



Bryssel 6.7.2022  
COM(2022) 327 final

2022/0209 (NLE)

Ehdotus

## NEUVOSTON ASETUS

**Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 93, 107 ja 108 artiklan soveltamisesta tiettyihin valtiontuen muotoihin rautatie-, sisävesi- ja multimodaalisen liikenteen alalla**

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

## PERUSTELUT

### 1. EHDOTUKSEN TAUSTA

#### • Ehdotuksen perustelut ja tavoitteet

##### Tausta

Kuten komissio totesi vuotuisessa kestävästä kasvun strategiassaan 2021<sup>1</sup>, liikennettä koskevilla toimenpiteillä voidaan tukea voimakkaasti vihreää siirtymää vähentämällä merkittävästi kasvihuonekaasupäästöjä ja parantamalla ilmanlaatua, samalla kun edistetään tuottavuuden kasvua ja vahvistetaan teollisten ekosysteemien häiriönsietokykyä. Tässä yhteydessä komissio korosti, että on tärkeää investoida julkiseen liikenteeseen ja infrastruktuuriin, joilla tuetaan siirtymistä kestävämpään ja älykkäämpään liikkuvuuteen. Esimerkkeinä voidaan mainita saumattomat ja tehokkaat eurooppalaiset multimodaaliset verkot sekä matkustajia ja rahtia palvelevan Euroopan laajuisen liikenneverkon parantaminen.

Hyvin toimivat rautatie-, sisävesi- ja multimodaaliset liikennejärjestelmät ovat avainasemassa, jotta voidaan varmistaa liikenneyhteydet kaikkialla Euroopassa, perustaa yhtenäinen eurooppalainen rautatiealue, edistää taloudellista, sosiaalista ja alueellista yhteenkuuluvuutta Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen, jäljempänä 'SEUT-sopimus', 170 ja 174 artiklan mukaisesti, saavuttaa EU:n ilmastotavoitteet (Euroopan vihreän kehityksen ohjelma<sup>2</sup>) sekä tukea EU:n teollisuuden ja sen arvoketjujen häiriönsietokykyä (päivitetty uusi teollisuusstrategia<sup>3</sup>) sekä digitaalisen muutoksen ja digitalisaation tavoitteita (Euroopan digitaalistrategia<sup>4</sup>). Komissio antoi 9. joulukuuta 2020 tiedonannon kestävästä ja älykkään liikkuvuuden strategiastaan (jäljempänä 'komission kestävästä ja älykkään liikkuvuuden strategia')<sup>5</sup>, jossa rautatie- ja sisävesiliikenteen sekä multimodaalisen liikenteen vahvistaminen on olennainen osa Euroopan liikenteen vihreää ja digitaalista siirtymää. Tämä puolestaan on avainasemassa pyrittäessä saavuttamaan unionin tavoite ilmastonutraaliudesta vuoteen 2050 mennessä.

Näitä tavoitteita ei voida saavuttaa ilman jäsenvaltioiden merkittäviä investointeja. Investoinnit, joita jäsenvaltiot voivat harkita vähäpäästöisten liikennemuotojen tukemiseksi, ulottuvat uuteen tai olemassa olevaan kalustoon tehtävistä investoinneista rautatieinfrastruktuuriin, uudelleenlastaustermiinaaleihin ja kunnossapitoverstaisiin tehtäviin investointeihin. Tällä tavoin voidaan myös lisätä kysyntää päästöttömälle kalustolle ja digitaalisille ratkaisuille, jotka mahdollistavat yhteentoimivuuden eri liikennemuotojen välillä ja eri sektorien sisällä. Tämä edellyttää valtiontukisääntöjä, jotka mahdollistavat investoinnit

<sup>1</sup> Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, Eurooppa-neuvostolle, neuvostolle, Euroopan keskuspankille, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle, alueiden komitealle ja Euroopan investointipankille – Vuotuinen kestävä kasvun strategia 2021, COM/2020/575 final.

<sup>2</sup> Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle – Euroopan vihreän kehityksen ohjelma, COM(2019) 640 final.

<sup>3</sup> Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, Eurooppa-neuvostolle, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle – Euroopan uusi teollisuusstrategia, COM(2020) 102 final, 10.3.2020, sellaisena kuin se on päivitettyä komission tiedonannolla Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle – Vuoden 2020 uuden teollisuusstrategian päivittäminen: vahvemmat sisämarkkinat Euroopan elpymistä varten, COM(2021) 350 final.

<sup>4</sup> Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle – Euroopan digitaalista tulevaisuutta rakentamassa, COM(2020) 67 final, 19.2.2020.

<sup>5</sup> Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle – Kestävästä ja älykkään liikkuvuuden strategia – Euroopan liikenne tulevaisuuden raiteelle, COM/2020/789 final, SWD(2020) 331 final.

silloin, kun tällainen julkinen tuki on tarpeen, samalla kun pidetään yllä ja lisätään kilpailua rautatie-, sisävesi- ja multimodaalisessa liikenteessä.

SEUT-sopimuksen 93 artiklan mukaisesti ”tuki on perussopimusten mukainen, jos se on tarpeen liikenteen yhteensovittamiseksi tai korvausta julkisten palvelujen käsitteeseen kuuluvien velvoitteiden täyttämistä”. SEUT-sopimuksen 93 artikla sisältyy VI osastoon – LIIKENNE, jonka määräyksiä sovelletaan yksinomaan rautatie-, maantie- ja sisävesiliikenteeseen, kuten SEUT-sopimuksen 100 artiklan 1 kohdassa määrätään. Tämä ehdotus kattaa rautatie- ja sisävesiliikenteen sekä multimodaalisen liikenteen<sup>6</sup>.

i) Tuki, joka on tarpeen liikenteen yhteensovittamiseksi

Vuonna 2008 annettujen rautatieyrityksille myönnettäviä valtiontukia koskevien yhteisön suuntaviivojen<sup>7</sup>, jäljempänä ’rautatieliikenteen suuntaviivat’, tarkoituksena oli kodifoida ja saattaa ajan tasalle komission käytäntö, joka koskee rautatieliikenteessä toimiville yrityksille myönnettävän tuen yhteensopivuutta perussopimuksen kanssa, jotta siinä otettaisiin huomioon alakohtaisen oikeudellisen kehyksen kehitys ja erityisesti markkinoiden asteittainen avautuminen kilpailulle. Vuonna 2020 tehty valtiontukisääntöjen *toimivuustarkastus*<sup>8</sup>, joka koski myös rautatieliikenteen suuntaviivoja, on vahvistanut, että rautatie-, sisävesi- ja intermodaaliliikenteeseen sovellettavia valtiontukisääntöjä olisi tarkistettava, kun otetaan huomioon sääntelyn ja markkinoiden merkittävä kehitys vuodesta 2008<sup>9</sup>. Tätä taustaa vasten komissio harkitsee paitsi rautatieliikenteen suuntaviivojen tarkistamista myös erityisten ryhmäpoikkeussääntöjen hyväksymistä, jotta vihreää ja digitaalista siirtymää voidaan toteuttaa täysipainoisesti rautatie-, sisävesi- ja multimodaalisessa liikenteessä (sekä henkilö- että tavaraliikenteessä).

Komissio pyrkii erityisesti lisäämään oikeusvarmuutta ja vähentämään hallinnollista taakkaa tiettyjen kansallisten tukitoimenpiteiden osalta, joilla tuetaan tavara- ja matkustajaliikenteen siirtymistä maantieliikenteestä vähemmän saastuttaviin liikennemuotoihin ja -ratkaisuihin ja jotka on suunniteltu komission laajan päätöskäytännön pohjalta siten, että pystytään varmistamaan kilpailun vääristymisen jääminen vähäiseksi. Ryhmäpoikkeusasetuksilla lisätään oikeusvarmuutta jäsenvaltioiden ja tuensaajien kannalta siltä osin, miten toimenpiteet

<sup>6</sup> ’Multimodaalisella liikenteellä’ tarkoitetaan henkilöiden tai tavaroiden taikka niiden molempien kuljettamista kahta tai useampaa liikennemuotoa käyttäen, siten kuin se määritellään unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi ja päätöksen N:o 661/2010/EU kumoamisesta 11 päivänä joulukuuta 2013 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) N:o 1315/2013 (EUVL L 348, 20.12.2013, s. 1).

<sup>7</sup> Komission tiedonanto – Rautatieyrityksille myönnettäviä valtiontukia koskevat yhteisön suuntaviivat (”rautatieliikenteen suuntaviivat”) (EUVL C 184, 22.7.2008, s. 13).

<sup>8</sup> Komission vuosina 2019 ja 2020 tekemän rautatieliikenteen suuntaviivojen toimivuustarkastuksen havainnot ovat nähtävillä osoitteessa [https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/2044-Valtiontukiudistusta-koskeva-vuoden-2012-paketti-rautatieliikenteen-suuntaviivat-ja-lyhytaikainen-vientiluottovakuutus-toimivuustarkastus\\_fi](https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/2044-Valtiontukiudistusta-koskeva-vuoden-2012-paketti-rautatieliikenteen-suuntaviivat-ja-lyhytaikainen-vientiluottovakuutus-toimivuustarkastus_fi).

<sup>9</sup> Erityisesti on huomattava, että rautatieliikenteen suuntaviivat on annettu ennen viimeisintä (neljättä) rautatiepakettia (2016), jonka tarkoituksena on saattaa loppuun rautatiealan vapauttaminen ja markkinoiden avautuminen ([https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/rail/railway-packages/fourth-railway-package-2016\\_en](https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/rail/railway-packages/fourth-railway-package-2016_en)). Muita muutoksia lainsäädännössä ovat esimerkiksi eurovinjettidirektiivin tarkistus (Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2022/362, annettu 24 päivänä helmikuuta 2022, verojen ja maksujen kantamista ajoneuvoilta tiettyjen infrastruktuurien käytöstä koskevien direktiivien 1999/62/EY, 1999/37/EY ja (EU) 2019/520 muuttamisesta, EUVL L 69, 4.3.2022, s. 1), jolla tehtiin tieinfrastruktuurin käyttöä koskevaan maksujärjestelmään tiettyjä muutoksia. Tämä voi puolestaan vaikuttaa siihen, miten tieliikenteen ja muiden liikennemuotojen väliset kustannuserot lasketaan, kun tarkoituksena on myöntää tukea, jolla edistetään siirtymistä maantieliikenteestä vähemmän saastuttaviin liikennemuotoihin.

olisi suunniteltava. Samalla niillä yksinkertaistetaan menettelyjä vapauttamalla tietyt toimenpiteet SEUT-sopimuksen 108 artiklan 3 kohdan mukaisesta velvollisuudesta ilmoittaa valtiontuesta komissiolle ennen sen täytäntöönpanoa, jos komission päätöskäytännön perusteella on mahdollista määritellä etukäteen sisämarkkinoille soveltuvuutta koskevat edellytykset, joilla varmistetaan, että mahdollinen kilpailun vääristyminen on vähäistä.

Komissio on saanut merkittävää kokemusta liikenteen yhteensovittamiseen myönnettävästä tuesta, joka kuuluu rautatieliikenteen suuntaviivojen 6.3 jakson soveltamisalaan, samoin kuin tuesta, jota myönnetään maantieliikenteeseen verrattuna vähemmän saastuttaville ja kestävämmille liikennemuodoille ja -ratkaisuille, kuten intermodaalikuljetuksille<sup>10</sup> ja sisävesiliikenteelle. Komission kokemuksen perusteella liikenteen yhteensovittamiseen myönnettävä tuki on ratkaisevan tärkeää liikennemuotosiirtymän kannalta, eikä se tietyin edellytyksin aiheuta merkittävää kilpailun vääristymistä. Lisäksi jäsenvaltiot ovat laajasti peräänkuuluttaneet ryhmäpoikkeusta, joka koskisi liikenteen yhteensovittamiseen myönnettävää tukea. Sen vuoksi on aiheellista antaa komissiolle mahdollisuus myöntää ryhmäpoikkeus jäsenvaltioiden tällaisiin toimiin myöntämälle tuelle, jos tietyt edellytykset täyttyvät.

Ryhmäpoikkeus kattaisi komission päätöksentekokäytännön mukaisesti toimenpiteet, jotka kuuluvat SEUT-sopimuksen 93 artiklan soveltamisalaan ja tukevat rahti- ja matkustajaliikenteen siirtymistä saastuttavammista liikennemuodoista (erityisesti maantieliikenteestä) vähemmän saastuttaviin ja kestävämpiin liikennemuotoihin ja -ratkaisuihin.

- ii) Tuki, joka on korvausta julkisten palvelujen käsitteeseen kuuluvien velvoitteiden täyttämiseksi

Julkisten palvelujen käsitteeseen kuuluvien velvoitteiden täyttämiseen myönnettävän tuen (joka ei tällä hetkellä kuulu rautatieliikenteen suuntaviivojen soveltamisalaan) osalta komissio voi myös harkita mahdollisuutta myöntää tietyin edellytyksin ryhmäpoikkeus korvauksille, joita jäsenvaltiot myöntävät julkisen palvelun velvoitteiden täyttämiseksi rautatie-, sisävesi- ja multimodaalisessa liikenteessä, edellyttäen, että ne eivät kuulu 23 päivänä lokakuuta 2007 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1370/2007<sup>11</sup> soveltamisalaan.

Erityisesti tavaraliikenteen osalta julkisen palvelun velvoitteet voivat olla asianmukainen tapa edistää palveluja sellaisilla alueilla ja sektoreilla, joilla tavaraliikenne muutoin kulkisi ainoastaan maanteitse.

Tämä ehdotus ei kata tukea, joka on korvausta henkilöliikennettä koskevien julkisen palvelun velvoitteiden hoitamisesta. Tällaiseen tukeen sovelletaan asetuksen (EY) N:o 1370/2007 9 artiklan 1 kohtaa. Kyseisellä säännöksellä julkisen henkilöliikenteen harjoittamista tai yleisissä säännöissä vahvistettujen hintavelvoitteiden täyttämistä koskevat julkisista

<sup>10</sup> Intermodaalikuljetuksella tarkoitetaan tavarakuljetusta (koko ajan samassa lastausyksikössä tai ajoneuvossa), jossa käytetään peräkkäin useaa liikennemuotoa ilman, että tavaroita käsitellään liikennemuotoa vaihdettaessa. Näin ollen se on eräs multimodaalisen liikenteen muoto (<https://stats.oecd.org/glossary/detail.asp?ID=4303>).

<sup>11</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1370/2007, annettu 23 päivänä lokakuuta 2007, rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista sekä neuvoston asetusten (ETY) N:o 1191/69 ja (ETY) N:o 1107/70 kumoamisesta (EUVL L 351, 3.12.2007, s. 1).

palveluista asetuksen (EY) N:o 1370/2007 mukaisesti maksettavat korvaukset vapautetaan ennakkoilmoitusvelvollisuudesta.

### Ratkaistava ongelma

Tarvitaan erityisiä sääntöjä, jotka mahdollistavat menettelyjen yksinkertaistamisen rautatie-, sisävesi- ja multimodaaliselle liikenteelle myönnettyjen tukien osalta.

SEUT-sopimuksen 108 artiklan 4 kohdassa ja 109 artiklassa määrätyn neuvoston ja komission välisen toimivallan jaon mukaisesti neuvoston tehtävänä on määrittää ne tukimuodot, jotka voidaan vapauttaa valtiontukien ilmoitusvelvollisuudesta, ja komission tehtävänä on antaa asetukset, joissa vahvistetaan tällaista poikkeusta koskevat yksityiskohtaiset säännöt.

Ryhmäpoikkeusasetuksilla komissio vapauttaa neuvoston yksilöimät tukitoimenpiteet SEUT-sopimuksen 108 artiklan 3 kohdassa määrätystä ilmoitusvelvollisuudesta ja antaa näin jäsenvaltioille mahdollisuuden panna ne täytäntöön suoraan ilman komission ennakkohyväksyntää.

SEUT-sopimuksen 107 ja 108 artiklan soveltamisesta tiettyihin valtion monialaisen tuen muotoihin 13. heinäkuuta 2015 annetussa neuvoston asetuksessa (EU) 2015/1588, jäljempänä 'vuoden 2015 valtuusasetus'<sup>12</sup>, yksilöidään tietyt tukimuodot, jotka komissio voi vapauttaa SEUT-sopimuksen 108 artiklan 3 kohdassa määrätystä ilmoitusvelvollisuudesta. Vuoden 2015 valtuusasetus kattaa kuitenkin ainoastaan valtiontukitoimenpiteet, jotka on todettu sisämarkkinoille soveltuviksi SEUT-sopimuksen 107 artiklan 2 tai 3 kohdan nojalla, kun taas tukitoimenpiteet, joiden soveltuvuutta sisämarkkinoille arvioidaan SEUT-sopimuksen 93 artiklan nojalla, jäävät sen soveltamisalan ulkopuolelle.

Sen vuoksi komissio katsoo, että tällainen puute olisi korjattava, jotta menettelyjä voitaisiin yksinkertaistaa niiden jäsenvaltioiden osalta, jotka ottavat käyttöön rautatie-, sisävesi- ja multimodaalista liikennettä koskevia valtiontukitoimenpiteitä.

Koska rautatie-, sisävesi- ja multimodaaliselle liikenteelle myönnettävä valtiontuki kuuluu SEUT-sopimuksen 93 artiklan soveltamisalaan, joka on erityissäännös (*lex specialis*) SEUT-sopimuksen 107 artiklan 2 ja 3 kohtaan nähden, erityisesti rautatie-, sisävesi- ja multimodaalista liikennettä koskeva neuvoston valtuusasetus, jäljempänä 'liikenteen valtuusasetus', vaikuttaa täysin perustellulta. SEUT-sopimuksen 93 artikla sisältyy SEUT-sopimuksen kolmannen osan liikennettä koskevaan VI osastoon, ja siinä määrätään, että valtiontuki on perussopimusten mukainen, jos se on tarpeen liikenteen yhteensovittamiseksi tai korvausta julkisten palvelujen käsitteeseen kuuluvien velvoitteiden täyttämistä. Näin ollen valtiontukien soveltuvuus sisämarkkinoille riippuu SEUT-sopimuksen 93 artiklan nojalla sen varmistamisesta, pyritäänkö tuella näihin tavoitteisiin. Komission ryhmäpoikkeusasetuksessa vahvistettaisiin kriteerit tätä tarkoitusta varten.

Tällä ehdotuksella pyritään saattamaan rautatie-, sisävesi- ja multimodaaliseen liikenteeseen sovellettavat valtiontukisäännöt komission kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategian mukaisiksi. Liikenteen valtuusasetuksen nojalla komissio voi antaa SEUT-sopimuksen 93 artiklan mukaista tukea koskevia ryhmäpoikkeusasetuksia, jos kyseiseen tukeen liittyvä kilpailun ja kaupan vääristymisen riski on vähäinen. Tämän ehdotuksen myötä komissiolle annetaan mahdollisuus hyväksyä ryhmäpoikkeusasetuksia sellaisilla osa-alueilla, joista sillä on riittävästi kokemusta selkeiden soveltuvuus-kriteerien määrittämiseksi ja samalla sen

---

<sup>12</sup>EUVL L 248, 24.9.2015, s. 1.

varmistamiseksi, että vaikutukset kilpailuun ja jäsenvaltioiden väliseen kauppaan jäävät vähäisiksi.

Liikenteen valtuusasetuksella ei ole välitöntä vaikutusta sinänsä, mutta se muodostaa oikeusperustan mahdollisten ryhmäpoikkeusasetusten antamiselle. Komissio arvioi tällaisiin ryhmäpoikkeusasetuksiin liittyviä eri toimintavaihtoehtoja ja niiden vaikutuksia liikenteen valtuusasetuksen perusteella vaikutustenarvioinnin yhteydessä.

- **Yhdenmukaisuus muiden alaa koskevien politiikkojen säännösten ja unionin muiden politiikkojen kanssa**

Tällä ehdotuksella edistetään unionin yleisiä tavoitteita, erityisesti toisaalta valtioneuvoston täytäntöönpanon valvontaa ja yksinkertaistamista koskevaa tavoitetta ja toisaalta Euroopan vihreän kehityksen ohjelman täytäntöönpanoa.

Valtioneuvoston täytäntöönpanon osalta voidaan todeta kuten komissio totesi valtioneuvoston päätöksestä 8. toukokuuta 2012 antamassaan tiedonannossa<sup>13</sup>, että valtioneuvoston täytäntöönpanossa olisi keskityttävä tapauksiin, joilla on suurin vaikutus sisämarkkinoihin. Tämä tarkoittaa toisaalta suurten ja mahdollisesti vääristävien tukien tiukempaa valvontaa ja toisaalta sellaisten tapauksien analyysin yksinkertaistamista, joilla on vain vähän vaikutusta kauppaan ja kilpailuun. Jälkimmäinen tavoite voidaan saavuttaa myöntämällä kyseisille tukimuodoille ryhmäpoikkeus ilmoitusvelvollisuudesta.

Valtioneuvoston yksinkertaistamisen osalta tarvitaan yhdenmukainen lähestymistapa sellaiseen tukeen sovellettaviin menettelyihin, jota maksetaan korvauksena julkisen palvelun velvoitteiden täyttämistä sekä matkustaja- että tavaraliikenteen markkinasegmentillä. Asetuksen (EY) N:o 1370/2007 9 artiklan 1 kohdan nojalla julkisista palveluista maksettavat korvaukset on jo vapautettu ennakoilmoitusvelvollisuudesta julkisia henkilöliikennepalveluja koskevien valtioneuvoston päätösten mukaisesti. Vastaavaa julkisista palveluista maksettavaa korvausta koskevaa ryhmäpoikkeusta ei kuitenkaan ole vielä säädetty tavaraliikenteen osalta. Sen vuoksi SEUT-sopimuksen 93 artiklassa tarkoitettu tuki, joka on korvausta julkisten palvelujen käsitteeseen kuuluvien velvoitteiden täyttämistä rautatie-, sisävesi- tai intermodaaliliikenteessä, olisi sisällytettävä liikenteen valtuusasetukseen soveltamisalaan.

Euroopan vihreän kehityksen ohjelman osalta tämä ehdotus auttaa edistämään vihreää, tehokasta ja yhteenliitettyä multimodaalista liikennejärjestelmää, mikä on välttämätön askel kohti unionin tavoitetta ilmastonutraaliudesta vuoteen 2050 mennessä. Tältä osin tämän ehdotuksen ja rautatieliikenteen suuntaviivojen suunnitellun tarkistuksen välillä on selvä yhteys, sillä molempien tarkoituksena on helpottaa julkisen rahoituksen myöntämistä liikennemuutosiirtymälle maanteiltä rautateille, sisävesille ja kestävämpiin multimodaalisiin liikennetarkistuksiin sekä viime kädessä tukea Euroopan liikenteen vihreää ja digitaalista siirtymää samalla kun varmistetaan, että kilpailun vääristyminen pysyy vähäisenä. Ehdotettu liikenteen valtuusasetus vapauttaisi ilmoitusvelvollisuudesta toimenpiteet, jotka kuuluvat SEUT-sopimuksen 93 artiklan soveltamisalaan ja joiden osalta on mahdollista määrittellä selkeät sisämarkkinoille soveltuvuutta koskevat edellytykset.

---

<sup>13</sup> COM(2012) 209 final.

## 2. OIKEUSPERUSTA, TOISSIJAISUUSPERIAATE JA SUHTEELLISUUSPERIAATE

### • Oikeusperusta

Tämän ehdotuksen oikeusperusta on SEUT-sopimuksen 109 artikla, jonka nojalla neuvosto voi antaa aiheellisia asetuksia ja etenkin vahvistaa ne edellytykset, joilla 108 artiklan 3 kohtaa sovelletaan, sekä ne tukimuodot, joihin tätä menettelyä ei tarvitse soveltaa.

SEUT-sopimuksen 109 artiklan<sup>14</sup> mukainen neuvoston toimivalta antaa aiheellisia asetuksia niiden tukimuotojen määrittämiseksi, joihin voidaan soveltaa ryhmäpoikkeusta, koskee kaikkia SEUT-sopimuksen 93 artiklan soveltamisalaan kuuluvia valtiontukitoimenpiteitä, myös rautatie-, sisävesi- ja multimodaalisen liikenteen osalta.

### • Toissijaisuus- ja suhteellisuusperiaate

Ehdotus kuuluu unionin yksinomaiseen toimivaltaan. SEUT-sopimuksen 3 artiklan nojalla ("Unionilla on yksinomainen toimivalta seuraavilla aloilla: [...] b) sisämarkkinoiden toimintaa varten tarvittavien kilpailusääntöjen vahvistaminen"). Sen vuoksi toissijaisuusperiaatetta ei sovelleta.

**Ehdotuksessa ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen sen tavoitteen saavuttamiseksi. Tavoitteena on, että komissio voi myöntää ryhmäpoikkeuksen tuelle, jota myönnetään liikenteen yhteensovittamiseksi tai korvauksena julkisten palvelujen käsitteeseen kuuluvien velvoitteiden täyttämistä, kunhan tietyt edellytykset täyttyvät. Tästä syystä ehdotus on suhteellisuusperiaatteen mukainen.**  
**Toimintatavan valinta**

Ehdotettu sääntelytapa on neuvoston asetus.

SEUT-sopimuksen 109 artiklan mukaisesti asetus on ainoa neuvoston käytettävissä oleva oikeudellinen väline, jonka avulla se voi vahvistaa ne edellytykset, joilla 108 artiklan 3 kohtaa sovelletaan, sekä ne tukimuodot, joihin kyseistä menettelyä ei sovelleta.

## 3. JÄLKIARVIOINTIEN, SIDOSRYHMIEN KUULEMISTEN JA VAIKUTUSTENARVIOINTIEN TULOKSET

### • Jälkiarvioinnit/toimivuustarkastukset

Rautatieliikenteen suuntaviivojen *toimivuustarkastuksen* päätelmä oli, että kyseiset suuntaviivat vaativat perusteellista uudelleentarkastelua, jotta ne vastaisivat markkinoiden ja sääntelyn kehitystä sekä vihreän kehityksen ohjelmassa vahvistettuja uusia yleisiä painopisteitä. *Toimivuustarkastuksessa* todettiin muun muassa, että ryhmäpoikkeus olisi tarkoituksenmukainen erityisesti useiden sellaisten liikenteen yhteensovittamiseen tarkoitettujen tukimuotojen osalta, joita komissio on viime vuosikymmenen aikana hyväksynyt ilman muodollista tutkintamenettelyä päätöksillä olla vastustamatta tukea<sup>15</sup>. Erityisesti liikenteen yhteensovittamiseen myönnettävää tukea koskevan rautatieliikenteen

<sup>14</sup> "Neuvosto voi komission ehdotuksesta ja Euroopan parlamenttia kuultuaan antaa aiheelliset asetukset 107 ja 108 artiklan soveltamisesta ja etenkin vahvistaa ne edellytykset, joilla 108 artiklan 3 kohtaa sovelletaan, sekä ne tukimuodot, joihin tätä menettelyä ei sovelleta."

<sup>15</sup> Ks. Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 108 artiklan soveltamista koskevista yksityiskohtaisista säännöistä 13 päivänä heinäkuuta 2015 annetun neuvoston asetuksen (EU) 2015/1589 4 artiklan 3 kohta (EUVL L 248, 24.9.2015, s. 9).

suuntaviivojen 6.3 jakson arvioinnissa kävi ilmi, että komissio päätti olla vastustamatta tukea kaikissa tapauksissa ja yleensä lyhyen ajan kuluessa ilmoituksesta<sup>16</sup>.

Rautatieliikenteen suuntaviivojen *toimivuustarkastus* perustui komission rautatieliikenteen suuntaviivojen ja/tai SEUT-sopimuksen 93 artiklan nojalla hyväksymien valtiontukipäätösten kattavaan tarkasteluun sekä jäsenvaltioilta ja sidosryhmiltä avoimessa julkisessa kuulemisessa saatuun palautteeseen. Liikenteen valtuusasetuksen tarve on sitäkin kiireellisempi, kun otetaan huomioon Euroopan vihreän kehityksen ohjelma sekä kestävämpiin liikennemuotoihin, kuten rautatie-, sisävesi- ja multimodaaliseen liikenteeseen, siirtymisen kasvava merkitys, jotta päästövähennystavoite voidaan saavuttaa vuoteen 2050 mennessä.

- **Sidosryhmien kuuleminen**

Tämä ehdotus ei edellytä sidosryhmien kuulemista.

Ehdotettu liikenteen valtuusasetus ei sinänsä vaikuta suoraan sidosryhmiin, koska se on vain oikeusperusta, jonka pohjalta komissio voi antaa ryhmäpoikkeusasetuksia. Kun otetaan huomioon tämän ehdotuksen tekninen luonne eli se, että ehdotus vain valmistelelee pohjaa tuleville ryhmäpoikkeusasetuksille, julkista kuulemista ei järjestetä. Komissio julkaisi kuitenkin 1. lokakuuta 2021 etenemissuunnitelman, joka koskee erityisesti aloitetta tämän ehdotuksen laatimiseksi. Sidosryhmillä oli neljä viikkoa aikaa antaa palautetta etenemissuunnitelmasta<sup>17</sup>.

Rautatieliikenteen suuntaviivojen tarkistamisesta järjestetään julkinen kuuleminen, johon sisältyy hanke liikenteen yhteensovittamiseen myönnettävää valtiontukea koskevien sääntöjen yksinkertaistamisesta ryhmäpoikkeusasetuksen avulla. Lisäksi komission tulevista ryhmäpoikkeusasetuksista järjestetään erillinen julkinen kuuleminen.

- **Vaikutustenarviointi**

Tätä ehdotusta ei ole tarpeen tukea vaikutustenarvioinnilla. Tämän ehdotuksen tarkoituksena on, että neuvosto hyväksyy liikenteen valtuusasetuksen, jonka nojalla komissio voi antaa ryhmäpoikkeusasetuksia, jotka koskevat rautatie-, sisävesi- ja multimodaaliselle liikenteelle myönnettävää tukea, johon liittyy vähäinen kaupan ja kilpailun vääristymisen riski. Tämä ehdotus ei johda välittömiin ryhmäpoikkeuksiin suunnitellun liikenteen valtuusasetuksen soveltamisalaan kuuluville tukimuodoille, vaan se antaa komissiolle mahdollisuuden antaa ryhmäpoikkeusasetuksia myöhemmässä vaiheessa.

Komission tulevien ryhmäpoikkeusasetusten sisältö perustuu vaikutustenarviointiin.

- **Sääntelyn toimivuus ja yksinkertaistaminen**

Tämän ehdotuksen tavoitteena on muun muassa yksinkertaistaa voimassa olevia sääntöjä, jotka koskevat liikenteen yhteensovittamiseksi myönnettävää valtiontukea sekä valtiontukea, jota maksetaan korvauksena julkisen palvelun velvoitteiden täyttämistä rautatie-, sisävesi- ja multimodaalisessa liikenteessä, sekä vähentää valtiontuki-ilmoitusten määrää ja niihin liittyviä sääntelykustannuksia.

---

<sup>16</sup> Ks. komission yksiköiden valmisteluasiakirja – Fitness Check of the 2012 State aid modernisation package, railways guidelines and short-term export credit insurance {SEC(2020) 372 final} – {SWD(2020) 258 final}, osa 3/4, s. 139 ja alaviite 211, saatavilla osoitteessa [https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/fitness\\_check\\_-\\_annexes\\_part3\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/fitness_check_-_annexes_part3_en.pdf).

<sup>17</sup> Ks. <https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13153-Vihreampi-maaliikenne-yksinkertaistetut-valtiontukisaannot-uusi-maaliikenteen-valtuusasetus-fi>.



Ehdotetun liikenteen valtuusasetuksen myötä komissio voi antaa ryhmäpoikkeusasetuksia, jotka koskevat tukea rautatie-, sisävesi- ja multimodaaliselle liikenteelle. Tällaisten ryhmäpoikkeusasetusten antaminen hyödyttää koko unionia. Ensinnäkin sillä edistetään Euroopan liikenteen perustavanlaatuista vihreää ja digitaalista siirtymää Euroopan vihreän kehityksen ohjelmassa asetettujen politiikkatavoitteiden mukaisesti. Toiseksi se vähentää huomattavasti hallinnollista rasitetta ja kustannuksia, joita aiheutuu vähäpäästöisiin liikennemuotoihin tehtävistä investoinneista sekä nykyisten liikennemuotojen ja tieliikennettä vähemmän saastuttavien ratkaisujen vahvistamisesta/laajentamisesta. Kolmanneksi sillä yksinkertaistetaan tiettyjen julkisten palvelujen käsitteeseen kuuluvien velvoitteiden täyttämistä maksettavien tukien hyväksymismenettelyjä sekä tuetaan puhtaampia liikennemuotoja ja -ratkaisuja sellaisilla alueilla ja sektoreilla, joilla liikennettä harjoitettaisiin muutoin ainoastaan maanteitse.

- **Perusoikeudet**

Ehdotuksella ei ole vaikutuksia perusoikeuksien suojeluun.

#### **4. TALOUSARVIOVAIKUTUKSET**

#### **EHDOTUKSELLA EI OLE KIELTEISIÄ VAIKUTUKSIA UNIONIN TALOUSARVIOON.5. LISÄTIEDOT**

- **Toteuttamissuunnitelmat, seuranta, arviointi ja raportointijärjestelyt**

Ehdotettu liikenteen valtuusasetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa sen tultua voimaan.

Ehdotetun liikenteen valtuusasetuksen 6 artiklan mukaisesti komissio antaa joka viides vuosi Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen liikenteen valtuusasetuksen soveltamisesta. Lisäksi kertomuksen luonnos toimitetaan etukäteen ehdotetun liikenteen valtuusasetuksen 5 artiklassa tarkoitetun neuvoa-antavan valtioneuvoston tarkasteltavaksi. Ehdotetun liikenteen valtuusasetuksen 5 artiklan 1 kohdan mukaisesti komissio kuulee kyseistä komiteaa myös, kun se aikoo antaa ryhmäpoikkeusasetuksen ja ennen tällaisen asetuksen antamista.

- **Ehdotukseen sisältyvien säännösten yksityiskohtaiset selitykset**

Ehdotetun liikenteen valtuusasetuksen 1 artiklan 1 kohdassa yksilöidään kaksi tukimuotoa, jotka vapautetaan SEUT-sopimuksen 108 artiklan 3 kohdan mukaisesta ilmoitusvelvollisuudesta: i) tuki liikenteen yhteensovittamiseen ja ii) tuki, joka on korvausta julkisten palvelujen käsitteeseen kuuluvien velvoitteiden täyttämistä. Nämä tukimuodot vastaavat SEUT-sopimuksen 93 artiklan soveltamisalaa. Ehdotettu liikenteen valtuusasetus ei kuitenkaan kata julkisen henkilöliikenteen harjoittamista tai yleisissä säännöissä vahvistettujen hintavelvoitteiden täyttämistä koskevia julkisista palveluista maksettavia korvauksia, jotka kuuluvat asetuksen (EY) N:o 1370/2007 soveltamisalaa.

Ehdotetun liikenteen valtuusasetuksen 1 artiklan 2 kohdassa esitetään seikat, joita komissio täsmentää myöhemmissä asetuksissaan, jotta edellä mainituille tukimuodoille voidaan myöntää ryhmäpoikkeus SEUT-sopimuksen 108 artiklan 3 kohdan mukaisesta ilmoitusvelvollisuudesta. Nämä tukimuodot vastaavat vuoden 2015 valtuusasetuksessa yksilöityjä tukimuotoja.

Ehdotetun liikenteen valtuusasetuksen 1 artiklan 3 kohdassa esitetään edellytykset, joita komissio voi myöhemmissä ryhmäpoikkeusasetuksissaan täsmentää varmistaakseen, että tämän ehdotuksen soveltamisalaan kuuluva tuki soveltuu sisämarkkinoille. Erityisesti on huomattava, että 1 artiklan 3 kohdan b alakohdan nojalla komissio voi jättää tietyt alat ryhmäpoikkeusasetusten soveltamisalan ulkopuolelle. Kyseisessä säännöksessä otetaan huomioon, että tämän ehdotuksen myötä komissiolle annetaan mahdollisuus hyväksyä ryhmäpoikkeusasetuksia, kun sillä on riittävästi kokemusta selkeiden soveltuvuusstandardien määrittämiseksi ja samalla sen varmistamiseksi, että vaikutukset kilpailuun ja jäsenvaltioiden väliseen kauppaan jäävät vähäisiksi.

Avoimuuden ja valvonnan, asetusten voimassaoloajan ja muuttamisen, asianosaisten kuulemisen, neuvoa-antavan valtioneuvoston ja sen kuulemisen sekä arviointikertomuksen osalta ehdotetun liikenteen valtuusasetuksen 2–6 artiklassa mukaillaan vuoden 2015 valtuusasetuksen säännöksiä.

Ehdotus

**NEUVOSTON ASETUS****Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 93, 107 ja 108 artiklan soveltamisesta tiettyihin valtiontuen muotoihin rautatie-, sisävesi- ja multimodaalisen liikenteen alalla**

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 109 artiklan,

ottaa huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

ottaa huomioon Euroopan parlamentin lausunnon<sup>18</sup>,

sekä katsoo seuraavaa:

- (1) Neuvoston asetuksessa (EU) 2015/1588<sup>19</sup> komissio valtuutetaan säätämään asetuksia tiettyjen tukimuotojen soveltuvuudesta sisämarkkinoille ja siitä, että niihin ei sovelleta perussopimuksen 108 artiklan 3 kohdan mukaista ilmoitusvelvollisuutta. Vaikka asetus (EU) 2015/1588 kattaa tietyt eri aloilla toimiville yrityksille suunnatut tukimuodot, kuten ympäristönsuojelutuen, se ei kata muun muassa rautatie- ja sisävesiliikenteelle, mukaan lukien multimodaaliselle liikenteelle<sup>20</sup>, myönnettävää tukea. Rautatie-, sisävesi- ja multimodaalisesta liikenteestä on tullut entistä merkityksellisempiä unionin tasolla Euroopan vihreän kehityksen ohjelman<sup>21</sup> sekä komission kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategian<sup>22</sup> myötä.
- (2) Perussopimuksen 93 artiklan mukaisesti rautatie-, sisävesi- ja multimodaaliseen liikenteeseen liittyvä tuki on perussopimusten mukaista, jos se on tarpeen liikenteen yhteensovittamiseksi tai korvausta julkisten palvelujen käsitteeseen kuuluvien velvoitteiden täyttämiseksi.

---

<sup>18</sup> EUVL C , , s. .

<sup>19</sup> Neuvoston asetus (EU) 2015/1588, annettu 13 päivänä heinäkuuta 2015, Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 ja 108 artiklan soveltamisesta tiettyihin valtion monialaisen tuen muotoihin (EUVL L 248, 24.9.2015, s. 1). Neuvoston asetuksella (EU) 2015/1588 kumottiin Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 92 ja 93 artiklan soveltamisesta tiettyihin valtion monialaisen tuen muotoihin 7 päivänä toukokuuta 1998 annettu neuvoston asetus (EY) N:o 994/98 (EYVL L 142, 14.5.1998, s. 1).

<sup>20</sup> 'Multimodaalisella liikenteellä' tarkoitetaan henkilöiden tai tavaroiden taikka niiden molempien kuljettamista kahta tai useampaa liikennemuotoa käyttäen, kuten se on määritelty unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi ja päätöksen N:o 661/2010/EU kumoamisesta 11 päivänä joulukuuta 2013 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) N:o 1315/2013 (EUVL L 348, 20.12.2013, s. 1).

<sup>21</sup> Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle – Euroopan vihreän kehityksen ohjelma, COM(2019) 640 final.

<sup>22</sup> Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle – Kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategia – Euroopan liikenne tulevaisuuden raiteelle, COM/2020/789 final, SWD(2020) 331 final.

- (3) Komissio on soveltanut perussopimuksen 93 artiklaa, 107 artiklan 1 kohtaa ja 108 artiklaa lukuisissa päätöksissä, jotka koskevat tiettyjä valtiontuen muotoja rautatie-, sisävesi- ja intermodaaliliikenteessä toimiville yrityksille, ja laatinut suuntaviivat tiettyjen liikenteen yhteensovittamistarpeita palvelevien valtiontuen muotojen arvioimiseksi<sup>23</sup>. Komission kokemuksen mukaan tällainen tuki ei aiheuta merkittäviä kilpailun vääristymiä sillä edellytyksellä, että se myönnetään avointen, läpinäkyvien ja syrjimättömien menettelyjen perusteella, ja saadun kokemuksen perusteella voidaan määrittellä selkeät soveltuvuusedellytykset.
- (4) Hallinnon yksinkertaistamiseksi tapauksissa, joissa kilpailun vääristyminen on mahdollisimman vähäistä, komissiolla olisi sen vuoksi oltava valtuudet antaa asetuksia, joiden perusteella perussopimuksen 93 artiklassa tarkoitettu liikenteen yhteensovittamiseksi tai korvauksena julkisten palvelujen käsitteeseen kuuluvien velvoitteiden täyttämistä myönnetty tuki soveltuu sisämarkkinoille ja vapautetaan perussopimuksen 108 artiklan 3 kohdan mukaisesta ilmoitusvelvollisuudesta.
- (5) Valtiontuki, joka on korvausta julkisen palvelun velvoitteiden täyttämistä julkisten henkilöliikennepalvelujen alalla, kuuluu kuitenkin jo Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1370/2007 soveltamisalaan, myös silloin, kun jäsenvaltiot päättävät soveltaa kyseistä asetusta sisävesien ja kansallisten merialueiden julkiseen henkilöliikenteeseen kyseisen asetuksen 1 artiklan 2 kohdan mukaisesti<sup>24</sup>. Julkisen henkilöliikenteen alalla julkisista palveluista maksettavat korvaukset olisi sen vuoksi jätettävä tämän asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle.
- (6) Kun komissio antaa asetuksia, jäljempänä 'ryhmäpoikkeusasetukset', joilla tietyt tukimuodot vapautetaan perussopimuksen 108 artiklan 3 kohdassa määrätystä ilmoitusvaatimuksista, sen olisi täsmennettävä tuen tarkoitus, tuensaajaryhmät, kynnysarvot, joiden mukaisesti poikkeuksen soveltamisalaan kuuluvaa tukea rajoitetaan, sekä tukien kasautumiseen ja valvontaan liittyvät edellytykset ja liitettävä niihin mahdollisia muita yksityiskohtaisia edellytyksiä sen varmistamiseksi, että tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluva tuki soveltuu sisämarkkinoille.
- (7) On tärkeää, että kaikki osapuolet voivat tarkastaa, että tuki on myönnetty sovellettavien sääntöjen mukaisesti. Tämän vuoksi valtiontukia koskeva avoimuus on olennaista perussopimuksen sääntöjen asianmukaisen soveltamisen kannalta ja edistää sääntöjen noudattamista, vastuuvollisuutta, vertaisarvioiteja ja tehostaa viime kädessä julkisten varojen käyttöä. Tästä syystä jäsenvaltiot olisi velvoitettava toimittamaan yhteenvedotiedot toteuttamistaan ryhmäpoikkeusasetuksen piiriin kuuluvista tukitoimenpiteistä. Jäsenvaltioiden toteuttamien toimenpiteiden avoimuuden varmistamiseksi komission olisi julkaistava nämä yhteenvedot.
- (8) Perussopimuksen 108 artiklan 1 kohdan mukaan komissio seuraa jatkuvasti kaikkia voimassa olevia tukijärjestelmiä yhteistyössä jäsenvaltioiden kanssa. Tätä varten ja mahdollisimman suuren avoimuuden ja asianmukaisen valvonnan varmistamiseksi komission olisi huolehdittava siitä, että jäsenvaltiot kirjaavat ja tallentavat komission antamien ryhmäpoikkeusasetusten soveltamista koskevat tiedot. Komission olisi myös varmistettava, että jäsenvaltiot toimittavat sille vähintään vuosittain kertomuksen

<sup>23</sup> Komission tiedonanto – Rautatieyrityksille myönnettäviä valtiontukia koskevat yhteisön suuntaviivat (EUVL C 184, 22.7.2008, s. 13).

<sup>24</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1370/2007, annettu 23 päivänä lokakuuta 2007, rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista sekä neuvoston asetusten (ETY) N:o 1191/69 ja (ETY) N:o 1107/70 kumoamisesta (EUVL L 351, 3.12.2007, s. 1).

tällaisten ryhmäpoikkeusasetusten soveltamisesta. Näiden kertomusten olisi oltava kaikkien jäsenvaltioiden saatavilla.

- (9) Ennen kuin komissio hyväksyy ryhmäpoikkeusasetuksia tämän asetuksen nojalla, sen olisi annettava kaikille asianomaisille mahdollisuus esittää huomautuksensa, jotta voidaan kerätä mahdollisimman kattavaa ja edustavaa palautetta. Tätä varten sen olisi julkaistava tällaisten ryhmäpoikkeusasetusten luonnokset.
- (10) Asetuksen (EU) 2015/1588 7 artiklalla perustettua neuvoa-antavaa valtioneuvokomiteaa olisi kuultava samaan aikaan kuin asetusluonnos julkaistaan. Avoimuuden vuoksi asetusehdotus olisi kuitenkin julkaistava komission verkkosivustolla samaan aikaan kun komissio kuulee neuvoa-antavaa komiteaa ensimmäisen kerran.
- (11) Tuen myöntämisen valvontaan liittyä erittäin monimutkaisia ja monenlaisia asiakysymyksiä sekä oikeudellisia ja taloudellisia kysymyksiä jatkuvasti kehittyvässä ympäristössä. Komission olisi sen vuoksi säännöllisesti tarkasteltava uudelleen ilmoitusvelvollisuudesta vapautettavia tukimuotoja. Tätä varten sen olisi annettava arviointikertomus Euroopan parlamentille ja neuvostolle joka viides vuosi,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN ASETUKSEN:

#### *1 artikla*

#### **Ryhmäpoikkeukset**

1. Komissio voi 5 artiklassa säädetyn menettelyn mukaisesti antamissaan asetuksissa säätää, että seuraavat perussopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitetut tukimuodot soveltuvat sisämarkkinoille ja että ne vapautetaan perussopimuksen 108 artiklan 3 kohdassa määrätystä ilmoitusvelvollisuudesta:
  - (a) tuki liikenteen yhteensovittamiseen;
  - (b) tuki, joka on korvausta julkisten palvelujen käsitteeseen kuuluvien velvoitteiden täyttämistä, lukuun ottamatta asetuksen (EY) N:o 1370/2007 soveltamisalaan kuuluvia julkisiin henkilöliikennepalveluihin liittyviä julkisista palveluista maksettavia korvauksia.
2. Edellä olevan 1 kohdan nojalla annettavissa asetuksissa on täsmennettävä kunkin tukimuodon osalta seuraavat seikat:
  - (c) tuen tarkoitus;
  - (d) tuensaajaryhmät;
  - (e) kynnsarvot, jotka ilmaistaan joko tuki-intensiteettinä suhteessa kaikkiin tukikelpoisiin kustannuksiin tai tuen enimmäismäärinä, tai kun tiettyjen tukimuotojen osalta voi olla vaikea määrittää tuki-intensiteettiä tai tuen määrää täsmällisesti, erityisesti rahoitusjärjestelyvälineiden tai riskipääomasijoitusten tai vastaavien osalta, kyseistä toimenpidettä koskevan tai siihen liittyvän valtion tukitoimen enimmäistasoina, sanotun rajoittamatta asianomaisten toimenpiteiden arviointia perussopimuksen 107 artiklan 1 kohdan perusteella;
  - (f) tukien kasautumiseen liittyvät edellytykset;
  - (g) tämän asetuksen 2 artiklan mukaiset avoimuutta ja valvontaa koskevat edellytykset.

3. Lisäksi 1 kohdan nojalla annettavissa asetuksissa voidaan erityisesti:
- (h) vahvistaa kynnysarvoja tai muita edellytyksiä yksittäisten tukien ilmoittamiselle;
  - (i) jättää tietyt alat asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle;
  - (j) vahvistaa lisäedellytyksiä tällaisen asetuksen perusteella vapautetun tuen soveltavuudelle.

## *2 artikla*

### **Avoimuus ja valvonta**

4. Edellä olevan 1 artiklan 1 kohdan nojalla annettaviin asetuksiin on sisällyttävä yksityiskohtaiset säännöt, joilla varmistetaan kyseisten asetusten soveltamisalaan kuuluvien tukien avoimuus ja valvonta.
5. Kun jäsenvaltiot panevat täytäntöön tukiohjelmiä tai yksittäisiä tukia, jotka on vapautettu ilmoitusvelvollisuudesta 1 artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen asetusten nojalla, niiden on toimitettava komissiolle tiivistelmät tällaista tukea koskevista tiedoista julkaisemista varten.
6. Jäsenvaltioiden on kirjattava ja koottava kaikki 1 artiklan 1 kohdan nojalla annettujen asetusten soveltamista koskevat tiedot. Jos komissiolla on tiedossaan seikkoja, jotka antavat aiheutta uskoa, että 1 artiklan 1 kohdan nojalla annettua asetusta ei sovelleta asianmukaisesti, jäsenvaltioiden on toimitettava sille kaikki tiedot, joita se pitää tarpeellisina sen arvioimiseksi, täyttääkö kyseisen asetuksen nojalla myönnetty tuki kaikki sille asetetut edellytykset.
7. Jäsenvaltioiden on toimitettava komissiolle vähintään kerran vuodessa komission täsmentämien vaatimusten mukainen kertomus 1 artiklan 1 kohdan nojalla annettujen asetusten soveltamisesta, mieluiten sähköisessä muodossa. Komissio asettaa kertomukset kaikkien jäsenvaltioiden saataville. Komitea, josta säädetään 5 artiklassa, tarkastelee ja arvioi kertomuksia kerran vuodessa.

## *3 artikla*

### **Asetusten voimassaoloaika ja muuttaminen**

8. Edellä olevan 1 artiklan 1 kohdan nojalla annetuissa asetuksissa on täsmennettävä niiden voimassaoloaika. Asetuksissa on säädettävä siirtymäkaudesta siinä tapauksessa, että niiden voimassaoloaikaa ei jatketa niiden voimassaolon päättyessä.
9. Jos 1 artiklan 1 kohdan nojalla annettu asetus kumotaan tai sitä muutetaan uudella asetuksella, uudessa asetuksessa on säädettävä kuuden kuukauden siirtymäajasta, jotta kumotun tai muutetun asetuksen soveltamisalaan kuuluvia tukia voidaan mukauttaa.

## *4 artikla*

### **Asianosaisten kuuleminen**

Ennen 1 artiklan 1 kohdan mukaisen asetuksen antamista komissio julkaisee sen luonnoksen, jotta kaikki asianosaiset henkilöt ja organisaatiot voivat esittää huomautuksensa komission asettamassa määräajassa. Määräajaksi on asetettava

vähintään yksi kuukausi, paitsi jos komissio katsoo aiheelliseksi asettaa lyhyemmän määräajan.

#### 5 artikla

##### **Neuvoa-antavan valtioneuvoston kuuleminen**

10. Komissio kuulee neuvoa-antavaa valtioneuvostoa, jäljempänä 'komitea',
  - (k) samaan aikaan kuin asetusluonnokset julkaistaan 4 artiklan mukaisesti; ja
  - (l) ennen asetuksen antamista 1 artiklan 1 kohdan nojalla.
11. Komiteaa kuullaan komission sähköisesti koolle kutsumassa kokouksessa. Sähköiseen kokouskutsuun liitetään käsiteltävät ehdotukset ja asiakirjat. Kokous pidetään aikaisintaan kahden kuukauden kuluttua sähköisestä kokouskutsusta. Tätä määräaikaa voidaan lyhentää silloin, kun on kyse 1 kohdassa tarkoitetuista kuulemisista, jos perusteena on asian kiireellisyys tai asetuksen voimassaolon jatkaminen.
12. Komission edustaja tekee komitealle ehdotuksen tarvittavista toimenpiteistä. Komitea antaa, tarvittaessa äänestettyään, lausuntonsa ehdotuksesta määräajassa, jonka puheenjohtaja voi asettaa asian kiireellisyyden mukaan.
13. Komitean lausunto merkitään pöytäkirjaan. Lisäksi jokaisella jäsenvaltiolla on oikeus pyytää, että sen kanta merkitään pöytäkirjaan. Komitea voi suositella lausunnon julkaisemista *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.
14. Komission on otettava huomioon komitean lausunto. Sen on ilmoitettava komitealle, millä tavoin lausunto on otettu huomioon.

#### 6 artikla

##### **Arviointikertomus**

Komissio antaa joka viides vuosi Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen tämän asetuksen soveltamisesta. Kertomuksen luonnos toimitetaan 5 artiklassa tarkoitettun komitean tarkasteltavaksi.

#### 7 artikla

##### **Voimaantulo**

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

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

Tehty Brysselissä

*Neuvoston puolesta*  
*Puheenjohtaja*