimilupien ja todistusten antamisesta vastaavien kansallisten viranomaisten on ilmoitettava virastolle kuukauden kuluessa jokaisesta päätöksestä antaa, uusia, muuttaa, <u>hylätä</u> tai kumota asianomainen toimilupa tai todistus <u>niitä koskevine perusteluineen</u> . Virasto vahvistaa tai kumoaa kunkin päätöksen kuukauden kuluessa ja kuulee asianomaisia osapuolia.

**Perustelu**

Tarkoitus on välttää se, että kansalliset viranomaiset käyttävät loppuun Euroopan unionin tuomioistuinta edeltävät oikeustiet tehtyjä päätöksiä vastaan, minkä johdosta Euroopan rautatievirasto tulisi ottaa mukaan sellaisten kansallisten päätösten vahvistamiseen tai kumoamiseen, jotka ovat ristiriidassa yhtenäisen euroopalaisen rautatiealueen hengen kanssa.

**Muutosehdotus 33**

COM(2013) 27 final

48 artiklan 5 kohta

Komission ehdotus	AK:n muutosehdotus
Hallintoneuvosto myös hyväksyy ja saattaa ajan tasalle strategisen monivuotisen työohjelman vuosittain viimeistään 30 päivänä marraskuuta. Komission lausunto on otettava huomioon. Euroopan parlamenttia ja 34 artiklassa tarkoitettuja verkostoja on kuultava luonnoksesta. Hyväksytty monivuotinen työohjelma toimitetaan jäsenvaltioille, Euroopan parlamentille, neuvostolle, komissiolle sekä 34 artiklassa tarkoitetuille verkostoille.	Hallintoneuvosto myös hyväksyy ja saattaa ajan tasalle strategisen monivuotisen työohjelman vuosittain viimeistään 30 päivänä marraskuuta. Komission lausunto on otettava huomioon. Euroopan parlamenttia, <u>alueiden komiteaa</u> ja 34 artiklassa tarkoitettuja verkostoja on kuultava luonnoksesta. Hyväksytty monivuotinen työohjelma toimitetaan jäsenvaltioille, Euroopan parlamentille, neuvostolle, komissiolle, <u>alueiden komitealle</u> sekä 34 artiklassa tarkoitetuille verkostoille.

**Perustelu**

Myös alueiden komiteaa olisi kuultava viraston monivuotista työohjelmaa hyväksyttäessä, sillä paikallis- ja alueviranomaiset osallistuvat liikkuvan kaluston rahoittamiseen, ja yhteentoimivuuden ja turvallisuuden parantaminen on suoraan niiden edun mukaista.

**Muutosehdotus 34**

COM(2013) 27 final

54 artiklan 1 kohta

Komission ehdotus	AK:n muutosehdotus
Valituslautakunnassa voidaan hakea muutosta päätöksiin, jotka virasto on tehnyt 12, 16, 17 ja 18 artiklan nojalla.	Valituslautakunnassa voidaan hakea muutosta päätöksiin, jotka virasto on tehnyt 12, 16, 17 ja 18 artiklan nojalla, <u>tai valittaa siitä, että virasto ei ole vastannut määräajan kuluessa</u> .

**Perustelu**

Siitä, että virasto ei ryhdy toimiin tai tee päätöstä asetetussa määräajassa, on voitava valittaa.

**Muutosehdotus 35**

COM(2013) 27 final

56 artiklan 1 kohta

Komission ehdotus	AK:n muutosehdotus
<p>Valitusta tutkiessaan valituslautakunnan on toimittava ripeästi. Se kehottaa muutoksenhakumenettelyn osapuolia aina tarvittaessa esittämään asetettuja määräaikoja noudattaen huomautuksensa valituslautakunnalta tai muilta muutoksenhakumenettelyn osapuolilta vastaanotetuista tiedoksiantoista. Muutoksenhakumenettelyn osapuolilla on oikeus esittää suullisia huomautuksia.</p>	<p>Valitusta tutkiessaan valituslautakunnan on toimittava ripeästi. Se kehottaa muutoksenhakumenettelyn osapuolia aina tarvittaessa esittämään asetettuja määräaikoja noudattaen huomautuksensa valituslautakunnalta tai muilta muutoksenhakumenettelyn osapuolilta vastaanotetuista tiedoksiantoista. Muutoksenhakumenettelyn osapuolilla on oikeus esittää suullisia huomautuksia.</p> <p><u>Valituslautakunta tutkii kaikki valitukset ja tilanteesta riippuen pyytää tarvittavat tiedot ja aloittaa asianomaisten osapuolten kuulemisen kuukauden kuluessa valituksen vastaanottamisesta. Valituslautakunnan on ratkaistava kaikki valitukset, ryhdyttävä tarvittaviin toimenpiteisiin tilanteen korjaamiseksi ja ilmoitettava asianomaisille osapuolille päätöksestään ja sen perusteluista ennalta määritetyssä kohdallisessa määräajassa ja joka tapauksessa viimeistään kahden kuukauden kuluttua kaikkien tarvittavien tietojen vastaanottamisesta. Jos virasto ei ole reagoinut asetetussa määräajassa, valituslautakunta voi antaa hallinnollisen määräyksen, johon liittyy tarvittaessa seuraamusmaksu.</u></p>

**Perustelu**

On tärkeää antaa yksityiskohtaiset säännökset menettelyistä ja määräajoista, joita sovelletaan valitusten käsittelyyn valituslautakunnassa (esimerkiksi valituksen vastaanottohetki olisi määriteltävä, jotta voidaan laskea määräaika sen jälkeen, kun menettely on aloitettu).

Valituslautakunnalle olisi annettava erityisvaltuuksia, jotta se voisi varmistaa päätöstensä täytäntöönpanon esimerkiksi määräyksen tai seuraamusmaksun (uhkasakon) avulla etenkin silloin, jos toimiin ei ole ryhdytty asetetussa määräajassa.

**Muutosehdotus 36**

COM(2013) 27 final

Uusi artikla 77 artiklan jälkeen

Komission ehdotus	AK:n muutosehdotus
	<p><u>1. Virasto ryhtyy tekemään 12, 16, 17 ja 18 artiklassa tarkoitettuja päätöksiä [2 vuoden kuluttua tämän asetuksen voimaantulosta]. Mainittuun päivään asti jäsenvaltiot jatkavat asiaankuuluvan lainsäädännön ja asetusten soveltamista.</u></p>

Komission ehdotus	AK:n muutosehdotus
	<p><u>2. Ylimääräisen 1 kohdassa mainitusta päivästä lasketta-</u> <u>van 42 kuukauden siirtymäkauden aikana jäsenvaltiot voi-</u> <u>vat edelleen antaa todistuksia ja lupia 12, 16, 17 ja 18 ar-</u> <u>tiklan säännöksistä poiketen ja ehdoilla, jotka komissio</u> <u>määrittelee niiden soveltamiseksi 75 artiklan mukaisesti</u> <u>hyväksytyissä säännöissä. Ennen päätösten tekemistä viras-</u> <u>ton on arvioitava.</u></p> <p>— <u>heikentävätkö päätökset rautateiden turvallisuustasoa</u> <u>ja/tai</u></p> <p>— <u>johtavatko ne mielivaltaiseen syrjintään tai rautatieli-</u> <u>kennepalvelun liiallisen rajoittamiseen.</u></p> <p><u>Virasto voi pyytää asiaankuuluvia kansallisia turvallisuusvi-</u> <u>ranomaisia muuttamaan päätöstä, lykkäämään päätöksen</u> <u>soveltamista tai kumoamaan päätöksen. Jos kansallinen tur-</u> <u>vallisuusviranomainen kieltäytyy, virasto voi saattaa asian</u> <u>komission ja 75 artiklassa tarkoitetun komitean käsiteltä-</u> <u>väksi.</u></p>

### Perustelu

Virastoon olisi Euroopan lentoturvallisuusvirastoon lentokoneiden hyväksyntävastuun osalta sovelletun siirtymäkauden mallin mukaan sovellettava siirtymämekanismia, jotta se voisi rekrytoida asteittain tarvittavaa lisähenkilöstöä ja antaa henkilökunnalle koulutusta uusiin tehtäviin.

### Muutosehdotus 37

COM(2013) 30 final

Liite I, 4.2 kohta

Komission ehdotus	AK:n muutosehdotus
	<p><u>3. Kustannusseuranta</u></p> <p><u>Ehdotettujen toimenpiteiden kustannus-hyötyanalyysissa</u> <u>otetaan huomioon muun muassa seuraavat:</u></p> <p>— <u>ehdotettujen toimenpiteiden kustannukset,</u></p> <p>— <u>soveltamisalan laajentamisesta koskemaan rataverkkojen</u> <u>ja kalustoyksikköjen tiettyjä alaryhmiä saatava hyöty</u> <u>yhteentoimivuuden kannalta,</u></p> <p>— <u>pääomakustannusten ja maksujen aleneminen mittakaa-</u> <u>vaetujen ja kalustoyksikköjen tehostetun käytön ansios-</u> <u>ta,</u></p> <p>— <u>investointi- ja ylläpito/käyttökustannusten aleneminen</u> <u>kilpailun lisääntyessä valmistajien ja huoltoyritysten vä-</u> <u>lillä,</u></p> <p>— <u>ympäristöedut raidejärjestelmän teknisten parannusten</u> <u>ansioista,</u></p> <p>— <u>toiminnan turvallisuuden paraneminen.</u></p> <p><u>Lisäksi arvioinnissa on otettava huomioon ratkaisun enna-</u> <u>koidut vaikutukset kaikkien asianomaisten operaattoreiden</u> <u>ja talouden toimijoiden, kuten paikallis- ja alueviranomais-</u> <u>ten, kannalta.</u></p>

**Perustelu**

Tämä nykyisen direktiivin teksti (liite I, 4.2 kohta) olisi palautettava, jotta kaikkien kaavailtujen teknisten ratkaisujen kustannukset ja hyödyt arvioitaisiin jokaisen yhteentoimivuuden teknisen eritelmän osalta. Näin käyttöön otetut ratkaisut olisivat mahdollisimman kannattavia muun muassa paikallis- ja alueviranomaisten näkökulmasta.

Bryssel 8. lokakuuta 2013

*Alueiden komitean  
puheenjohtaja*

Ramón Luis VALCÁRCEL SISO

---