



EUROOPAN
KOMISSIO

Bryssel 30.1.2013
COM(2013) 28 final

2013/0028 (COD)

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS

**asetuksen (EY) N:o 1370/2007 muuttamisesta rautateiden kotimaan henkilöliikenteen
markkinoiden avaamisen osalta**

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

{SWD(2013) 10 final}
{SWD(2013) 11 final}

PERUSTELUT

1. EHDOTUKSEN TAUSTA

Komissio esitteli 28. maaliskuuta 2011 hyväksytyssä vuoden 2011 liikennepolitiikan valkoisessa kirjassa¹ näkemyksensä yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta eli rautateiden sisämarkkinoista, joilla eurooppalaiset rautatieyritykset voisivat tarjota palveluja ilman tarpeettomia teknisiä ja hallinnollisia esteitä.

Useissa toimintapolitiittisissa aloitteissa on tunnustettu rautatieinfrastruktuurin potentiaali toimia sisämarkkinoiden runkona ja edistää kestäväää kasvua. Eurooppa-neuvoston tammikuun 2012 päätelmissä korostettiin kokonaisuudessaan yhdenmukaisen sisämarkkinoiden kasvupotentiaalin täysimääräisen hyödyntämisen – ja siten myös verkkotoimialoihin liittyvien toimenpiteiden – tärkeyttä. Vakauden, kasvun ja työllisyyden edistämisestä 30. toukokuuta 2012 annetussa komission tiedonannossa korostetaan, että on tärkeää vähentää edelleen sääntelytaakkaa ja markkinoille tulon esteitä rautatiealalla. Komissio myös hyväksyi sisämarkkinoiden hallinnoinnin parantamisesta 6. kesäkuuta 2012 tiedonannon², jossa samoin korostetaan liikennealan merkitystä.

Viimeksi kuluneen vuosikymmenen aikana on kolmen lainsäädäntöpaketin avulla pyritty avaamaan rautateiden kansallisia markkinoita ja parantamaan rautateiden kilpailukykyä ja yhteentoimivuutta EU:n tasolla. Rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista annetussa, joulukuussa 2007 julkaistussa asetuksessa (EY) N:o 1370/2007 vahvistetaan puitteet julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten tekemiselle ja julkisen palvelun velvoitteiden korvaamiselle muttei yhteistä lähestymistapaa rautateiden henkilöliikenteen sopimusten tekemiselle. EU:n uudesta lainsäädännöstä huolimatta rautateiden osuus EU:n sisäisestä liikenteestä on edelleen vähäinen.

1.2 Käsiteltävät ongelmat

Sidosryhmät katsovat, että rautateiden henkilöliikennepalvelujen laatu ja toiminnan tehokkuus ovat nykyisessä oikeuskehityksessä epätydyttävät. Vuoden 2012 eurobarometrikyselyyn vastanneista 54 prosenttia oli tyytymättömiä kansalliseen ja alueelliseen rautatiejärjestelmään. Vuoden 2011 kuluttajamarkkinoiden tulostaulun³ mukaan junamatkustajien yleinen tyytyväisyys sai arvosanan 6,7/10 eli huomattavasti huonomman kuin useimmat kulutushyödykkeet ja palvelut. Kuluttajien keskuudessa rautatieliikenne saa huonommat arvosanat kuin mikään muu liikennemuoto (varsinkin kaupunkiliikenne ja lentoyhtiöt saivat parempia arvosanoja), ja se on 30 palvelumarkkinan joukossa vasta tilalla 27. Parhaiten ja huonoiten toimivien rautatiejärjestelmien toiminnan tehokkuudessa on huomattavia eroja. Nämä erot johtuvat suurista eroista liikkuvan kaluston ja infrastruktuurin käytössä ja työvoiman tuottavuudessa. Toiminnan tehokkuuserot johtavat muita talouden sektoreja suurempaan julkisen rahoituksen tarpeeseen (ottamatta huomioon infrastruktuurin rahoitusta), sillä monet rautatieyritykset tuottavat tappiota.

Rautatieyritysten palvelutason ja toiminnan tehokkuuden parantamisen tiellä on useita esteitä. Esteet liittyvät ensinnäkin pääsyyn kotimaan henkilöliikennepalvelujen markkinoille ja kilpailupaineen puuttumiseen. Monissa jäsenvaltioissa nämä markkinat on suljettu kilpailulta, mikä ei ainoastaan rajoita niiden kasvua vaan luo myös eroja markkinansa avanneiden ja avaamatta jättäneiden jäsenvaltioiden välille. Jäsenvaltioiden erilaiset lähestymistavat

¹ Valkoinen kirja: Yhtenäistä Euroopan liikennealuetta koskeva etenemissuunnitelma – Kohti kilpailukykyistä ja resurssitehokasta liikennejärjestelmää, KOM(2011) 144.

² Sisämarkkinoiden hallinnoinnin parantaminen, COM(2012) 259.

³ http://ec.europa.eu/consumers/consumer_research/cms_en.htm;

rautateiden kotimaan henkilöliikenteen markkinoiden avaamiseen ovat esteenä aitojen sisämarkkinoiden syntymiselle rautateiden henkilöliikenteen alalla.

Valtaosaa kotimaan henkilöliikenteen palveluista ei kuitenkaan tarjota kaupallisin perustein, joten sitä harjoitetaan julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten perusteella. Koska ei ole olemassa yhteisiä EU:n sääntöjä, joita voitaisiin soveltaa tällaisten sopimusten tekemiseen, jotkin jäsenvaltiot tekevät näitä sopimuksia tarjouskilpailujen kautta ja toiset taas suoraan ilman tarjouskilpailua. EU:n alueella käytössä olevien sääntelyjärjestelmien kirjavuuden takia rautatieyritysten on vaikea hyödyntää täysimääräisesti sisämarkkinoiden tarjoamia toimintamahdollisuuksia. Tästä syystä tämä lainsäädäntöpaketti kattaa myös julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten kilpailutuksen, kilpailun esteet kuten soveltuvan liikkuvan kaluston saatavuuden tällaisista sopimuksista kilpaileville potentiaalisille tarjouksentekijöille sekä matkustajia hyödyttävät integroidut matkalippujärjestelmät.

1.3 Yleiset tavoitteet

Euroopan unionin liikennepolitiikan yleisenä tavoitteena on perustaa sisämarkkinat, jotka osaltaan edistävät hyvää kilpailukykyä sekä taloudellisen toiminnan harmonista, tasapainoista ja kestävää kehittämistä. Liikenteen valkoisessa kirjassa vuodelta 2011 todettiin, että keskipitkän matkan henkilöliikenteestä valtaosan pitäisi kulkea rautateillä vuoteen 2050 mennessä. Tämä liikennemuotosiirtymä edistäisi osaltaan kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä 20 prosentilla, kuten älykkään, kestävän ja osallistavan kasvun Eurooppa 2020-strategiassa⁴ esitetään. Valkoisessa kirjassa tultiin siihen tulokseen, että mitään merkittäviä liikennealan muutoksia ei saada aikaan ilman riittävän raideinfrastruktuurin tukea ja infrastruktuurin käytön järjeistämistä.

Osana neljättä rautatiepakettia tämän ehdotuksen yleisenä tavoitteena on parantaa rautateiden henkilöliikenteen laatua ja tehostaa sen toimintaa. Näin parannettaisiin rautateiden kilpailukykyä ja houkuttelevuutta muihin liikennemuotoihin nähden ja kehitettäisiin edelleen yhtenäistä eurooppalaista rautatiealuetta.

1.4 Eritystavoitteet

Tämä ehdotus käsittää yhteiset säännöt rautateiden henkilöliikenteen julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten tekemiseksi sekä tarjouskilpailun onnistumismahdollisuuksien lisäämiseksi toteutettavat liitännäistoimet.

Julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten kilpailuttamisen pakollisuuden tavoitteena on lisätä kilpailupainetta kotimaan rautatiemarkkinoilla henkilöliikenteen määrän kasvattamiseksi ja sen laadun parantamiseksi. Raideliikenteen sopimusten kilpailuttamisella voidaan myös saada parempaa vastinetta julkiseen liikenteeseen käytetyille varoille. Sopimuksentekomenettelyä koskevat yhteiset säännöt auttavat luomaan yhtenäisemmät liiketoimintaolosuhteet rautatieyrityksille. Nämä ehdotukset liittyvät yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta (uudelleenlaadittu) 21 päivänä marraskuuta 2012 annettuun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviin 2012/34/EU⁵ ehdotettuihin muutoksiin, joissa esitetään avointen infrastruktuurin käyttöoikeuksien antamista rautatieyrityksille ja syrjimätöntä pääsyä rautatieinfrastruktuuriin koskevien säännösten vahvistamista.

⁴ Komission tiedonanto: Eurooppa 2020 – Älykkään, kestävän ja osallistavan kasvun strategia, KOM(2010) 2020.

⁵ EUVL L 343, 14.12.2012, s. 32.

2. KUULEMISTEN JA VAIKUTUSTENARVIOINTIEN TULOKSET

Komissio pyysi vaikutustenarvointiprosessinsa tueksi ulkoista konsulttia valmistelevaan selvityksen ja suorittamaan kohdennetun kuulemisen. Selvitys käynnistyi joulukuussa 2011, ja loppuraportti toimitettiin syyskuussa 2012.

Sidosryhmien näkemysten keräämiseksi käytettiin useita erilaisia kohdennetun kuulemisen menetelmiä avoimen kuulemisen sijaan. Yksilölliset kyselylomakkeet lähetettiin 1. maaliskuuta ja 16. huhtikuuta 2012 välisenä aikana rautatiealaan liittyville 427 sidosryhmälle (rautatieyrityksille, rataverkon haltijoille, liikenneministeriöille, turvallisuusviranomaisille, ministeriöille, edustuselimille, työntekijäjärjestöille jne.). Matkustajien näkemyksiä kerättiin Eurobarometri-tutkimuksella, joka saavutti 25 000 ihmistä tasaisesti niissä 25 jäsenvaltiossa, joissa on rautateitä. Alueiden komitean verkoston avulla oltiin yhteydessä paikallis- ja alueviranomaisiin.

Kuulemisia täydennettiin 29. toukokuuta 2012 järjestetyllä sidosryhmätapaamisella (jossa oli noin 85 osallistujaa), 24. syyskuuta järjestetyllä konferenssilla (noin 420 osallistujaa) ja tiettyjen sidosryhmien haastatteluilla vuoden 2012 aikana. Komission henkilöstö tapasi (rautatieyrityksiä edustavan) Euroopan rautatieyritysten yhteisön (Community of European Railway), Euroopan henkilöliikenteen harjoittajien järjestön (European Passenger Transport Operators), Euroopan liikennealan työntekijäliiton (European Transport Workers' Federation), Euroopan matkustajaliiton (European Passengers' Federation), eurooppalaisten rataverkon haltijoiden (European Rail Infrastructure Managers) ja julkisen liikenteen kansainvälisen liiton UITP:n (International Association for Public Transport) edustajia. Sidosryhmien kanssa järjestettiin lisäksi erityiskokouksia Ranskassa, Saksassa, Alankomaissa, Puolassa, Ruotsissa ja Yhdistyneessä kuningaskunnassa.

Vastaajista suurin osa (60 prosenttia) oli samaa mieltä siitä, että uudet avoimet käyttöoikeudet, pakollinen tarjouskilpailu tai niiden yhdistelmä voisivat vauhdittaa markkinoiden yhdentymistä. Suosituin vaihtoehto (55 prosenttia vastaajista) oli avoin käyttöoikeus rautateiden kotimaan henkilöliikenteen infrastruktuuriin siten, että tehdään ensin taloudellisen tasapainon testi, jolla arvioidaan mahdolliset vaikutukset julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen kannattavuuteen. Nykyjärjestelyihin suhtauduttiin hyvin kielteisesti (ainoastaan 20 prosenttia vastaajista kannatti niitä). Työntekijöiden edustajat ennakoivat rautateiden kotimaan henkilöliikenteen markkinoiden avautumisen johtavan työolojen huononemiseen ja lakkojen lisääntymiseen.

Pakollisen kilpailuttamisen osalta 45 prosenttia vastaajista kannatti joustavia vaihtoehtoja kuten julkisten hankintojen neuvottelumenettelyä ja siirtymäaikoja, joiden kuluessa kaikki julkisia palveluhankintoja koskevat sopimukset tullaan vähitellen kilpailuttamaan (80 prosenttia vastaajista).

Suurin osa vastaajista (60 prosenttia) oli sitä mieltä, että liikkuvaa kalustoa vuokraavat yritykset auttaisivat parantamaan liikkuvan kaluston saantia, ja selkeä enemmistö (75 prosenttia) edellytti rajoituksetonta pääsyä rataverkon haltijan toimittamiin teknisiin tietoihin. Integroidun matkalippujärjestelmän osalta pidettiin parempana ei-sitovia säännöksiä tai valtuutuslausekkeita vapaaehtoisia sopimuksia varten kuin pakollisia toimenpiteitä EU:n tai jäsenvaltioiden tasolla.

Rautatiealan alakohtaista neuvottelukomiteaa kuultiin 26. maaliskuuta ja 19. kesäkuuta eritoten eri vaihtoehtoista ja niiden yhteiskunnallisten vaikutusten arvioimisesta.

Komissio arvioi voimassa olevan sääntelykehyksen uudistamisen eri vaihtoehtojen määrälliset ja laadulliset vaikutukset edellä mainitun ulkoisen selvityksen ja sidosryhmien kuulemisprosessin tulosten pohjalta.

Vaikutustenarviointi osoitti, että seuraavien toimenpiteiden yhdistelmä olisi paras taloudellisten, ympäristöllisten ja yhteiskunnallisten vaikutusten kannalta, ja se tuottaisi 21–29 miljardin nettonykyarvon vuosina 2019–2035:

- laajasti määriteltyt avoimet käyttöoikeudet ja niiden vaikutuksia julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten taloudelliseen tasapainoon arvioiva testi,
- julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten kilpailuttaminen,
- vapaaehtoiset kansalliset integroidut matkalippujärjestelmät, ja
- jäsenvaltioille asetettava velvoite taata, että julkiseen tarjouskilpailuun osallistuva rautatieyrittäjä saa syrjimättömästi käyttöönsä soveltuvaa liikkuvaa kalustoa.

3. EHDOTUKSEN OIKEUDELLINEN SISÄLTÖ

3.1 Toimivaltaisen paikallisen viranomaisen määritelmä (2 artiklan c alakohta)

Tämä muutos lisää oikeusvarmuutta, sillä siinä täsmennetään, että 'toimivaltainen paikallinen viranomainen' toimii taajamissa tai maaseutualueilla eikä kansallisen alueen laajemmissa osissa.

3.2 Täsmennykset siihen, miten toimivaltaiset viranomaiset määrittelevät julkisen palvelun velvoitteet ja julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten maantieteellisen soveltamisalan (2 artiklan e alakohta ja uusi 2 a artikla)

Tässä artiklassa säädetään joustavasta mutta muodollisesta ja avoimesta menettelystä julkisen palvelun velvoitteiden määrittämiseksi sekä julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten maantieteellisestä soveltamisalasta, jos toimivaltaiset viranomaiset katsovat, että julkisen vallan toimet ovat tarpeen, jotta voidaan varmistaa poliittisesti toivottava liikkuvuuden taso niiden vastuulla olevalla alueella. Artiklassa edellytetään, että toimivaltaiset viranomaiset laativat julkista liikennettä koskevia suunnitelmia, joissa määritellään julkista henkilöliikennettä koskevan politiikan tavoitteet sekä julkisen henkilöliikenteen tarjontaa ja suorituskykyä koskevat mallit. Artiklassa myös säädetään, että toimivaltaisten viranomaisten on perusteltava niiden julkisen palvelun velvoitteiden luonne ja laajuus, jotka ne aikovat asettaa julkisen liikenteen harjoittajille, sekä julkista palveluhankintaa koskevan sopimuksen soveltamisala tarkoituksena saavuttaa julkista liikennettä koskevissa suunnitelmissa määritellyt tavoitteet. Toimivaltaisten viranomaisten on käytettävä perussopimuksen yleisiin periaatteisiin perustuvia kriteerejä, joita ovat sopivuus, välttämättömyys ja oikeasuhteisuus, sekä taloudellisia kriteerejä, kuten kustannustehokkuus ja rahoituksen kestävyys. Artiklassa myös edellytetään, että toimivaltaiset viranomaiset takaavat intressitahojen, mm. matkustajia ja työntekijöitä edustavien järjestöjen ja liikenteenharjoittajien, asianmukaisen kuulemisen. Raideliikenteen osalta artiklassa edellytetään, että riippumattoman rautateiden sääntelyelimen olisi varmistettava menettelyn oikeudellinen tarkastelu. Lisäksi artiklassa asetetaan joustava kynnysmäärä jokaiselle julkista palveluhankintaa koskevan sopimuksen kohteena olevalle rautateiden henkilöliikenteen enimmäisvolyyymille, jotta voidaan taata tehokas kilpailu ja ottaa samalla huomioon rautateiden henkilöliikenteen markkinoiden vaihteleva koko ja hallinnollinen rakenne eri jäsenvaltioissa.

3.3 Toiminnallisten, teknisten ja taloudellisten tietojen toimittaminen kilpailutettavan julkista palveluhankintaa koskevan sopimuksen kohteena olevasta rautateiden henkilöliikenteestä (4 artiklan 6 kohta ja uusi 4 artiklan 8 kohta)

Uudessa 4 artiklan 8 kohdassa toimivaltaiset viranomaiset velvoitetaan toimittamaan tiettyjä toiminnallisia, teknisiä ja taloudellisia tietoja julkista palveluhankintaa koskevasta sopimuksesta kilpaileville potentiaalisille tarjousentekijöille, jotta nämä voivat tehdä

perustellun päätöksen ja jotta kilpailu lisääntyisi. Lisäksi 4 artiklan 6 kohdan muutoksessa selvennetään, että toimivaltaisten viranomaisten on selkeästi ilmoitettava tarjouskilpailumenettelyä koskevissa asiakirjoissa, jos ne edellyttävät julkisen liikenteen harjoittajilta tiettyjen sosiaalisten vaatimusten noudattamista.

3.4 Ylärajat, jotka koskevat volyymiltään pienten sopimusten tekemistä ilman tarjouskilpailua tai pienten tai keskisuurten yritysten kanssa ilman tarjouskilpailua tehtäviä sopimuksia (5 artiklan 4 kohta)

Tällä säännöksellä otetaan käyttöön tietyt ylärajat, jotka koskevat volyymiltään pienten rautatieliikennesopimusten tekemistä ilman tarjouskilpailua. Olemassa olevat rajat on suunniteltu linja-autoliikenteen ja muiden raideliikennemuotojen kuin rautateiden mukaan. Rautateitä koskeva ehdotettu yläraja noudattaa sitä logiikkaa, että sopimus voidaan tehdä ilman tarjouskilpailua, jos tarjouskilpailun järjestämisen kustannukset nousevat odotettuja hyötyjä suuremmiksi. Vastaava raja junakilometreinä ilmaistuna heijastaa raideliikenteen tarjoamisen keskimääräistä yksikkökustannusta.

3.5 Rautateiden sopimusten pakollinen kilpailuttaminen (5 artiklan 6 kohta ja 4 artikla)

Asetuksen 5 artiklan 6 kohdan poistaminen vie toimivaltaisilta viranomaisilta mahdollisuuden päättää, tekevätkö ne rautateiden julkista palveluhankintaa koskevan sopimuksen suoraan ilman tarjouskilpailua vai tarjouskilpailun perusteella. Sopimusten kilpailuttamista koskevaa yleistä sääntöä sovelletaan myös rautateihin.

3.6 Sopimusten tekemistä koskevat rajoitukset (uusi 5 artiklan 6 kohta)

Lisätäkseen kilpailua rautatieliikennesopimuksen kilpailuttamisen toteuttamisen jälkeen toimivaltaiset viranomaiset voivat tämän säännöksen mukaisesti päättää, että rautateiden henkilöliikennettä koskevia sopimuksia, jotka kattavat osia samasta verkosta tai reittiosuuksista, tehdään eri rautatieyritysten kanssa. Tätä varten toimivaltaiset viranomaiset voivat päättää rajoittaa saman rautatieyrityksen kanssa tarjouskilpailumenettelyn jälkeen tehtävien sopimusten lukumäärää.

3.7 Rautateiden liikkuvan kaluston saatavuus (uusi 5 a artikla ja uusi 9 a artikla)

Tällä artiklalla puututaan julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten tehokkaan kilpailutuksen tiellä olevaan merkittävään asteeseen ja asetetaan jäsenvaltioille velvoite taata, että liikenteenharjoittajat, jotka haluavat tarjota rautateiden julkisia henkilöliikennepalveluja, saavat tosiasiallisesti ja syrjimättömästi käyttöönsä soveltuvaa rautateiden liikkuvaa kalustoa. Jäsenvaltioissa, joissa ei ole liikkuvan kaluston toimivia vuokramarkkinoita, on toimivaltaisten viranomaisten asia ryhtyä toimenpiteisiin liikkuvan kaluston saatavuuden varmistamiseksi, jotta markkinat saadaan avattua. Koska tilanteet ja tarpeet kuitenkin vaihtelevat maasta toiseen, uudessa säännöksessä mainitaan tavallisimmin käytetyt toimenpiteet, mutta jätetään toimivaltaisille viranomaisille väljät mahdollisuudet valita soveltuvimmat tavat tämän tavoitteen saavuttamiseksi. Liikkuvan kaluston saatavuuden takaamista koskevan menettelyn ja toimenpiteiden yksityiskohdat määritellään tämän asetuksen 9 a artiklassa tarkoitettuun tarkastelumenettelyyn perustuvissa täytäntöönpanosäädöksissä.

3.8 Julkisia palveluhankintoja koskeviin sopimuksiin liittyvien tiettyjen tietojen julkaiseminen (7 artiklan 1 ja 2 kohta)

Tämä säännös velvoittaa toimivaltaiset viranomaiset sisällyttämään julkisen palvelun velvoitteita koskeviin vuosikertomuksiinsa tiedot julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten alkamispäivästä ja kestosta. Nämä lisätiedot ja jäsenvaltioille asetettu velvoite helpottaa toimivaltaisten viranomaisten julkaisemiin vuosikertomuksiin tutustumista lisäävät

jo tehtyjen ja mahdollisten uusien julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten avoimuutta ja auttavat näin liikenteenharjoittajia valmistautumaan tuleviin tarjouskilpailuihin.

3.9 Sopimusten kilpailuttamiseen sovellettava siirtymäaika (8 artiklan 2 kohta)

Tällä säännöksellä tehdään selväksi, että 2. päivään joulukuuta 2019 kestävä kymmenvuotinen siirtymäaika koskee ainoastaan 5 artiklan 3 kohtaa ja toimivaltaisten viranomaisten velvollisuutta järjestää tarjouskilpailu. Kaikkia muita 5 artiklan säännöksiä on alettava soveltaa välittömästi (mm. mahdollisuus tehdä sopimus ilman tarjouskilpailua, jos se tehdään sisäisen liikenteenharjoittajan kanssa, jos sen volyymi on pieni tai jos se tehdään kiireellisenä toimenä, sekä tekopäätöksen oikeudellinen tarkastelu).

3.10 Siirtymäaika ilman tarjouskilpailua tehtäville raideliikenteen sopimuksille (uusi 8 artiklan 2 a kohta)

Tällä säännöksellä otetaan käyttöön ylimääräinen siirtymäaika julkisia raideliikenteen palveluja koskeville sopimuksille, jotka on tehty ilman tarjouskilpailua 1. tammikuuta 2013 ja 2. joulukuuta 2019 välisenä aikana. Kyseiset sopimukset saavat olla käytössä voimassaoloaikansa loppuun asti mutta enintään 31. päivään joulukuuta 2022. Tämä antaa niille rautatieyrityksille, joiden kanssa on tehty julkista palveluhankintaa koskeva sopimus ilman tarjouskilpailua, riittävästi aikaa mukautua ja valmistautua kilpailuttamiseen.

3.11 Valtiotukien ilmoittamista koskevaan poikkeukseen liittyvien asetuksen (EY) N:o 1370/2007 säännösten mukautukset ja valtiontukia koskevien edellytysten yhteensopivuus perussopimuksesta johtuvien vaatimusten kanssa

Ehdottamissaan muutosluonnoksissa asetukseen (EY) N:o 994/98 (valtuusasetus)⁶ komissio ehdotti myös asetuksen (EY) N:o 1370/2007 muuttamista, mikä toisi perussopimuksen 108 artiklan 4 kohdassa ja 109 artiklassa säädettyjä menettelyjä noudattaen valtuusasetuksen piiriin perussopimuksen 93 artiklassa tarkoitetun tuen, joka on tarpeen liikenteen yhteensovittamiseksi tai korvausta julkisten palvelujen käsitteeseen kuuluvien velvoitteiden täyttämistä. Komissio odottaa, että tulevassa ryhmäpoikkeusasetuksessa toistetaan nykyisen poikkeuksen sisältö, paitsi siltä osin kuin asetusta (EY) N:o 1370/2007 muutetaan tällä rautatiealaa koskevalla säädösehdotuksella.

⁶ Ehdotus neuvoston asetukseksi Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 92 ja 93 artiklan soveltamisesta tiettyihin valtion monialaisen tuen muotoihin 7 päivänä toukokuuta 1998 annettun neuvoston asetuksen (EY) N:o 994/98 ja rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista 23 päivänä lokakuuta 2007 annettun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1370/2007 muuttamisesta, COM(2012) 730 final, 5.12.2012.

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS**asetuksen (EY) N:o 1370/2007 muuttamisesta rautateiden kotimaan henkilöliikenteen markkinoiden avaamisen osalta**

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

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

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

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

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon⁷,ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon⁸,

noudattavat tavallista lainsäätämisjärjestystä,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Rautateiden henkilöliikenteen kasvu ei ole viimeksi kuluneen vuosikymmenen aikana riittänyt lisäämään tämän liikennemuodon osuutta henkilöauto- ja lentoliikenteeseen nähden. Rautateiden henkilöliikenteen osuus eri liikennemuodoista Euroopan unionissa on pysynyt suhteellisen vakaasti kuudessa prosentissa. Rautateiden henkilöliikenne ei ole pysynyt mukana tarpeiden kehityksessä tarjonnan eikä laadun suhteen.
- (2) Unionin rautateiden kansainvälisen henkilöliikenteen markkinat avattiin kilpailulle jo vuonna 2010. Lisäksi joissakin jäsenvaltioissa kotimaan henkilöliikenne on avattu kilpailulle joko antamalla avoimet infrastruktuurin käyttöoikeudet tai kilpailuttamalla julkisia palveluhankintoja koskevat sopimukset tai toteuttamalla nämä molemmat.
- (3) Komissio ilmoitti 28 päivänä maaliskuuta 2011 julkaisemassaan liikennepolitiikan valkoisessa kirjassa⁹ aikeestaan toteuttaa rautateiden sisämarkkinat, joilla unionin rautatieyritykset voisivat tarjota kaikentyyppisiä rautateiden liikennepalveluja ilman tarpeettomia teknisiä ja hallinnollisia esteitä.
- (4) Organisoidessaan julkisia henkilöliikennepalveluja toimivaltaisten viranomaisten on varmistettava, että julkisen palvelun velvoitteet ja julkisten palveluhankintoja koskevien sopimusten maantieteellinen kattavuus ovat tarkoituksenmukaiset, riittävät ja oikeassa suhteessa julkista henkilöliikennettä koskevalle politiikalle niiden alueella

⁷ EUVL C , , s. .⁸ EUVL C , , s. .⁹ Valkoinen kirja: Yhtenäistä Euroopan liikennealuetta koskeva etenemissuunnitelma – Kohti kilpailukykyistä ja resurssitehokasta liikennejärjestelmää, KOM(2011) 144.

asetettuihin tavoitteisiin nähden. Tämä politiikka olisi vahvistettava julkista liikennettä koskevissa suunnitelmissa, ja markkinapohjaisille liikenneratkaisuille olisi jätettävä tilaa. Julkista liikennettä koskevien suunnitelmien ja julkisen palvelun velvoitteiden määrittelyprosessi olisi esitettävä avoimesti asianomaisille sidosryhmille ja potentiaalisille markkinoille tulijoille.

- (5) Julkista liikennettä koskevien suunnitelmien vakaan rahoitusaseman varmistamiseksi toimivaltaisten viranomaisten on suunniteltava julkisen palvelun velvoitteet niin, että julkiselle liikenteelle asetetut tavoitteet saavutetaan kustannustehokkaasti ja ottaen huomioon kyseisten velvoitteiden taloudellisten nettovaikutusten korvaaminen; lisäksi niiden on varmistettava julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten mukaisesti tarjottujen julkisten liikennepalvelujen pitkän aikavälin rahoituksen kestävyys.
- (6) Rautateiden julkisen henkilöliikenteen sujumiseksi juohevasti on erityisen tärkeää, että toimivaltaiset viranomaiset noudattavat näitä julkisen palvelun velvoitteita koskevia kriteerejä ja julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten soveltamisalaa, sillä avoimeen käyttöoikeuteen perustuva liikenteenharjoittaminen on sovitettava huolellisesti yhteen julkista palveluhankintaa koskevan sopimuksen piiriin kuuluvan liikenteenharjoittamisen kanssa. Tästä syystä riippumattoman rautateiden sääntelyelimen olisi varmistettava, että tätä menettelyä sovelletaan oikein ja että se on avoin.
- (7) On vahvistettava vuosittainen enimmäisvolyyymi rautateiden henkilöliikenteen julkista palvelua koskeville sopimuksille, jotta helpotetaan tällaisten sopimusten kilpailuttamista ja annetaan toimivaltaisille viranomaisille hieman joustovaraa optimoida volyyymi taloudellisten ja toiminnallisten näkökohtien mukaan.
- (8) Tarjouspyyntöjen laatimisen helpottamiseksi ja tätä myötä kilpailun lisäämiseksi toimivaltaisten viranomaisten on varmistettava, että kaikki tarjouksen jättämisestä kiinnostuneet julkisen liikenteen harjoittajat saavat tietyt tiedot julkista palvelua koskevaan sopimukseen kuuluvista liikennepalveluista ja infrastruktuurista.
- (9) Julkisia palveluja koskevien sopimusten tekemiselle ilman tarjouskilpailua asetettuja tiettyjä ylärajoja on mukautettava rautatieliikenteen osalta niiden erityisten taloudellisten olosuhteiden mukaisesti, joissa tämän sektorin tarjouskilpailut järjestetään.
- (10) Rautateiden henkilöliikenteen sisämarkkinoiden toteuttaminen edellyttää, että tämän sektorin julkisia palveluja koskevien sopimusten kilpailuttamisesta on olemassa yhteiset säännöt, joita sovelletaan yhdenmukaisesti kaikissa jäsenvaltioissa.
- (11) Jotta voitaisiin luoda sellaiset puite-edellytykset, joissa yhteiskunta hyötyy täysimääräisesti rautateiden kotimaan henkilöliikenteen markkinoiden tosiasiallisesta avaamisesta, jäsenvaltioiden on tärkeä taata julkisen liikenteen harjoittajien henkilökunnan sosiaalisen suojelun riittävä taso.
- (12) Toimivaltaisen viranomaisen on asianmukaisin ja tehokkain toimenpitein edistettävä julkisen liikenteen harjoittajien mahdollisuuksia saada käyttöönsä rautateiden liikkuvaa kalustoa, jos markkinat eivät voi sitä taata riittävin taloudellisin ja syrjimättömin edellytyksin.
- (13) Julkisia palveluja koskevista sopimuksista järjestettävien tarjouskilpailujen tiettyjen keskeisten osatekijöiden on oltava täysin avoimet, jotta markkinat voivat reagoida organisoidummin asiaan.

- (14) Asetuksen (EY) N:o 1370/2007 sisäisen logiikan mukaisesti olisi tehtävä selväksi, että 2 päivään joulukuuta 2019 kestävä siirtymäaika viittaa ainoastaan velvollisuuteen kilpailuttaa julkisia palveluja koskevat sopimukset.
- (15) Rautatieyritysten valmistautuminen julkisia palveluja koskevien sopimusten pakollista kilpailuttamista varten vaatii jonkin verran lisää aikaa, 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 voimaantulopäivän ja 3 päivän joulukuuta 2019 välisenä aikana.
- (16) Kun rautateiden kotimaan henkilöliikenteen markkinat on saatu avatuiksi, toimivaltaisten viranomaisten saattaa olla tarpeen ryhtyä toimenpiteisiin kilpailun varmistamiseksi rajoittamalla yhden ja saman rautatieyrityksen kanssa tekemiensä sopimusten lukumäärää; tästä on annettava asianmukaisia säännöksiä.
- (17) Jotta voidaan varmistaa tämän asetuksen 5 a artiklan täytäntöönpanoa koskevat yhdenmukaiset edellytykset, 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 182/2011¹⁰ mukaisesti.
- (18) Asetuksen (EY) N:o 994/98 (valtuusasetus)¹¹ muuttamisen yhteydessä komissio ehdotti myös asetuksen (EY) N:o 1370/2007 muuttamista (COM(2012) 730/3). Jotta valtioon tukiin liittyviä ryhmäpoikkeusasetuksia koskeva lähestymistapa saataisiin yhdenmukaistettua, perussopimuksen 93 artiklassa tarkoitettu tuki, joka on tarpeen liikenteen yhteensovittamiseksi tai korvausta julkisten palvelujen käsitteeseen kuuluvien velvoitteiden täyttämiseksi, olisi saatettava valtuusasetuksen piiriin perussopimuksen 108 artiklan 4 kohdassa ja 109 artiklassa säädettyjä menettelyjä noudattaen.
- (19) Asetus (EY) N:o 1370/2007 olisi sen vuoksi muutettava vastaavasti,
- OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Muutetaan asetus (EY) N:o 1370/2007 seuraavasti:

1. a) Korvataan 2 artiklan c alakohta seuraavasti:

” c) ”toimivaltaisella paikallisella viranomaisella” toimivaltaisista viranomaisista, jonka maantieteellinen toimivalta-alue ei ole valtakunnallinen ja joka huolehtii taajaman tai maaseutualueen liikenteellisistä tarpeista;”
- b) Täydennetään 2 artiklan e alakohta seuraavasti:

¹⁰ EUVL L 55, 28.2.2011, s. 13.

¹¹ Ehdotus neuvoston asetukseksi Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 92 ja 93 artiklan soveltamisesta tiettyihin valtion monialaisen tuen muotoihin 7 päivänä toukokuuta 1998 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 994/98 ja rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista 23 päivänä lokakuuta 2007 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1370/2007 muuttamisesta, COM(2012) 730 final, 5.12.2012.

”Julkisen palvelun velvoitteisiin ei lueta mitään julkisen liikenteen palveluja, joka menevät pidemmälle kuin mikä on välttämätöntä paikallisten tai alueellisten verkostovaikutusten hyödyntämiseksi.”

2. Lisätään 2 a artikla seuraavasti:

”2 a artikla

Julkista liikennettä koskevat suunnitelmat ja julkisen palvelun velvoitteet

1. Toimivaltaisten viranomaisten on laadittava ja saatettava säännöllisesti ajan tasalle julkista liikennettä koskevia suunnitelmia, jotka kattavat niiden vastuulla olevan alueen kaikki liikennemuodot. Kyseisissä julkista liikennettä koskevissa 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 reittiosuoksien rakenne;
 - (b) perusvaatimukset, jotka julkisen liikenteen tarjonnan on täytettävä, esimerkiksi esteetön pääsy, alueiden väliset yhteydet, turvallisuus, liikennemuotojen sisäiset ja niiden väliset liityntäyhteydet tärkeimmissä solmukohdissa, tarjonnan piirteet kuten toiminta-aika, vuorovälit ja kapasiteetin vähimmäiskäyttöaste;
 - (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;
 - (d) hinnoitteluperiaatteet;
 - (e) toiminnalliset vaatimukset kuten polkupyörien kuljettaminen, liikenteen hallinta ja varautumissuunnitelma häiriötilanteita varten.

Laatiessaan julkista liikennettä koskevia suunnitelmia toimivaltaisten viranomaisten on otettava erityisesti huomioon matkustajien oikeuksiin, sosiaaliseen suojeluun, työllisyyteen ja ympäristönsuojeluun sovelletaan säännöt.

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.

2. Julkisten palvelun velvoitteet on laadittava ja julkisia palveluhankintoja koskevat sopimukset tehtävä niihin sovellettavien julkista liikennettä koskevien suunnitelmien mukaisesti.
3. Julkista henkilöliikennettä koskevien julkisen palvelun velvoitteiden eritelmät ja niiden soveltamisala on vahvistettava seuraavasti:
 - (a) ne on määriteltävä 2 artiklan e alakohdan mukaisesti;
 - (b) niiden on oltava tarkoituksenmukaisia julkista liikennettä koskevan suunnitelman tavoitteiden saavuttamiseksi;
 - (c) ne eivät saa ylittää sitä, mikä on tarpeen ja oikeasuhteista julkista liikennettä koskevan suunnitelman tavoitteiden saavuttamiseksi.

Edellä b alakohdassa tarkoitetun tarkoituksenmukaisuuden arvioinnissa on otettava huomioon se, ovatko julkisen vallan toimet henkilöliikenteen tarjoamisessa soveltuva keino päästä julkista liikennettä koskevan suunnitelman tavoitteisiin.

Edellä c alakohdassa tarkoitetussa tarpeellisuuden ja suhteellisuuden arvioinnissa on rautateiden julkisen henkilöliikenteen osalta otettava huomioon yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta (uudelleenlaadittu) 21 päivänä marraskuuta 2012 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston 2012/34/EU¹² 10 artiklan 2 kohdan nojalla tarjotut liikennepalvelut sekä kaikki kyseisen direktiivin 38 artiklan 4 kohdan ensimmäisen virkkeen nojalla rataverkon haltijoille ja sääntelyelimille annetut tiedot.

4. Julkisen palvelun velvoitteiden eritelmillä ja niihin liittyvällä julkisen palvelun velvoitteiden taloudellisten nettovaikutusten korvaamisella
 - (a) on saavutettava julkista liikennettä koskevan suunnitelman tavoitteet mahdollisimman kustannustehokkaasti;
 - (b) on mahdollistettava taloudellisesti julkisen henkilöliikenteen tarjoamisen jatkuminen pitkällä aikavälillä julkista liikennettä koskevassa suunnitelmassa vahvistettujen tavoitteiden mukaisesti.

5. Eritelmiä laatiessaan toimivaltaisen viranomaisen on vahvistettava julkisen palvelun velvoitteiden eritelmien ja niiden soveltamisalan luonnos, perusvaiheet sen arvioimiseksi, täyttävätkö ne 2, 3 ja 4 kohdassa vahvistetut vaatimukset, sekä arvioinnin tulokset.

Toimivaltaisen viranomaisen on kuultava näistä eritelmistä asianmukaisesti keskeisiä sidosryhmiä, vähintäänkin liikenteenharjoittajia, rataverkon haltijoita sekä matkustajia ja työntekijöitä edustavia järjestöjä, ja otettava niiden näkemykset huomioon.

6. Rautateiden julkisen henkilöliikenteen osalta
 - (a) direktiivin 2012/34/EU 55 artiklassa tarkoitetun sääntelyelimen on taattava tässä artiklassa säädetyn arvioinnin ja menettelyn noudattaminen, myös omasta aloitteestaan.
 - (b) julkista palvelua koskevan sopimuksen vuosittainen enimmäisvolyymi junakilometreillä mitattuna on suurempi arvo seuraavista: 10 miljoonaa junakilometriä tai kolmannes julkista palvelua koskevan sopimuksen kohteena olevan kansallisen rautateiden julkisen henkilöliikenteen kokonaisvolyymistä.”

3. Muutetaan 4 artikla seuraavasti:

- (b) Korvataan 1 kohdan a alakohhta seuraavasti:

”a) määriteltävä selkeästi 2 artiklan e alakohdassa ja 2 a artiklassa säädetty julkisen palvelun velvoitteet, jotka julkisen liikenteen harjoittajan on täytettävä, sekä asianomaiset maantieteelliset alueet;”

- (c) Korvataan 1 kohdan b alakohdan viimeinen virke seuraavasti:

”Jäljempänä 5 artiklan 3 kohdan mukaisesti tehdyissä julkisia palveluhankintoja koskevissa sopimuksissa parametrit on määritettävä siten, ettei yksikään korvaus voi ylittää määrää, joka on tarpeen julkisen palvelun velvoitteiden täyttämistä

¹² EUVL L 343, 14.12.2012, s. 32.

aiheutuvia kustannuksia ja siitä kertyviä tuloja koskevien taloudellisten nettovaikutusten kattamiseksi, kun otetaan huomioon julkisen liikenteen harjoittajan kyseisestä toiminnasta saamat tulot ja kohtuullinen voitto;”

(d) Korvataan 6 kohta seuraavasti:

”Jos toimivaltaiset viranomaiset edellyttävät kansallisen lainsäädännön mukaisesti julkisen liikenteen harjoittajilta tiettyjen laatuvaatimusten tai sosiaalisten vaatimusten noudattamista, kyseiset vaatimukset on sisällytettävä tarjouskilpailumenettelyä koskeviin asiakirjoihin ja julkisia palveluhankintoja koskeviin sopimuksiin.”

(e) Lisätään 8 kohta seuraavasti:

”8. Toimivaltaisten viranomaisten on asetettava kaikkien intressitahojen saataville tarjouskilpailuun esitettäväksi tarkoitetun tarjouksen valmistelun kannalta merkitykselliset tiedot. Niihin on sisällytettävä 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.”

4. Muutetaan 5 artikla seuraavasti:

(f) Korvataan 4 kohta seuraavasti:

”4. 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;
- (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.

Jos julkisia palveluhankintoja koskeva sopimus on tehty ilman tarjouskilpailua pienen tai keskisuuren yrityksen kanssa, jolla on käytössään enintään 23 maantieajoneuvoa, edellä mainittuja enimmäismääriä voidaan korottaa joko alle 2 000 000 euroon keskimääräisen ennakoidun vuosittaisen arvon osalta tai alle 600 000 kilometriin vuodessa julkisten henkilöliikennepalvelujen osalta.”

(g) Korvataan 6 kohta seuraavasti:

”Toimivaltaiset viranomaiset voivat päättää, että rautatieyritysten välisen kilpailun lisäämiseksi rautateiden julkista henkilöliikennettä koskevia sopimuksia, jotka kattavat osia samasta verkosta tai reittiosuuksista, tehdään eri rautatieyritysten kanssa. Tätä varten toimivaltaiset viranomaiset voivat ennen tarjouskilpailumenettelyn käynnistämistä päättää rajoittaa saman rautatieyrityksen kanssa tehtävien sopimusten lukumäärää.”

5. Lisätään 5 a artikla seuraavasti:

”5 a artikla

Liikkuva kalusto

1. Jäsenvaltioiden on valtiontukisääntöjen mukaisesti ryhdyttävä tarvittaviin toimenpiteisiin sen takaamiseksi, että liikenteenharjoittajat, jotka haluavat tarjota rautateiden julkisia henkilöliikennepalveluja julkista palvelua koskevan sopimuksen puitteissa, saavat tosiasiallisesti ja syrjimättömästi käyttöönsä rautateiden julkiseen henkilöliikenteeseen soveltuvaa liikkuvaa kalustoa.
2. Jos asianomaisilla markkinoilla ei ole olemassa liikkuvaa kalustoa vuokraavia yrityksiä, jotka vuokraavat 1 kohdassa tarkoitettua liikkuvaa kalustoa syrjimättömissä ja kaupallisesti kannattavissa olosuhteissa kaikille asianomaisille rautateiden julkisen henkilöliikenteen liikenteenharjoittajille, jäsenvaltioiden on taattava, että toimivaltainen viranomainen kantaa liikkuvaan kalustoon liittyvän jäännösarvoriskin valtiontukisääntöjen mukaisesti, jos liikenteenharjoittajat, jotka aikovat osallistua ja kykenevät osallistumaan julkisten palvelujen hankintaa koskevien sopimusten tekemistä varten järjestettävään tarjouskilpailuun, sitä pyytävät pystyäkseen osallistumaan tarjouskilpailuun.

Toimivaltainen viranomainen voi täyttää ensimmäisessä alakohdassa säädetyn vaatimuksen jollakin seuraavista tavoista:

- (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;
- (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 valtiontukisääntöjä noudatetaan.
- (c) sitoutumalla julkista palvelua koskevassa sopimuksessa ottamaan liikkuvan kaluston haltuunsa markkinahintaan sopimuksen voimassaolon päättyessä.

Edellä b ja c alakohdassa tarkoitetuissa tapauksissa toimivaltaisella viranomaisella on oikeus vaatia julkisen liikenteen harjoittajaa siirtämään julkista palvelua koskevan sopimuksen voimassaolon päättyessä liikkuva kalusto uudelle liikenteenharjoittajalle, jonka kanssa tehdään sopimus. Toimivaltainen viranomainen voi velvoittaa uuden julkisen liikenteen harjoittajan ottamaan liikkuvan kaluston haltuunsa. Siirron on tapahduttava markkinahintaan.

3. Jos liikkuva kalusto siirretään uudelle julkisen liikenteen harjoittajalle, toimivaltaisen viranomaisen on annettava tarjouskilpailuasiakirjoissa yksityiskohtaiset tiedot liikkuvan kaluston kunnosta ja kunnossapitokustannuksista.
4. Komissio hyväksyy viimeistään [18 months after the date of entry into force of this Regulation] säädöksiä, joissa vahvistetaan tämän artiklan 2 ja 3 kohdan

soveltamiseksi noudatettavan menettelyn yksityiskohdat. Nämä täytäntöönpanosäädökset annetaan 9 a artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.”

6. Korvataan 6 artiklan 1 kohta seuraavasti:

”1. Kaikkien yleiseen sääntöön tai julkisia palveluhankintoja koskevaan sopimukseen liittyvien korvausten on oltava 4 artiklan säännösten mukaisia riippumatta siitä, miten sopimus on tehty. Kaikenluonteisten korvausten, jotka liittyvät 5 artiklan 3 kohdan mukaisesti ilman tarjouskilpailua tehtyyn julkisia palveluhankintoja koskevaan sopimukseen tai yleiseen sääntöön, on oltava myös liitteen säännösten mukaisia.”

7. Muutetaan 7 artikla seuraavasti:

(h) Korvataan 1 kohta seuraavasti:

”1. Toimivaltaisen viranomaisen on julkaistava kerran vuodessa yhdistelmäraportti, jossa selostetaan sen toimivaltaan kuuluvat julkisen palvelun velvoitteet, julkista palvelua koskevien sopimusten alkamispäivä ja kesto, valitut julkisen liikenteen harjoittajat sekä korvaukset, joita niille on maksettu, ja yksinoikeudet, joita niille on myönnetty korvauksena julkisen palvelun velvoitteiden täyttämistä. Raportissa erotetaan toisistaan linja-autoliikenne ja raideliikenne, ja sen pohjalta on voitava valvoa ja arvioida julkisen liikenneverkon suorituskykyä, laatua ja rahoitusta, ja siinä on tarpeen mukaan annettava tietoja myönnettyjen yksinoikeuksien luonteesta ja laajuudesta. Jäsenvaltioiden on edistettävä näiden raporttien keskitettyä saatavuutta esimerkiksi yhteisen verkkosivuston kautta.”

(i) Lisätään 2 kohtaan seuraava alakohta:

”d) julkista palvelua koskevan sopimuksen aiottu alkamispäivä ja kesto.”

8. Muutetaan 8 artikla seuraavasti:

(j) Korvataan 2 kohdan ensimmäinen alakohta seuraavasti:

”2. Rautateiden, mutta ei muiden raideliikennemuotojen kuten metro- tai raitiotieliikenteen, julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten tekemisessä on noudatettava 5 artiklan 3 kohtaa 3 päivästä joulukuuta 2019 lähtien, sanotun kuitenkin rajoittamatta 3 kohdan soveltamista. Kaikki muiden raideliikennemuotojen ja maantieliikenteen julkisia palveluja koskevat sopimukset on tehtävä 5 artiklan 3 kohdan mukaisesti viimeistään 3 päivästä joulukuuta 2019. Tämän 3 päivänä joulukuuta 2019 päättyvän siirtymäkauden aikana jäsenvaltioiden on toteutettava toimia 5 artiklan 3 kohdan noudattamiseksi asteittain erityisesti kuljetuskapasiteettiin liittyvien vakavien rakenteellisten ongelmien välttämiseksi.”

(k) Lisätään 2 a kohta seuraavasti:

”2 a. 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.”

(l) Korvataan 3 kohdan toisen alakohdan viimeinen virke seuraavasti:

”Edellä d alakohdassa tarkoitettujen sopimusten soveltamista voidaan jatkaa niiden voimassaolon päättymiseen saakka, edellyttäen kuitenkin, että ne ovat voimassa 4 artiklassa säädettyjä aikoja vastaavan rajoitetun ajan.”

9. Lisätään 9 a artikla seuraavasti:

”9 a artikla

Komiteamenettely

1. Komissiota avustaa yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta (uudelleenlaadittu) 21 päivänä marraskuuta 2012 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2012/34/EU¹³ 62 artiklalla perustettu yhtenäisen eurooppalaisen rautatiealueen komitea. Tämä komitea on asetuksessa (EU) N:o 182/2011 tarkoitettu komitea.
2. Jos tähän kohtaan viitataan, sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 5 artiklaa.”

2 artikla

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

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

Tehty Brysselissä

Euroopan parlamentin puolesta
Puhemies

Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja

¹³ EUVL L 343, 14.12.2012, s. 32.