

Tämä asiakirja on ainoastaan dokumentoinnin apuväline eikä sillä ole oikeudellista vaikutusta. Unionin toimielimet eivät vastaa sen sisällöstä. Säädösten todistusvoimaiset versiot on johdanto-osineen julkaistu Euroopan unionin virallisessa lehdessä ja ne ovat saatavana EUR-Lexissä. Näihin virallisiin teksteihin pääsee suoraan tästä asiakirjasta siihen upotettujen linkkien kautta.

► **B** EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI 2012/34/EU,
annettu 21 päivänä marraskuuta 2012,
yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta
(uudelleenlaadittu)
(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)
(EUVL L 343, 14.12.2012, s. 32)

sellaisena kuin se on muutettuna seuraavilla:

		virallinen lehti		
		N:o	sivu	päivämäärä
► <u>M1</u>	Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2016/2370, annettu 14 päivänä joulukuuta 2016	L 352	1	23.12.2016
► <u>M2</u>	Komission delegoitu päätös (EU) 2017/2075, annettu 4 päivänä syyskuuta 2017	L 295	69	14.11.2017

Oikaistu:

► **C1** Oikaisu, EUVL L 67, 12.3.2015, s. 32 (2012/34/EU)



**EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI
2012/34/EU,**

**annettu 21 päivänä marraskuuta 2012,
yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta**

(uudelleenlaadittu)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

I LUKU

YLEISET SÄÄNNÖKSET

1 artikla

Kohde ja soveltamisala

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

2 artikla

Soveltamisalan ulkopuolelle jättäminen

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

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

2. Jäsenvaltiot voivat jättää III luvun soveltamisalan ulkopuolelle
 - a) yritykset, jotka harjoittavat ainoastaan rautateiden henkilöliikennettä erillisissä paikallisissa ja alueellisissa rautatieinfrastruktuureissa;

▼B

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

▼M1

- 3. Jäsenvaltiot voivat jättää 7, 7 a, 7 b, 7 c, 7 d, 8 ja 13 artiklan sekä IV luvun soveltamisalan ulkopuolelle

▼B

- a) erilliset rautatieinfrastruktuurin henkilöliikenteen paikalliset ja alueelliset verkot;
- b) verkot, jotka on tarkoitettu ainoastaan rautateiden henkilöliikenteen kaupunki- ja esikaupunkiliikennepalveluihin;
- c) alueelliset verkot, joita 1 kohdan soveltamisalaan kuulumaton rautatieyrittäjä käyttää yksinomaan alueellisiin tavaraliikennepalveluihin, kunnes toinen hakija hakee kyseisen verkon kapasiteetin käyttöoikeutta;
- d) yksityisomistuksessa olevat rautatieinfrastruktuurit, joita infrastruktuurin omistaja käyttää yksinomaan omiin tavarankuljetuksiinsa.

▼M1

- 3 a. Jäsenvaltiot voivat jättää 7, 7 a, 7 b, 7 c, 7 d ja 8 artiklan soveltamisalan ulkopuolelle

paikalliset radat, joilla liikenne on vähäistä, joiden pituus on enintään 100 kilometriä ja joita käytetään pääradan ja lähetysten lähtö- ja määräpaikan väliseen tavaraliikenteeseen näitä ratoja pitkin, edellyttäen, että näitä ratoja hallinnoivat pääasiallisen rataverkon haltijan sijaan muut yhteisöt ja että joko a) näitä ratoja käyttää yksi tavaraliikenteen harjoittaja tai b) näihin ratoihin liittyviä olennaisia toimintoja hoitaa elin, joka ei ole minkään rautatieyrityksen määräysvallassa. Jos tavaraliikenteen harjoittajia on vain yksi, jäsenvaltiot voivat jättää myös sen IV luvun soveltamisalan ulkopuolelle, kunnes toinen hakija hakee kapasiteetin käyttöoikeutta. Tätä kohtaa voidaan niin ikään soveltaa, jos rataa käytetään rajoitetusti myös henkilöliikenteeseen. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle aikomuksestaan jättää nämä radat 7, 7 a, 7 b, 7 c, 7 d ja 8 artiklan soveltamisalan ulkopuolelle.

- 3 b. Jäsenvaltiot voivat jättää 7, 7 a, 7 b, 7 c ja 7 d artiklan soveltamisalan ulkopuolelle

alueelliset verkot, joissa liikenne on vähäistä ja joita hallinnoi pääasiallisen rataverkon haltijan sijaan muu yhteisö ja joita käytetään alueellisiin henkilöliikennepalveluihin, joita tarjoaa jäsenvaltion hallitsevassa markkina-asemassa olevan rautatieyrityksen sijaan yksittäinen rautatieyrittäjä, kunnes kyseisen verkon henkilöliikennekapasiteetin käyttöoikeutta haetaan, ja edellyttäen, että yritys on riippumaton kaikista tavaraliikennettä harjoittavista rautatieyrityksistä. Tätä kohtaa voidaan niin ikään soveltaa, jos rataa käytetään rajoitetusti myös tavaraliikenteeseen. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle aikomuksestaan jättää nämä radat 7, 7 a, 7 b, 7 c ja 7 d artiklan soveltamisalan ulkopuolelle.

▼ M1

4. Jäsenvaltiot voivat jättää 8 artiklan 3 kohdan soveltamisalan ulkopuolelle paikalliset ja alueelliset rautatieinfrastruktuurit, joilla ei ole strategista merkitystä rautatieliikenteen markkinoiden toiminnan kannalta, ja jättää 7, 7 a ja 7 c artiklan sekä IV luvun soveltamisalan ulkopuolelle paikalliset rautatieinfrastruktuurit, joilla ei ole strategista merkitystä rautatieliikenteen markkinoiden toiminnan kannalta, sanotun kuitenkaan rajoittamatta 3 kohdan soveltamista. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle aikomuksestaan jättää tällaiset rautatieinfrastruktuurit soveltamisalan ulkopuolelle. Komissio hyväksyy täytäntöönpanosäädöksiä, joissa vahvistetaan sen päätös siitä, voidaanko kyseisen rautatieinfrastruktuurin katsoa olevan vailla strategista merkitystä. Näin tehdessään komissio ottaa huomioon asianomaisten ratojen pituuden, niiden käytöasteen ja liikenteen määrän, jota ulkopuolelle jättäminen mahdollisesti koskee. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 62 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua neuvoo-antavaa menettelyä noudattaen.

▼ B

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

6. Jäsenvaltiot voivat päättää poiketa 43 artiklan 2 kohdassa, liitteessä VI olevan 2 kohdan b alakohdassa ja liitteessä VII olevissa 3, 4 ja 5 kohdassa tarkoitetuista, ratakapasiteetin jaossa toteutettavan aikataulusuunnittelun jaksoista ja määräajoista, jos sellaisten kansainvälisten reittien perustaminen, joista sovitaan yhteistyössä kolmansien maiden rataverkon haltijoiden kanssa verkossa, jonka raideleveys eroaa unionin pääasiallisen rataverkon raideleveydestä, vaikuttaa merkittävästi ratakapasiteetin jakoon sovellettavaan aikatauluun yleensä.

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

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

▼ M1

8 a. Jäsenvaltiot voivat kymmenen vuoden ajan 24 päivästä joulukuuta 2016 jättää tämän direktiivin II ja IV lukujen soveltamisalan ulkopuolelle 10, 13 ja 56 artiklaa lukuun ottamatta alle 500 kilometrin pituiset erillään olevat radat, joiden raideleveys eroaa kotimaan pääasiallisen rataverkon raideleveydestä ja jotka yhdistyvät sellaisen kolmannen maan rataverkkoon, johon unionin rautatielainsäädäntöä ei sovelleta ja joita hallinnoi kotimaan pääverkon sijaan muu rataverkon haltija. Rautatieyritykset, jotka harjoittavat toimintaansa yksinomaan tällaisilla radoilla, voidaan jättää II luvun soveltamisalan ulkopuolelle.

Tällainen poikkeus voidaan uusia enintään viideksi vuodeksi. Jäsenvaltion, joka aikoo uusia poikkeuksen, on ilmoitettava aikomuksestaan komissiolle viimeistään 12 kuukautta ennen poikkeuksen päättymispäivää. Komissio tarkastelee, täyttyvätkö ensimmäisessä alakohdassa säädetyt poikkeuksen edellytykset edelleen. Mikäli nämä edellytykset eivät

▼ M1

täyty, komissio hyväksyy täytäntöönpanosäädöksen, jossa vahvistetaan sen päätös poikkeuksen päättymisestä. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 62 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua neuvoa-antavaa menettelyä noudattaen.

▼ B

9. Tätä direktiiviä ei sovelleta yrityksiin, joiden liiketoiminta rajoittuu ainoastaan sukkulaliikennepalvelujen tarjoamiseen maantieliikenteen ajoneuvoille merenalaisten tunnelien kautta tai liikennepalveluihin, joita tarjotaan maantieliikenteen ajoneuvoille sukkulapalvelujen muodossa tällaisten tunnelien läpi, lukuun ottamatta 6 artiklan 1 ja 4 kohtaa sekä 10, 11, 12 ja 28 artiklaa.

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

11. Jäsenvaltiot voivat jättää 32 artiklan 4 kohdan soveltamisalan ulkopuolelle junat, joihin ei ole asennettu junakulunvalvontajärjestelmää (European Train Control System, ETCS), ja joita käytetään alueellisissa henkilöliikenteessä ja jotka on otettu ensimmäisen kerran käyttöön ennen vuotta 1985.

▼ M1

12. Kun voimassa olevan ennen 16 päivää kesäkuuta 2015 sovitun julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuuden yksityinen osapuoli on myös rautatieyrittäjä, jonka tehtävänä on tarjota henkilöliikenteen rautatiepalveluja infrastruktuurissa, jäsenvaltiot voivat edelleen jättää tällaisen yksityisen osapuolen 7, 7 a ja 7 d artiklan soveltamisalan ulkopuolelle ja rajoittaa oikeutta ottaa ja jättää matkustajia niiden palvelujen osalta, joita rautatieyrittäjät tarjoavat samassa infrastruktuurissa kuin julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuuden solminut yksityinen osapuoli.

13. Yksityiset rataverkon haltijat, jotka ovat ennen 24 päivää joulukuuta 2016 solmitun julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuuden osapuolia ja jotka eivät saa julkista rahoitusta, on jätettävä 7 d artiklan soveltamisalan ulkopuolelle edellyttäen, että rataverkon haltijan käytössä olevat lainat ja rahoitusvakuudet eivät hyödytä suoraan tai välillisesti yksittäisiä rautatieyrittäjiä.

▼ B*3 artikla***Määritelmät**

Tässä direktiivissä tarkoitetaan

1) 'rautatieyrittäjällä' tämän direktiivin mukaisesti toimiluvan saanutta julkista tai yksityistä yritystä, jonka päätoimena on rautateiden tavara- ja/tai henkilöliikenteen harjoittaminen ja joka on velvollinen huolehtimaan vetopalveluista; tähän kuuluvat myös yksinomaan vetopalveluja tarjoavat yritykset;

▼ M1

2) 'rataverkon haltijalla' elintä tai yritystä, joka on vastuussa rautatieinfrastruktuurin käytöstä, kunnossapidosta ja uudistamisesta tietyssä verkossa sekä osallistumisesta sen kehittämiseen niiden puitteiden mukaisesti, jotka jäsenvaltio on määrittänyt infrastruktuurin kehittämistä ja rahoittamista koskeissa yleisissä toimintaperiaatteissaan;

▼ M1

- 2 a) 'rautatieinfrastruktuurin kehittämisellä' verkkosuunnittelua, rahoitus- ja investointisuunnittelua sekä infrastruktuurin rakentamista ja parantamista;
- 2 b) 'rautatieinfrastruktuurin käytöllä' reittien jakamista, liikenteen hallintaa ja infrastruktuurimaksuja;
- 2 c) 'rautatieinfrastruktuurin kunnossapidolla' toimia, joilla pyritään säilyttämään käytössä olevan infrastruktuurin kunto ja kapasiteetti;
- 2 d) 'rautatieinfrastruktuurin uudistamisella' käytössä olevan infrastruktuurin merkittäviä korvaamistoimia, jotka eivät muuta sen yleistä suorituskykyä;
- 2 e) 'rautatieinfrastruktuurin parantamisella' merkittäviä infrastruktuurin muutostoimia, joilla parannetaan sen yleistä suorituskykyä;
- 2 f) infrastruktuurin hallinnon 'olennaisilla toiminnoilla' reittien jakamista koskevaa päätöksentekoa, johon sisältyy saatavuuden määrittely ja arviointi sekä yksittäisten reittien jakaminen, ja infrastruktuurimaksuja koskevaa päätöksentekoa, mukaan lukien maksujen vahvistaminen ja keruu, jäsenvaltioiden 29 ja 39 artiklan nojalla vahvistamien hinnoittelupuitteiden ja kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisen puitteiden mukaisesti;

▼ B

- 3) 'rautatieinfrastruktuurilla' kaikkia niitä nimikkeitä, jotka luetellaan liitteessä I;
- 4) 'kansainvälisellä tavaraliikenteellä' liikennettä, jossa juna ylittää vähintään yhden jäsenvaltion rajan; juna voidaan liittää toiseen ja/tai jakaa osiin ja eri osilla voi olla eri lähtöpaikat ja määränpäättämällä edellyttäen, että kaikki vaunut ylittävät vähintään yhden rajan;
- 5) 'kansainvälisellä henkilöliikenteellä' henkilöliikennettä, jossa juna ylittää vähintään yhden jäsenvaltion rajan ja jossa liikenteen päätarkoituksena on kuljettaa matkustajia eri jäsenvaltioissa sijaitsevien asemien välillä; juna voidaan liittää toiseen ja/tai jakaa osiin ja eri osilla voi olla eri lähtöpaikat ja määränpäättämällä edellyttäen, että kaikki vaunut ylittävät vähintään yhden rajan;
- 6) 'kaupunki- ja esikaupunkiliikenteellä' liikennettä, jonka päätarkoituksena on kaupunkikeskuksen tai taajaman, myös rajojen molemmille puolille ulottuvan taajaman, sekä tällaisen kaupunkikeskuksen tai taajaman ja sitä ympäröivien alueiden välisten liikennetarpeiden täyttämisen;
- 7) 'alueellisella liikenteellä' liikennettä, jonka päätarkoituksena on alueen, myös rajojen molemmille puolille ulottuvan alueen, liikennetarpeiden täyttämisen;
- 8) 'kauttakuljetuksella' unionin alueen kautta kulkemista lastaamatta tai purkamatta tavaroita ja/tai ottamatta tai jättämättä matkustajia unionin alueella;

▼B

- 9) 'vaihtoehtoisella reittiosuudella' toista saman lähtöpaikan ja määräpaikan välistä reittiä, jos rautatieyrittäjä voi korvata reitit keskenään asianomaisen tavara- tai henkilöliikennepalvelun järjestämiseksi;
- 10) 'toteuttamiskelpoisella vaihtoehdolla' mahdollisuutta käyttää toista palvelupaikkaa, joka mahdollistaa rautatieyrittäjälle asianomaisen tavara- tai henkilöliikennepalvelun harjoittamisen taloudellisesti hyväksyttävällä tavalla;
- 11) 'palvelupaikalla' rakennelmaa, mukaan lukien maa-alueet, rakennukset ja laitteet, joka on kokonaan tai osittain erityisesti järjestetty yhden tai useamman liitteessä II olevissa 2–4 kohdassa tarkoitettujen palvelujen tarjoamiseen;
- 12) 'palvelupaikan ylläpitäjällä' julkista tai yksityistä yhteisöä, joka vastaa yhden tai useamman palvelupaikan hallinnoinnista tai joka tarjoaa rautatieyrittäjälle yhtä tai useampaa liitteessä II olevissa 2–4 kohdassa tarkoitettua palvelua;
- 13) 'rajat ylittävällä sopimuksella' kahden tai useamman jäsenvaltion välistä taikka jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden välistä sopimusta, jonka tarkoituksena on helpottaa rajat ylittävän raideliikenteen harjoittamista;
- 14) 'toimiluvalla' toimilupaviranomaisen yritykselle myöntämää lupaa, jolla tunnustetaan sen oikeus tarjota rautatieliikennepalveluja rautatieyrittäjälle; kyseinen toimintaoikeus voidaan rajoittaa tietyn tyyppisten palvelujen tarjoamiseen;
- 15) 'toimilupaviranomaisella' viranomaista, joka jäsenvaltiossa vastaa toimilupien myöntämisestä;
- 16) 'sopimuksella' sopimusta tai soveltuvin osin järjestelyä hallinnollisten toimenpiteiden puitteissa;
- 17) 'kohtuullisella voitolla' oman pääoman tuottoastetta, jossa otetaan huomioon palvelupaikan ylläpitäjälle aiheutunut riski, mukaan lukien tulolle aiheutunut riski, tai tällaisen riskin puuttuminen, ja joka vastaa viimeksi kuluneiden vuosien keskimääräistä tuottoastetta asianomaisella sektorilla;
- 18) 'käyttöoikeuden myöntämisellä' rataverkon haltijan suorittamaa rautateiden ratakapasiteetin käyttöoikeuden myöntämistä;
- 19) 'hakijalla' rautatieyrittäjästä tai rautatieyrittäjien kansainvälistä ryhmittymää taikka muita henkilöitä tai oikeussubjekteja, kuten asetuksessa (EY) N:o 1370/2007 tarkoitettuja toimivaltaisia viranomaisia sekä laivaajia, huolitsijoita ja yhdistettyjen kuljetusten harjoittajia, jotka joko julkisen palvelun tarjoamiseen liittyvistä tai kaupallisista syistä haluavat hankkia ratakapasiteettia;
- 20) 'ylikuormitetulla infrastruktuurilla' infrastruktuurin osuutta, johon kohdistuvaa ratakapasiteetin kysyntää ei voida tiettyinä aikoina täysin tyydyttää edes kapasiteetin varaushakemusten yhteensovittamisen jälkeen;
- 21) 'kapasiteetin vahvistamissuunnitelmalla' toimenpidettä tai toimenpiteiden sarjaa, jonka toteuttamiselle on vahvistettu aikataulu ja jonka tarkoituksena on vähentää niitä kapasiteetin rajoitteita, jotka ovat johtaneet infrastruktuurin osuuden nimeämiseen "ylikuormitetuksi infrastruktuuriksi";

▼ B

- 22) 'yhteensovittamisella' menettelyä, jonka avulla rataverkon haltija ja hakijat yrittävät ratkaista tilanteet, joissa on kilpailevia ratakapasiteettia koskevia hakemuksia;
- 23) 'puitesopimuksella' julkis- tai yksityisoikeudellista oikeudellisesti sitovaa yleistä sopimusta, jossa määritetään hakijan ja rataverkon haltijan oikeudet ja velvoitteet yhtä aikataulukautta pidemmäksi ajaksi myönnettävän ratakapasiteetin ja samalta ajalta perittävien maksujen osalta;
- 24) 'ratakapasiteetilla' mahdollisuutta laatia aikatauluja reiteille, joiden käyttöoikeutta on haettu tietyksi ajaksi infrastruktuurin jollekin osuudelle;
- 25) 'verkolla' koko rataverkon haltijan hallinnoimaa rautatieinfrastruktuuria;
- 26) 'verkkoselostuksella' asiakirjaa, jossa esitellään yksityiskohtaisesti hinnoittelujärjestelmien ja kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisen järjestelmien yleiset säännöt, määräajat, menettelyt ja perusteet, mukaan lukien muut tiedot, joita tarvitaan ratakapasiteettia koskevissa hakemuksissa;
- 27) 'reitillä' ratakapasiteettia, joka tarvitaan tietyn junan kuljettamiseen paikasta toiseen tietynä ajanjaksona;
- 28) 'aikataululla' tietoja, joissa määritellään kaikki junien ja liikkuvan kaluston suunniteltu liikkuminen kyseisessä infrastruktuurissa aikataulun voimassaoloaikana;
- 29) 'varikkosivuraiteella' sivuraidetta, joka on erityisesti tarkoitettu rautatieliikenteen kulkuneuvojen pysäköintiin kahden ajovuoron välillä;
- 30) 'perusteellisilla huoltopalveluilla' huoltoa, jota ei tehdä rutiininomaisesti osana päivittäistä toimintaa ja joka edellyttää kulkuneuvon poistamista liikenteestä;

▼ M1

- 31) 'vertikaalisesti integroituneella yrityksellä' yritystä, jossa neuvoston asetuksessa (EY) N:o 139/2004 ⁽¹⁾ tarkoitetun mukaisesti
 - a) rataverkon haltija on sellaisen yrityksen määräysvallassa, jonka määräysvallassa on samanaikaisesti yksi tai useampi rautatieyrittäjä, joka harjoittaa raideliikennettä rataverkon haltijan infrastruktuurissa;
 - b) rataverkon haltija on yhden tai useamman sellaisen rautatieyrityksen määräysvallassa, joka harjoittaa raideliikennettä rataverkon haltijan infrastruktuurissa; tai
 - c) rataverkon haltijan määräysvallassa on yksi tai useampi rautatieyrittäjä, joka harjoittaa raideliikennettä rataverkon haltijan infrastruktuurissa.

Sillä tarkoitetaan myös yritystä, joka muodostuu erillisistä yksiköistä, mukaan lukien rataverkon haltija sekä yksi tai useampi liikennepalveluja tarjoava yksikkö, jolla ei ole erillistä oikeushenkilöllisyyttä.

⁽¹⁾ Neuvoston asetus (EY) N:o 139/2004, annettu 20 päivänä tammikuuta 2004, yrityskeskittymien valvonnasta ('EY:n sulautuma-asetus') (EUVL L 24, 29.1.2004, s. 1).

▼ M1

Jos rataverkon haltija ja rautatieyrittäjä ovat toisistaan täysin riippumattomia mutta ne ovat molemmat jäsenvaltion suorassa määräysvallassa ilman välitason yhteisöä, niiden ei katsota muodostavan tämän direktiivin mukaista vertikaalisesti integroitunutta yritystä;

- 32) 'julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuudella' julkisten elinten ja yhden tai useamman sellaisen yrityksen, joka on muu kuin jäsenvaltion pääasiallinen rataverkon haltija, välistä sitovaa järjestelyä, jonka mukaisesti yritykset rakentavat osin tai kokonaan ja/tai rahoittavat rautatieinfrastruktuuria ja/tai saavat oikeuden harjoittaa yhtä tai useampaa 2 alakohdassa lueteltua toimintoa tietyn ennalta määrätyn ajan. Järjestely voidaan toteuttaa missä tahansa asianmukaisessa oikeudellisesti sitovassa muodossa, josta on säädetty kansallisessa lainsäädännössä;
- 33) 'johtoryhmällä' täytäntöönpano- ja hallintotehtäviä hoitavaa yrityksen johtavaa elintä, joka vastaa ja on vastuuvollinen yrityksen päivittäisestä johtamisesta;
- 34) 'valvontaelimellä' yrityksen ylintä johtavaa elintä, joka hoitaa valvontatehtäviä, johtoryhmän valvonta mukaan lukien, ja tekee yritystä koskevia yleisiä strategisia päätöksiä;
- 35) 'suoralla lipulla' lippua tai lippuja, jotka vastaavat kuljetussopimusta, joka on tehty yhden tai useamman rautatieyrityksen liikennöimien peräkkäisten rautatiematkojen tekemistä varten;
- 36) 'suurnopeusjunia käyttävällä henkilöliikenteellä' rautateiden henkilöliikennettä, jossa ei ole väliasemia kahden vähintään yli 200 kilometrin etäisyydellä toisistaan sijaitsevan paikan välillä ja jota harjoitetaan varta vasten rakennetuilla suurnopeusradoilla, jotka soveltuvat yleensä vähintään 250 kilometrin tuntinopeuksille ja joilla suurin osa matkasta kuljetaan tällaisilla nopeuksilla.

▼ B

II LUKU

UNIONIN RAUTATEIDEN KEHITTÄMINEN

I JAKSO

Hallinnon riippumattomuus

4 artikla

Rautatieyritysten ja rataverkon haltijoiden riippumattomuus

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

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



5 artikla

Rautatieyritysten johtaminen kaupallisten periaatteiden mukaisesti

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

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

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

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

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

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

4. Sen estämättä, mitä 3 kohdassa säädetään, julkisessa omistuksessa tai määräysvallassa olevien rautatieyritysten osakkeenomistajien on voitava vaatia, että merkittävälle liikkeenjohdollisille päätöksille on niiden antama etukäteishyväksyntä samaan tapaan kuin yksityisten osakeyhtiöiden osakkeenomistajien kohdalla kansallisessa yhtiöoikeudessa vahvistettujen sääntöjen mukaisesti. Tämän artiklan säännökset eivät vaikuta johtokunnan jäsenten nimittämistä koskeviin jäsenvaltioiden yhtiöoikeuden mukaisiin valvontaelinten toimivaltuuksiin.

▼B

2 JAKSO

Rataverkon hallinnon ja liikennetoiminnan sekä eri liikennetoimintatyyppien erottaminen

6 artikla

Tilien eriyttäminen

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että rautatieyritysten liikenteen harjoittamiseen liittyvästä liiketoiminnasta ja rautatieinfrastruktuurin hoitoon liittyvästä liiketoiminnasta pidetään erillisiä tuloslaskelmia ja taseita ja että nämä julkaistaan erillisinä. Jommallekummalle toiminnalle maksettavaa julkista rahoitusta ei saa siirtää toiselle.

▼M1

2. Tämän artiklan soveltamiseksi 7 a artiklan 3 kohtaa soveltavien jäsenvaltioiden on vaadittava, että yritys organisoidaan erillisiksi yksiköiksi, joilla ei ole erillistä oikeushenkilöllisyyttä yrityksen sisällä.

▼B

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

4. Edellä 1 ja 3 kohdassa tarkoitettujen eri toimintojen kirjanpitoa on hoidettava siten, että on mahdollista valvoa kieltoa, joka koskee yhteen toiminnan lajiin myönnettyjen julkisten varojen siirtämistä toiseen toimintaan, sekä infrastruktuurimaksuista saatavien tulojen ja muista kaupallisista toimista aiheutuvien ylijäämien käyttöä.

▼M1

7 artikla

Rataverkon haltijan riippumattomuus

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että rataverkon haltija on vastuussa tietyn verkon käytöstä, kunnossapidosta ja uudistamisesta ja että sille on annettu tehtäväksi rautatieinfrastruktuurin kehittäminen kyseisessä verkossa kansallisen lainsäädännön mukaisesti.

Jäsenvaltioiden on varmistettava, ettei yhdelläkään vertikaalisesti integroituneen yrityksen muista oikeussubjekteista ole ratkaisevaa vaikutusvaltaa päätöksiin, joita rataverkon haltija tekee olennaisista toiminnoista.

Jäsenvaltioiden on varmistettava, että rataverkon haltijan valvontaelimen ja johtoryhmän jäsenet sekä suoraan heidän alaisinaan olevat johtajat toimivat syrjimättömästi ja että minkäänlaiset eturistiriidat eivät vaikuta heidän puolueettomuuteensa.

▼ **M1**

2. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että rataverkon haltija organisoidaan yhteiseksi, joka on oikeudellisesti erillinen kaikista rautatieyrityksistä, ja vertikaalisesti integroituneissa yrityksissä erillinen kaikista muista yrityksen oikeussubjekteista.
3. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että samoja henkilöitä ei voida nimittää tai palkata siten, että he toimisivat samanaikaisesti
- a) rataverkon haltijan johtoryhmän ja rautatieyrityksen johtoryhmän jäseninä;
- b) olennaisista toiminnoista päättävänä henkilöinä ja rautatieyrityksen johtoryhmän jäseninä;
- c) rataverkon haltijan valvontaelimen jäseninä ja rautatieyrityksen valvontaelimen jäseninä, jos tällainen elin on olemassa;
- d) valvontaelimen jäseninä vertikaalisesti integroituneeseen yritykseen kuuluvassa yrityksessä, jolla on määräysvaltaa sekä rautatieyritykseen että rataverkon haltijaan, ja kyseisen rataverkon haltijan johtoryhmän jäseninä.
4. Vertikaalisesti integroituneissa yrityksissä rataverkon haltijan johtoryhmän jäsenet ja olennaisista toiminnoista päättävät henkilöt eivät saa ottaa vastaan vertikaalisesti integroituneen yrityksen muilta oikeussubjekteilta tulosperusteisia palkkioita eivätkä lisäetuja, jotka pääasiallisesti liittyvät tiettyjen rautatieyritysten taloudelliseen tulokseen. Heille saa kuitenkin tarjota rautatiejärjestelmän yleiseen suorituskykyyn liittyviä kannustimia.
5. Jos vertikaalisesti integroituneen yrityksen eri yhteisöillä on yhteinen tietojärjestelmä, pääsy olennaisiin toimintoihin liittyviin arkaluonteisiin tietoihin on rajattava rataverkon haltijan valtuutettuun henkilöstöön. Arkaluonteista tietoa ei välitetä vertikaalisesti integroituneen yrityksen muille yhteisöille.
6. Tämän artiklan 1 kohdan säännökset eivät vaikuta jäsenvaltioiden päätöksenteko-oikeuksiin, jotka koskevat rautatieinfrastruktuurin kehittämistä ja rahoitusta, eivätkä jäsenvaltioiden toimivaltaan, joka koskee infrastruktuurin rahoitusta ja infrastruktuurimaksuja sekä kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämistä, jotka on määritelty 4 artiklan 2 kohdassa sekä 8, 29 ja 39 artiklassa.

*7 a artikla***Olellaisten toimintojen riippumattomuus**

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että rataverkon haltijalla on olellaisten toimintojen osalta organisatorinen ja päätöksentekoa koskeva riippumattomuus 4 artiklan 2 kohdassa sekä 29 ja 39 artiklassa määritellyissä puitteissa.
2. Jäsenvaltioiden on 1 kohdan soveltamisen osalta varmistettava erityisesti seuraavaa:
- a) rautatieyrityksellä tai muulla oikeussubjektilla ei ole rataverkon haltijaan olellaisiin toimintoihin liittyvää ratkaisevaa vaikutusvaltaa, sanotun kuitenkaan vaikuttamatta jäsenvaltioiden asemaan, joka koskee hinnoittelupuitteiden ja kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisen puitteiden sekä 29 ja 39 artiklan mukaisten hinnoittelun erityissääntöjen määrittämistä;

▼ M1

- b) rautatieyrityksellä tai vertikaalisesti integroituneen yrityksen muilla oikeussubjekteilla ei ole ratkaisevaa vaikutusvaltaa olennaisista toiminnoista päättävien henkilöiden nimittämiseen eikä irtisanomiseen;
- c) olennaisista toiminnoista vastaavien henkilöiden ammatillinen liikkuvuus ei aiheuta eturistiriitoja.

3. Jäsenvaltiot voivat päättää, että infrastruktuurin hinnoittelun ja reitien jakamisen suorittavat hinnoitteluelin ja/tai käyttöoikeuksia myöntävä elin, jotka ovat oikeudelliselta muodoltaan, organisaatioltaan ja päätöksenteoltaan rautatieyrityksistä riippumattomia. Tässä tapauksessa jäsenvaltiot voivat päättää olla soveltamatta 7 artiklan 2 kohdan sekä 7 artiklan 3 kohdan c ja d alakohdan säännöksiä.

Rautatiepalvelujen tarjonnan ja infrastruktuurin hallinnoinnista vastaavien yksiköiden päälliköihin sovelletaan soveltuvin osin 7 artiklan 3 kohdan a alakohtaa ja 7 artiklan 4 kohtaa.

4. Tämän direktiivin säännöksiä, jotka koskevat rataverkon haltijan olennaisia toimintoja, sovelletaan riippumattomaan hinnoitteluelimeen ja/tai käyttöoikeuksia myöntävään elimeen.

*7 b artikla***Rataverkon haltijan puolueettomuus liikenteen hallinnan ja kunnossapidon suunnittelun osalta**

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että liikenteen hallinnan ja kunnossapidon suunnittelun toiminnot toteutetaan läpinäkyvällä ja syrjimättömällä tavalla ja että minkäänlaiset eturistiriidat eivät vaikuta näistä toiminnoista päättäviin henkilöihin.

2. Jäsenvaltioiden on liikenteen hallinnan osalta varmistettava, että rautatieyrityksillä on niitä koskevissa häiriötapauksissa täysimääräisesti ja oikea-aikaisesti käytössään tarvittavat tiedot. Jos rataverkon haltija myöntää lisää oikeuksia osallistua liikenteenhallintaprosessiin, sen on toimittava asianomaisten rautatieyritysten kannalta läpinäkyvällä ja syrjimättömällä tavalla.

3. Rataverkon haltijan on rautatieinfrastruktuurin merkittävien kunnossapito- ja/tai uusimistöiden pitkän aikavälin suunnittelun osalta kuuluttava hakijoita ja mahdollisimman pitkälle otettava huomioon ilmaistut huolenaiheet.

Rataverkon haltijan on toteutettava kunnossapitotöiden aikataulusuunnittelu syrjimättömällä tavalla.

*7 c artikla***Rataverkon haltijan toimintojen ulkoistaminen ja jakaminen**

1. Edellyttäen, että minkäänlaista eturistiriitaa ei aiheudu ja että kaupallisesti arkaluonteisten tietojen luottamuksellisuus taataan, rataverkon haltija voi

▼ **M1**

- a) ulkoistaa toimintoja eri yhteisölle edellyttäen, että tämä yhteisö ei ole rautatieyrittäjä, sillä ei ole määräysvallassa rautatieyrittäjä eikä se ole rautatieyrittäjän määräysvallassa. Vertikaalisesti integroituneessa yrityksessä olennaisia toimintoja ei tule ulkoistaa vertikaalisesti integroituneen yrityksen millekään muulle yhteisölle, ellei yhteisö hoida yksinomaan olennaisia toimintoja;
- b) ulkoistaa rautatieinfrastruktuurin kehittämiseen, ylläpitoon ja uudistamiseen liittyvien kunnossapitotöiden ja niihin liittyvien tehtävien toteuttamisen rautatieyrittäjälle tai yritykselle, joiden määräysvallassa rautatieyrittäjä on, tai yritykselle, jotka ovat rautatieyrittäjän määräysvallassa.

Rataverkon haltija säilyttää 3 artiklan 2 kohdassa kuvattujen toimintojen harjoittamista koskevan valvontavallan ja kantaa siitä lopullisen vastuun. Olennaisia toimintoja suorittavien yhteisöjen on noudatettava 7, 7 a, 7 b ja 7 d artiklaa.

2. Edellä olevasta 7 artiklan 1 kohdasta poiketen rataverkon hallinnointitehtäviä voivat suorittaa eri rataverkon haltijat, myös julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuuksien osapuolet, edellyttäen, että ne kaikki täyttävät 7 artiklan 2–6 kohdan sekä 7 a, 7 b ja 7 d artiklan mukaiset vaatimukset ja kantavat täyden vastuun kyseisten tehtävien harjoittamisesta.

3. Kun olennaisia toimintoja ei ole annettu sähköntoimittajan hoidettavaksi, siihen ei sovelleta rataverkon haltijoita koskevia sääntöjä edellyttäen, että varmistetaan asiaankuuluvien rataverkon kehittämistä koskevien säännösten, etenkin 8 artiklan, noudattaminen.

4. Rataverkon haltija voi sääntelyelimen tai jäsenvaltioiden määrittämän muun riippumattoman toimivaltaisen elimen valvonnassa tehdä syrjimättömästi yhden tai useamman rautatieyrittäjän kanssa yhteistyösopimuksia, joiden tarkoituksena on tuoda asiakkaille hyötyä, kuten alentaa kustannuksia tai tehostaa sopimukseen kuuluvan verkon osan toimintaa.

Kyseinen elin seuraa tällaisten sopimusten täytäntöönpanoa ja voi perustelluissa tapauksissa esittää, että ne tulisi päättää.

*7 d artikla***Rahoituksen läpinäkyvyys**

1. Samalla kun noudatetaan kussakin jäsenvaltiossa sovellettavia kansallisia menettelyjä, rataverkon haltija saa käyttää rataverkon hallinnasta saatavia tuloja, julkiset varat mukaan luettuina, ainoastaan oman yritystoimintansa rahoittamiseen, lainanlyhennykset mukaan lukien. Rataverkon haltija voi myös käyttää kyseisiä tuloja osingon maksamiseen yrityksen omistajille, jotka voivat olla yksityisiä osakkeenomistajia, lukuun ottamatta vertikaalisesti integroituneeseen yritykseen kuuluvia yrityksiä, joiden määräysvallassa sekä rautatieyrittäjä että kyseinen rataverkon haltija ovat.

2. Rataverkon haltijat eivät saa myöntää rautatieyrittäjälle lainoja suoraan eivätkä välillisesti.

▼ **M1**

3. Rautatieyritykset eivät saa myöntää lainoja rataverkon haltijoille suoraan eivätkä välillisesti.
4. Vertikaalisesti integroituneen yrityksen oikeussubjektien väliset lainat on myönnettävä, nostettava ja lyhennettävä ainoastaan markkinahintaan ja ehoilla, jotka vastaavat kyseisen oikeussubjektin yksilöllistä riskiprofiilia.
5. Vertikaalisesti integroituneen yrityksen oikeussubjektien väliset lainat, jotka on myönnetty ennen 24 päivää joulukuuta 2016, ovat voimassa erääntymiseensä saakka, mikäli niistä on sovittu markkinahintaan, ne on tosiasiaassa nostettu ja niitä lyhennetään.
6. Kaikkien vertikaalisesti integroituneen yrityksen muiden oikeussubjektien rataverkon haltijalle tarjoamien palvelujen on perustuttava sopimuksiin, ja niistä on maksettava joko markkinahinnat tai tuotantokustannuksia vastaavat hinnat sekä kohtuullinen voittomarginaali.
7. Rataverkon haltijalle kohdennetut lainat on selkeästi erotettava vertikaalisesti integroituneen yrityksen muille oikeussubjekteille kohdennetuista lainoista. Tällaisten lainojen takaisinmaksut on hoidettava erillisinä. Tämä ei estä sitä, että lainojen lopullinen takaisinmaksu hoidetaan sellaisen yrityksen kautta, jolla on määräysvaltaa sekä rautatieyritykseen että rataverkon haltijaan, tai muun yritykseen kuuluvan oikeussubjektin välityksellä.
8. Rataverkon haltijan ja vertikaalisesti integroituneen yrityksen muiden oikeussubjektien tilit on pidettävä tavalla, jolla varmistetaan tämän artiklan noudattaminen sekä mahdollistetaan kirjanpidon erillisuus ja varainhoitoprosessien läpinäkyvyys yrityksessä.
9. Vertikaalisesti integroituneissa yrityksissä rataverkon haltijan on pidettävä yksityiskohtaisesti kirjaa kaikista kaupallisista ja talouteen liittyvistä suhteistaan kyseisen yrityksen muiden oikeussubjektien kanssa.
10. Kun riippumaton hinnoitteluelin ja/tai käyttöoikeuksia myöntävä elin suorittavat olennaisia toimintoja 7 a artiklan 3 kohdan mukaisesti ja jäsenvaltiot eivät sovelle 7 artiklan 2 kohtaa, tämän artiklan säännöksiä sovelletaan soveltuvin osin. Tämän artiklan viittauksia rataverkon haltijaan, rautatieyritykseen ja muihin vertikaalisesti integroituneen yrityksen oikeussubjekteihin on pidettävä viittauksina kyseisen yrityksen vastaviin osiin. Tämän artiklan vaatimusten noudattaminen osoitetaan yrityksen eri osien erillisessä kirjanpidossa.

*7 e artikla***Yhteensovittamismekanismit**

Jäsenvaltioiden on varmistettava, että otetaan käyttöön asianmukaiset yhteensovittamismekanismit yhteensovittamisen varmistamiseksi niiden pääasiallisten rataverkon haltijoiden ja kaikkien asianosaisten rautatieyritysten sekä 8 artiklan 3 kohdassa tarkoitettujen hakijoiden välillä. Tarvittaessa tähän pyydetään osallistujiksi rautateiden tavara- ja henkilöliikennepalvelujen käyttäjien edustajia sekä kansallisia, paikallisia tai alueellisia viranomaisia. Asianomainen sääntelyelin voi osallistua tarkkailijan ominaisuudessa. Yhteensovittaminen koskee muun muassa seuraavia:

- a) hakijoiden tarpeet ylläpitää ja kehittää ratakapasiteettia;

▼ **M1**

- b) jäljempänä 30 artiklassa tarkoitettuihin sopimuksiin sisältyvien käyttäjäsuuntautuneiden suorituskykytavoitteiden ja 30 artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen kannustimien sisältö sekä niiden toteuttaminen;
- c) jäljempänä 27 artiklassa tarkoitetun verkkoselostuksen sisältö ja toteuttaminen;
- d) intermodaalisuuteen ja yhteentoimivuuteen liittyvät kysymykset;
- e) muut kysymykset, jotka liittyvät infrastruktuurin käyttöoikeuksien ehtoihin, infrastruktuurin käyttöön ja rataverkon haltijan palvelujen laatuun.

Rataverkon haltija laatii ja julkaisee yhteensovittamista koskevat suuntaviivat intressitahoja kuullen. Yhteensovittamista on tehtävä vähintään vuosittain, ja rataverkon haltijan on julkaistava verkkosivustollaan katsaus tämän artiklan mukaisesti toteutetuista toimista.

Tämän artiklan mukainen yhteensovittaminen ei vaikuta hakijoiden oikeuteen hakea muutosta sääntelyelimeltä eikä 56 artiklassa säädettyyn sääntelyelimen toimivaltaan.

*7 f artikla***Rataverkon haltijoiden eurooppalainen verkosto**

1. Jotta helpotetaan tehokkaan ja toimivan rautatieliikenteen tarjontaa unionissa, jäsenvaltioiden on varmistettava, että niiden pääasialliset rataverkon haltijat osallistuvat ja toimivat yhdessä verkostossa, joka koontuu säännöllisin väliajoin

- a) kehittämään unionin rautatieinfrastruktuuria;
- b) tukemaan yhtenäisen eurooppalaisen rautatiealueen oikea-aikaista ja tehokasta toteuttamista;
- c) vaihtamaan parhaita käytäntöjä;
- d) seuraamaan ja vertailemaan suorituskykyä;
- e) osallistumaan 15 artiklassa tarkoitettuun markkinoiden seurantaan;
- f) ratkaisemaan rajat ylittäviä pullonkauloja; ja
- g) keskustelemaan 37 ja 40 artiklan soveltamisesta.

Edellä olevan d alakohdan osalta verkoston on määriteltävä yhteisiä periaatteita ja käytäntöjä suorituskyvyn johdonmukaista seurantaa ja vertailua varten.

Tämän kohdan mukainen yhteensovittaminen ei vaikuta hakijoiden oikeuteen hakea muutosta sääntelyelimeltä eikä 56 artiklassa säädettyyn sääntelyelimen toimivaltaan.

2. Komissio on verkoston jäsen. Se tukee verkoston työtä ja helpottaa yhteensovittamista.



3 JAKSO

Taloudellisen aseman parantaminen

8 artikla

Rataverkon haltijan rahoitus

1. Jäsenvaltioiden on kehitettävä kansallista rautatieinfrastruktuuriaan ottaen tarvittaessa huomioon unionin yleiset tarpeet, mukaan lukien tarve tehdä yhteistyötä naapureina olevien kolmansien maiden kanssa. Tätä varten niiden on julkaistava asianomaisia osapuolia kuultuaan viimeistään 16 päivänä joulukuuta 2014 viitteellinen rautatieinfrastruktuurin kehittämisstrategia, jonka tavoitteena on tulevaisuuden liikkumistarpeisiin vastaaminen pitämällä kunnossa, uusimalla ja kehittämällä infrastruktuuria rautatiejärjestelmän kestäväen rahoituksen avulla. Strategian on oltava vähintään viisi vuotta kattava ja uusittavissa.

2. Jäsenvaltiot saavat myös myöntää rataverkon haltijalle, ottaen asianmukaisesti huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 93, 107 ja 108 artiklan, sen 3 artiklan 2 kohdassa tarkoitettuja tehtäviä, infrastruktuurin kokoa ja rahoitustarpeita vastaavaa rahoitusta, erityisesti uusien investointien kattamiseksi. Jäsenvaltiot voivat päättää rahoittaa nämä investoinnit muilla keinoin kuin suoralla valtion rahoituksella. Jäsenvaltioiden on joka tapauksessa noudatettava tämän artiklan 4 kohdassa tarkoitettuja vaatimuksia.

3. Rataverkon haltijan on hyväksyttävä kyseisen jäsenvaltion määrittämän yleisen politiikan puitteissa sekä 1 kohdassa tarkoitettu strategia ja 2 kohdassa tarkoitettu jäsenvaltioiden myöntämä rahoitus huomioon ottaen liiketoimintasuunnitelma, joka sisältää investointi- ja rahoitusohjelmat. Suunnitelmalla on pyrittävä infrastruktuurin optimaaliseen ja tehokkaaseen käyttöön, saataville asettamiseen ja kehittämiseen, varmistamaan rahoituksen tasapaino ja antamaan keinot saavuttaa kyseiset tavoitteet. Rataverkon haltijan on varmistettava, että tunnetuilla hakijoilla ja mahdollisilla hakijoilla näiden pyynnöstä on pääsy asiaa koskeviin tietoihin ja että niille annetaan mahdollisuus ilmaista näkemyksensä liiketoimintasuunnitelman sisällöstä infrastruktuuriin pääsyä ja sen käyttöä koskevien edellytysten sekä infrastruktuurin luonteen, saataville asettamisen ja kehittämisen osalta ennen kuin rataverkon haltija hyväksyy sen.

4. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että tavanomaisissa liikeolosuhteissa ja kohtuullisen ajanjakson aikana, joka ei saa ylittää viittä vuotta, rataverkon haltijan tuloslaskelmassa ovat keskenään tasapainossa yhtäältä infrastruktuurin käyttömaksuista saatavat tulot, muista kaupallisista toimista aiheutuvat ylijäämät, muut kuin takaisinmaksettavat tulot yksityisistä lähteistä ja valtion rahoitus, mukaan lukien mahdolliset ennakkomaksut valtiolta, sekä toisaalta infrastruktuurista aiheutuvat menot.

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

▼B*9 artikla***Läpinäkyvä velkahuojennus**

1. Jäsenvaltioiden on luotava asianmukaiset mekanismit julkisessa omistuksessa tai määräysvallassa olevien rautatieyritysten velkaantumisen vähentämiseksi tasolle, joka ei ole esteenä moitteettomalle varainhoidolle ja joka parantaa niiden taloudellista asemaa, sanotun kuitenkaan rajoittamatta unionin valtioneuvoston päätösten soveltamista ja Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 93, 107 ja 108 artiklan noudattamista.

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

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

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

*4 JAKSO***Oikeus käyttää rautatieinfrastruktuuria ja -palveluja***10 artikla***Rautatieinfrastruktuurin käyttöoikeutta koskevat edellytykset**

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

▼M1

1 a. Jäsenvaltiot, joilla on yhteinen raja kolmannen maan kanssa, voivat rajoittaa tässä artiklassa säädettyä käyttöoikeutta niiden palvelujen osalta, joita tarjotaan kyseisestä kolmannesta maasta lähtien tai kyseiseen kolmanteen maahan rataverkossa, jonka raideleveys eroaa unionin pääasiallisen rataverkon raideleveydestä, jos jäsenvaltioiden ja kyseisen kolmannen maan välisessä rajat ylittävässä rautatieliikenteessä ilmenee kilpailun vääristymistä, sanotun kuitenkaan rajoittamatta unionin ja jäsenvaltioiden kansainvälisten velvoitteiden noudattamista. Tällainen vääristyminen voi johtua muun muassa rautatieinfrastruktuurin ja siihen liittyvien palvelujen syrjimättömän käyttöoikeuden puutteesta kyseisessä kolmannessa maassa.

▼ M1

Jos jäsenvaltio aikoo tämän kohdan mukaisesti hyväksyä päätöksen käyttöoikeuden rajoittamisesta, sen on toimitettava päätösehdotus komissiolle ja kuultava muita jäsenvaltioita.

Jollei komissio eikä mikään muu jäsenvaltio ilmaise kolmen kuukauden kuluessa päätösehdotuksen toimittamisesta vastustavansa sitä, jäsenvaltio voi hyväksyä päätöksen.

Komissio voi hyväksyä täytäntöönpanosäädöksiä, joissa vahvistetaan tämän kohdan soveltamiseksi noudatettavan menettelyn yksityiskohdat. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 62 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

2. Rautatieyrityksille on myönnettävä yhtäläisin, syrjimättömin ja läpinäkyvin edellytyksin rautatieinfrastruktuurin käyttöoikeus kaikissa jäsenvaltioissa rautateiden henkilöliikenteen harjoittamiseen, sanotun kuitenkin rajoittamatta asetuksen (EY) N:o 1370/2007 soveltamista. Rautatieyrityksillä on oikeus ottaa ja jättää matkustajia millä tahansa asemalla. Tähän oikeuteen kuuluu myös oikeus käyttää infrastruktuuria, joka yhdistää tämän direktiivin liitteessä II olevassa 2 kohdassa tarkoitettuja palvelupaikkoja.

▼ B*11 artikla***Käyttöoikeuden ja matkustajien ottamista ja jättämistä koskevan oikeuden rajoittaminen****▼ M1**

1. Jäsenvaltiot voivat rajoittaa 10 artiklan 2 kohdassa säädettyä käyttöoikeutta tietyn lähtöpaikan ja määränpään välisellä osuudella tarjottavan henkilöliikenteen osalta, jos samasta tai vaihtoehtoisesta reitistä on tehty yksi tai useampi julkisia palveluhankintoja koskeva sopimus ja jos kyseisen oikeuden käyttö vaarantaisi asianomaisen julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen tai asianomaisten julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten taloudellisen tasapainon.

2. Määrittääkseen, vaarantuisiko julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen taloudellinen tasapaino, 55 artiklassa tarkoitetun yhden tai useamman asianomaisen sääntelyelimen on tehtävä puolueeton taloudellinen analyysi ja tehtävä päätöksensä ennalta määritettyjen perusteiden mukaisesti. Niiden on määritettävä tämä, jos jokin seuraavista toimittaa asiaa koskevan pyynnön kuukauden kuluessa 38 artiklan 4 kohdassa tarkoitetun aiottua henkilöliikennettä koskevan ilmoituksen saamisesta:

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

▼B

Toimivaltaisten viranomaisten ja julkisia palveluja tarjoavien rautatieyritysten on toimitettava yhdelle tai useammalle asianomaiselle sääntelyelimelle tiedot, joita päätöksen tekeminen kohtuudella edellyttää. Sääntelyelimen on tarkasteltava näiden osapuolten toimittamia tietoja ja tarvittaessa pyydyttävä kaikilta asianomaisilta osapuolilta tietoja ja aloitettava näiden asianomaisten osapuolten kuuleminen kuukauden kuluessa pyynnön vastaanottamisesta. Sääntelyelimen on kuultava tarvittaessa kaikkia asianomaisia osapuolia ja annettava asianomaisille osapuolille tiedoksi perusteltu päätöksensä ennalta määritetyn kohtuullisen ajan ja joka tapauksessa kuuden viikon kuluessa kaikkien asiaankuuluvien tietojen vastaanottamisesta.

▼M1

3. Sääntelyelimen on perusteltava päätöksensä ja vahvistettava edellytykset, joiden mukaisesti jokin seuraavista voi pyytää kyseisen päätöksen uudelleentarkastelua kuukauden kuluessa sitä koskevan ilmoituksen saamisesta:

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

Jos sääntelyelin päättää, että julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen taloudellinen tasapaino vaarantuisi 38 artiklan 4 kohdassa tarkoitettua aiotusta henkilöliikenteestä, sen on esitettävä tähän liikenteeseen mahdollisia muutoksia, joilla varmistettaisiin, että 10 artiklan 2 kohdan mukaiset edellytykset käyttöoikeuden myöntämiselle täyttyvät.

▼B

4. Komissio hyväksyy sääntelyelinten, toimivaltaisten viranomaisten ja rautatieyritysten kokemusten sekä 57 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua verkoston toiminnan perusteella viimeistään 16 päivänä joulukuuta 2016 toimenpiteitä, joissa vahvistetaan tämän artiklan 1, 2 ja 3 kohdan soveltamiseksi noudatettavan menettelyn ja perusteiden yksityiskohdat. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 62 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

▼M1

Komissio hyväksyy sääntelyelinten, toimivaltaisten viranomaisten ja rautatieyritysten kokemusten sekä 57 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua verkoston toiminnan perusteella viimeistään 16 päivänä joulukuuta 2018 täytäntöönpanosäädöksiä, joissa vahvistetaan tämän artiklan 1, 2 ja 3 kohdan soveltamiseksi noudatettavan menettelyn ja perusteiden yksityiskohdat kotimaisen henkilöliikenteen osalta. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 62 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

5. Jäsenvaltiot voivat myös rajoittaa oikeutta käyttää rautatieinfrastruktuuria kotimaan henkilöliikenteen harjoittamista varten tietyn lähtöpaikan ja määrän välisellä osuudella samassa jäsenvaltiossa, kun

- a) matkustajien kuljettamiseen kyseisten asemien välillä on myönnetty yksinoikeus ennen 16 päivää kesäkuuta 2015 tehdyllä julkisilla palveluhankintoja koskevalla sopimuksella; tai

▼ M1

- b) lisäoikeus/lupa kaupallisen henkilöliikenteen harjoittamiseen kyseisten asemien välillä toisen liikenteenharjoittajan kanssa kilpaillen on myönnetty viimeistään 25 päivänä joulukuuta 2018 oikeudenmukaista tarjouskilpailumenettelyä noudattaen.

ja kyseiset liikenteenharjoittajat eivät saa korvausta näiden palvelujen tarjoamisesta.

Tällaista rajoitusta voidaan soveltaa sopimuksen tai luvan alkuperäisen keston ajan tai 25 päivään joulukuuta 2026 sen mukaan, kumpi määräaika on lyhyempi.

▼ B

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

▼ M1*11 a artikla***Suurnopeusjunia käyttävä henkilöliikenne**

1. Jotta kehitetään suurnopeusjunia käyttävän henkilöliikenteen markkinoita, edistetään käytettävissä olevan rataverkon tehokkainta mahdollista käyttöä ja kannustetaan suurnopeusjunia käyttävän henkilöliikenteen kilpailukykyä matkustajia hyödyttävällä tavalla, suurnopeusjunia käyttävän henkilöliikenteen osalta 10 artiklassa säädetyn käyttöoikeuden käytössä voidaan edellyttää pelkästään sääntelyelimen tämän artiklan mukaisesti asettamien vaatimusten noudattamista, sanotun kuitenkaan rajoittamatta 11 artiklan 5 kohdan soveltamista.

2. Kun sääntelyelin 11 artiklan 2, 3 ja 4 kohdassa tarkoitetun analyysin pohjalta katsoo, että aiottu suurnopeusjunia käyttävä henkilöliikenne tietyn lähtöpaikan ja määränpään välillä vaarantaa saman tai vaihtoehdoisen reitin kattaman julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen taloudellisen tasapainon, sääntelyelimen on osoitettava mahdolliset muutokset, joilla varmistetaan, että 10 artiklan 2 kohdassa säädetyn käyttöoikeuden myöntämistä koskevat edellytykset täyttyvät. Muutoksiin voi sisältyä aiotun liikenteen muuttaminen.

▼ B*12 artikla***Henkilöliikennettä harjoittavilta rautatieyrityksiltä perittävä maksu**

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

Tässä tapauksessa kotimaan tai kansainvälistä rautateiden henkilöliikennettä harjoittavilta rautatieyrityksiltä peritään sama maksu liikennöinnistä reittiosuuksilla, jotka kuuluvat kyseisen viranomaisen toimivallan piiriin.

2. Maksu on tarkoitettu korvaamaan viranomaiselle unionin oikeuden mukaisesti tehdyssä julkisia palveluhankintoja koskevassa sopimuksessa asetetut julkisen palvelun velvoitteet. Maksusta kertyneet ja korvauksena maksettavat tulot eivät saa ylittää sitä, mikä on tarpeen kattamaan kaikki

▼B

asianomaisten julkisen palvelun velvoitteiden täyttämistä aiheutuneet kustannukset tai osa niistä, kun otetaan huomioon kyseisten velvoitteiden täyttämistä saatavat tulot ja kohtuullinen voitto.

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

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

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

*13 artikla***Palvelujen käyttöoikeutta koskevat edellytykset**

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

2. Palvelupaikan ylläpitäjien on tarjottava kaikille rautatieyrityksille kehtään syrjimättömällä tavalla käyttöoikeus, myös radan käyttöoikeus, liitteessä II olevassa 2 kohdassa tarkoitettuihin palvelupaikkoihin ja näissä palvelupaikoissa tarjottaviin palveluihin.

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

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

▼B

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

4. Rautatieyritysten hakemuksiin palvelupaikan käyttöoikeuden saamiseksi ja palvelujen saamiseksi liitteessä II olevassa 2 kohdassa tarkoitettussa palvelupaikassa on vastattava 55 artiklassa tarkoitetun sääntelyelimen asettamaan kohtuulliseen määräaikaan mennessä. Tällaiset hakemukset voidaan hylätä ainoastaan, jos on olemassa toteuttamiskelpoisia vaihtoehtoja, jotka mahdollistavat niille kyseessä olevan tavara- tai henkilöliikennepalvelun harjoittamisen samalla tai vaihtoehtoisella reittisuudella taloudellisesti hyväksyttävien edellytyksin. Tämä ei velvoita palvelupaikan ylläpitäjää tekemään investointeja resursseihin tai varusteisiin rautatieyritysten kaikkien hakemusten täyttämiseksi.

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

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

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

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

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

9. Komissio voi sääntelyelinten ja palvelupaikan ylläpitäjien kokemusten sekä 57 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun verkoston toiminnan

▼B

perusteella hyväksyä toimenpiteitä, joissa vahvistetaan liitteessä II olevissa 2–4 kohdassa tarkoitetuissa palvelupaikoissa tarjottavien palvelujen käyttöoikeuden osalta noudatettavan menettelyn ja perusteiden yksityiskohdat. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 62 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

▼M1*13 a artikla***Yhteiset tietojärjestelmät ja suorien lippujen järjestelmät**

1. Jäsenvaltiot voivat vaatia kotimaan henkilöliikennettä harjoittavia rautatieyhtiöitä osallistumaan yhteiseen tietojärjestelmään ja integroituun matkalippujärjestelmään matkalippujen, suorien lippujen ja varausten tarjontaa varten tai valtuuttaa toimivaltaiset viranomaiset perustamaan tällaisen järjestelmän, sanotun kuitenkin rajoittamatta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1371/2007 ⁽¹⁾ ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2010/40/EU ⁽²⁾ soveltamista. Jos tällainen järjestelmä perustetaan, jäsenvaltioiden on varmistettava, ettei se aiheuta markkinoiden vääristymistä eikä syrjintää rautatieyhtiöiden välillä ja että sitä hallinnoi julkinen tai yksityinen oikeussubjekti tai kaikkien henkilöliikennettä harjoittavien rautatieyhtiöiden liitto.

2. Komissio seuraa rautatieliikennemarkkinoiden kehitystä yhteisen tietojärjestelmän ja suorien lippujen järjestelmän käyttöönottoa ja käyttöä koskevilta osin sekä arvioi unionin tason toimien tarvetta markkinoita koskevat aloitteet huomioon ottaen. Se tarkastelee erityisesti rautatieliikenteen matkustajien syrjimätöntä pääsyä tietoihin, joita tarvitaan matkojen suunnittelemisessa ja lippujen varaamisessa. Se esittelee Euroopan parlamentille ja neuvostolle viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2022 kertomuksen yhteisen tietojärjestelmän ja suorien lippujen järjestelmän saatavuudesta ja tekee tarvittaessa lainsäädäntöehdotuksia.

3. Jäsenvaltioiden on vaadittava henkilöliikennettä harjoittavia rautatieyhtiöitä laatimaan varautumissuunnitelmat tarjotakseen matkustajille asetuksen (EY) N:o 1371/2007 18 artiklassa tarkoitetun kaltaista apua tapauksissa, joissa liikennepalveluissa ilmenee vakava häiriö, ja varmistamaan, että nämä suunnitelmat koordinoidaan asianmukaisesti.

▼B*5 JAKSO****Rajat ylittävät sopimukset****14 artikla***Rajat ylittäviä sopimuksia koskevat yleiset periaatteet**

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että rajat ylittävissä sopimuksissa olevat määräykset eivät syrji rautatieyhtiöitä eivätkä rajoita rautatieyhtiöiden vapautta harjoittaa rajat ylittävää liikennettä.

⁽¹⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1371/2007, annettu 23 päivänä lokakuuta 2007, rautatieliikenteen matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista (EUVL L 315, 3.12.2007, s. 14).

⁽²⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2010/40/EU, annettu 7 päivänä heinäkuuta 2010, tieliikenteen älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöönoton sekä tieliikenteen ja muiden liikennemuotojen rajapintojen puitteista (EUVL L 207, 6.8.2010, s. 1).

▼B

2. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle rajat ylittävistä sopimuksista viimeistään 16 päivänä kesäkuuta 2013, jos sopimukset on tehty ennen kyseistä päivää, ja ennen niiden tekemistä, jos kyseessä ovat jäsenvaltioiden väliset uudet tai tarkistettavat sopimukset. Komissio päättää, ovatko tällaiset sopimukset unionin oikeuden mukaisia, yhdeksän kuukauden kuluessa ennen 15 päivään joulukuuta 2012 tehtyjen sopimusten ilmoittamisesta ja neljän kuukauden kuluessa jäsenvaltioiden välisten uusien tai tarkistettujen sopimusten ilmoittamisesta. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 62 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua neuvoo-antavaa menettelyä noudattaen.

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

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

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

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

*6 JAKSO**Komission seurantatehtävät**15 artikla***Markkinoiden seurannan soveltamisala**

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

2. Näissä puitteissa komissio kutsuu jäsenvaltioiden edustajia, myös 55 artiklassa tarkoitettujen sääntelyelinten edustajia, ja asianomaisten alojen edustajia, tarvittaessa rautatiealan työmarkkinaosapuolet, käyttäjät sekä alue- ja paikallisviranomaisten edustajat mukaan lukien, osallistumaan tiiviisti työhönsä, jotta nämä voisivat paremmin seurata rautatie-sektorin kehittämistä ja markkinoiden kehitystä, arvioida toteutettujen toimenpiteiden vaikutusta ja analysoida komission suunnittelemien toimenpiteiden vaikutuksia. Tarvittaessa komissio kutsuu myös Euroopan

▼B

rautatieviraston osallistumaan sen mukaisesti, mitä viraston tehtävistä säädetään Euroopan rautatieviraston perustamisesta 29 päivänä huhtikuuta 2004 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 881/2004 (virastoasetus) ⁽¹⁾.

3. Komissio seuraa verkkojen käyttöä ja puite-edellytysten kehitystä rautatiesektorilla, erityisesti infrastruktuurimaksujen perimistä, kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämistä, rautatieinfrastruktuuriin tehtyjä investointeja, rautatieliikenteen hinta- ja laatukehitystä, julkisia palveluhan-kintoja koskeviin sopimuksiin sisältyvää rautatieliikennettä ja toimilupien myöntämistä sekä markkinoiden avautumisen ja yhdenmukaistamisen astetta jäsenvaltioiden välillä, työllisyyden kehitystä ja siihen liittyviä sosiaalisia oloja rautatiealalla. Nämä seurantatoimet eivät vaikuta jäsenvaltioiden toteuttamiin vastaaviin toimiin ja työmarkkinaosa-puolten tehtäviin.

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

a) rautatieliikenteen sisämarkkinoiden kehityksestä ja rautatieyrityksille tarjottavista palveluista liitteessä II tarkoitetulla tavalla;

b) 3 kohdassa tarkoitetuista puite-edellytyksistä, myös rautateiden julki-sen henkilöliikenteen osalta;

c) unionin rataverkon tilanteesta;

d) käyttöoikeuksien käytöstä;

e) tehokkaamman rautatieliikenteen esteistä;

f) infrastruktuurin rajoituksista;

g) lainsäädännön tarpeesta.

5. Jäsenvaltiot toimittavat työmarkkinaosapuolten tehtäviä samalla kunnioittaen vuosittain komissiolle komission suorittamaa markkinoiden seurantaa varten tarvittavat tiedot verkkojen käytöstä ja puite-edellytys-ten kehityksestä rautatiesektorilla.

6. Komissio voi hyväksyä toimenpiteitä, joilla varmistetaan jäsenval-tioiden raportointivelvoitteiden yhdenmukaisuus. Nämä täytäntöönpano-säädökset hyväksytään 62 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastelume-nettelyä noudattaen.

⁽¹⁾ EUVL L 164, 30.4.2004, s. 1.

▼B

III LUKU

RAUTATIEYRITYSTEN TOIMILUVAT

1 JAKSO

Toimilupaviranomainen

16 artikla

Toimilupaviranomainen

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

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

2 JAKSO

Toimiluvan saamisen edellytykset

17 artikla

Yleiset vaatimukset

1. Yrityksellä on oikeus hakea toimilupaa siinä jäsenvaltiossa, johon se on sijoittautunut.
2. Jos yritys ei täytä tässä luvussa säädettyjä vaatimuksia, jäsenvaltiot eivät saa myöntää toimilupia eivätkä pidentää niiden voimassaoloa.
3. Yritykset, jotka täyttävät tässä luvussa säädetyt vaatimukset, ovat oikeutettuja saamaan toimiluvan.
4. Yrityksellä ei ole lupaa harjoittaa tämän luvun soveltamisalaan kuuluvaa rautatieliikennettä, jos sille ei ole myönnetty tarjottaviin palveluihin asianmukaista toimilupaa.

Tällainen toimilupa ei kuitenkaan sellaisenaan oikeuta sen haltijaa käyttämään rautatieinfrastruktuuria.

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

18 artikla

Toimiluvan saamisen edellytykset

Toimilupaa hakevalta yritykseltä on voitava vaatia, että se osoittaa asianomaisen jäsenvaltion toimilupaviranomaisille ennen toimintansa

▼B

aloittamista, että se kykenee jatkuvasti täyttämään 19–22 artiklassa luetellut hyvää mainetta, taloudellista vakavaraisuutta ja ammatillista pätevyyttä koskevat vaatimukset sekä korvausvelvollisuutensa.

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

*19 artikla***Hyvää mainetta koskevat vaatimukset**

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

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

▼MI

- e) ei ole tuomittu vakavista rikkomuksista kansallisen lainsäädännön mukaisten, sitovista työehtosopimuksista johtuvien velvoitteiden osalta.

▼B*20 artikla***Taloudellista vakavaraisuutta koskevat vaatimukset**

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

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

▼B

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

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

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

*21 artikla***Ammatillista pätevyyttä koskevat vaatimukset**

Ammatillista pätevyyttä koskevat vaatimukset täyttyvät, kun toimilupaa hakeva yritys voi osoittaa, että sillä on tai vastaisuudessa on hallintorakenne, jolla on tarvittavat tiedot tai kokemus turvallisen ja luotettavan toiminnan hallinnan ja valvonnan harjoittamiseen toimiluvassa yksilöidyn toimintatyyppin osalta.

*22 artikla***Korvausvelvollisuuden kattamista koskevat vaatimukset**

Rautatieyrityksellä on oltava riittävät vakuutukset tai riittävät markkinaehtoiset takuut, jotta se voi kattaa kansallisen ja kansainvälisen oikeuden mukaisesti korvausvelvollisuutensa onnettomuustilanteissa, erityisesti matkustajien, matkatavaroiden, rahdin, postin ja kolmansien osapuolten osalta, sanotun kuitenkin rajoittamatta unionin valtioneuvoston ja Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 93, 107 ja 108 artiklan noudattamista. Tämän velvoitteen estämättä erityyppisten palvelujen ja erityisesti kulttuuri- ja perinnerautatieliikenteen erityispiirteet ja riskiprofiili voidaan ottaa huomioon.

*3 JAKSO****Toimiluvan voimassaolo****23 artikla***Voimassaoloaika ja -alue**

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

*24 artikla***Väliaikainen toimilupa, hyväksyminen, peruuttaminen määräajaksi ja peruuttaminen kokonaan**

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

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

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

3. Sen estämättä, mitä 1 kohdassa säädetään, toimilupaviranomainen voi, jos toimilupa peruutetaan määräajaksi tai kokonaan sen vuoksi, että taloudellista vakavaraisuutta koskevaa vaatimusta ei noudateta, myöntää väliaikaisen toimiluvan rautatieyrittäjän uudelleenjärjestelyn ajaksi edellyttäen, että turvallisuutta ei vaaranneta. Väliaikainen toimilupa saa kuitenkin olla voimassa enintään kuusi kuukautta sen myöntämispäivästä.

4. Jos rautatieyrittäjä on keskeyttänyt toimintansa kuudeksi kuukaudeksi tai ei ole aloittanut toimintaa kuuden kuukauden kuluessa toimiluvan myöntämisestä, toimilupaviranomainen voi päättää, että toimilupa on haettava uudestaan tai että se peruutetaan määräajaksi.

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

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

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

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

8. Kun toimilupaviranomainen myöntää toimiluvan, peruuttaa sen määräajaksi tai kokonaan tai muuttaa sitä, sen on ilmoitettava siitä Euroopan rautatievirastolle välittömästi. Euroopan rautatievirasto ilmoittaa asiasta viipymättä muiden jäsenvaltioiden toimilupaviranomaisille.



25 artikla

Toimilupien myöntämismenettely

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

IV LUKU

RAUTATEIDEN INFRASTRUKTUURIN KÄYTTÖMAKSUJEN PERIMINEN JA RAUTATEIDEN INFRASTRUKTUURIKAPASITEETIN KÄYTTÖOIKEUDEN MYÖNTÄMINEN

1 JAKSO

Yleiset periaatteet

26 artikla

Ratakapasiteetin tehokas käyttö

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

27 artikla

Verkkoselostus

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

▼B

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

*28 artikla***Rautatieyritysten ja infrastruktuurin haltijoiden väliset sopimukset**

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

*2 JAKSO****Infrastruktuuri- ja palvelumaksut****29 artikla***Maksujen vahvistaminen, määrittäminen ja periminen**

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

Jollei mainitusta edellytyksestä muuta johdu, jäsenvaltioiden on myös vahvistettava hinnoittelun erityissäännöt tai annettava sitä koskeva valtuutus rataverkon haltijalle.

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

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

Kansallisella parlamentilla voi olla oikeus tarkastella ja tarvittaessa tarkistaa rataverkon haltijan määrittämien maksujen tasoa, rajoittamatta kuitenkaan 4 artiklassa säädettyä hallinnon riippumattomuutta ja edellyttäen, että tällainen oikeus on suoraan myönnetty perustuslaissa ennen 15 päivään joulukuuta 2010. Tällaisessa mahdollisessa tarkistuksessa on varmistettava, että maksut ovat tämän direktiivin, vahvistettujen hinnoittelupuitteiden ja hinnoittelusääntöjen mukaisia.

2. Rataverkon haltijoiden on varmistettava, että voimassa oleva hinnoittelujärjestelmä perustuu samoihin periaatteisiin koko verkon alueella, paitsi jos on tehty 32 artiklan 3 kohdan mukaisia erityisjärjestelyjä.
3. Rataverkon haltijoiden on varmistettava, että hinnoittelujärjestelmän soveltaminen johtaa tasapuolisten ja ketään syrjimättömien maksujen perimiseen eri rautatieyrityksiltä, jotka tarjoavat vastaavia palveluja samanlaisella markkinoiden osalla, ja että tosiasiallisesti sovellettavat maksut ovat verkkoselostuksessa määrättyjen sääntöjen mukaisia.

▼B

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

*30 artikla***Infrastruktuurikustannukset ja tilit**

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

2. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että toimivaltaisen viranomaisen ja rataverkon haltijan välillä tehdään sopimus, joka täyttää liitteessä V esitetyt peruseriaatteet ja -tekijät ja jonka kesto on vähintään viisi vuotta, sanotun kuitenkaan vaikuttamatta niiden rautatieinfrastruktuurin suunnittelua ja rahoitusta koskevaan toimivaltaan ja talousarviota koskevaan vuotuisuusperiaatteeseen soveltuvilta osin.

Jäsenvaltioiden on varmistettava, että 15 päivään joulukuuta 2012 voimassa olevia sopimuksia muutetaan tarvittaessa niiden yhtenäistämiseksi tämän direktiivin kanssa niitä uudistettaessa tai viimeistään 16 päivänä kesäkuuta 2015

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

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

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

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

Infrastruktuurin haltijan on varmistettava liiketoimintasuunnitelmansa yhteensopivuus sopimuksen määräysten kanssa.

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

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

*31 artikla***Hinnoitteluperiaatteet**

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

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

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

Ennen 16 päivään kesäkuuta 2015 komissio hyväksyy toimenpiteitä, joilla vahvistetaan yksityiskohtaiset säännöt junaliikenteen harjoittamisesta suoraan aiheutuvien kustannusten laskemiseksi. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 62 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

Rataverkon haltija voi päättää mukautua asteittain näihin yksityiskohtaisiin sääntöihin enintään neljän vuoden kuluttua siitä, kun nämä täytäntöönpanosäädökset ovat tulleet voimaan.

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

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

Perustuen rataverkon haltijoiden, rautatieyritysten, sääntelyelinten ja toimivaltaisten viranomaisten saamiin kokemuksiin ja ottaen huomioon olemassa olevat melun perusteella eriyttämistä koskevat järjestelmät komissio hyväksyy täytäntöönpanotoimenpiteitä, joilla vahvistetaan meluvaikutusten hinnoittelussa noudatettavat yksityiskohtaiset säännöt, hinnoittelun soveltamisaika mukaan luettuna, ja mahdollistetaan infrastruktuurimaksujen eriyttäminen, jotta voidaan tarvittaessa ottaa huomioon altistuvan alueen herkkyys, varsinkin altistuvan väestön määrä ja junan

▼B

kokoonpano, jolla on vaikutusta melupäästöjen tasoon. Nämä täytännönpanosäädökset hyväksytään 62 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen. Ne eivät saa aiheuttaa rautatieyritysten välisen kilpailun aiheutonta vääristymistä eivätkä haitata rautatiealan yleistä kilpailukykyä.

Mahdollisten infrastruktuurimaksujen muutosten, jotka tehdään meluvaiikutuksista aiheutuvien kustannusten huomioon ottamiseksi, on tuettava taloudellisesti toteuttamiskelpoisimman saatavilla olevan melua rajoittavan jarruteknologian jälkiasentamista vaunuihin.

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

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

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

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

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

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

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

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

*32 artikla***Hinnoitteluperiaatteisiin liittyvät poikkeukset**

1. Saadakseen rataverkon haltijalle aiheutuneet kustannukset kateuksi täysimääräisesti, jäsenvaltio voi markkinoiden niin salliessa periä lisähintoja toimivien, läpinäkyvien ja ketään syrjimättömien periaatteiden perusteella taaten kuitenkin samalla rautatiealan markkinasegmenttien parhaan mahdollisen kilpailukyvyyn. Hinnoittelujärjestelmässä on otettava huomioon rautatieyritysten aikaansaama tuottavuuden kasvu.

▼B

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

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

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

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

Markkinasegmenttien luettelo on julkaistava verkkoselostuksessa, ja sitä on tarkistettava vähintään joka viides vuosi. Jäljempänä 55 artiklassa tarkoitettu sääntelyelin valvoo tätä luetteloa 56 artiklan mukaisesti.

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

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

▼M1

4. Komission asetuksessa (EU) 2016/919 ⁽¹⁾ määriteltyjen rautatieliikennekäytävien käytöstä perittävät infrastruktuurimaksut voidaan eriyttää niin, että annetaan kannustimia varustaa junat ETCS-järjestelmällä, joka vastaa komission päätöksellä 2008/386/EY ⁽²⁾ hyväksyttyä versiota ja sitä seuraavia versioita. Eriyttäminen ei saa johtaa rataverkon haltijan saamien kokonaistulojen kasvuun.

⁽¹⁾ Komission asetus (EU) 2016/919, annettu 27 päivänä toukokuuta 2016, Euroopan unionin rautatiejärjestelmän ohjaus-, hallinta- ja merkinanto-osajärjestelmiä koskevasta yhteentoimivuuden teknisestä eritelmästä (EUVL L 158, 15.6.2016, s. 1).

⁽²⁾ Komission päätös 2008/386/EY, tehty 23 päivänä huhtikuuta 2008, Euroopan laajuisen tavanomaisen rautatiejärjestelmän ohjaus-, hallinta- ja merkinanto-osajärjestelmää koskevasta yhteentoimivuuden teknisestä eritelmästä tehdyn päätöksen 2006/679/EY liitteen A ja Euroopan laajuisen suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän ohjaus-, hallinta- ja merkinanto-osajärjestelmää koskevasta yhteentoimivuuden teknisestä eritelmästä tehdyn päätöksen 2006/860/EY liitteen A muuttamisesta (EUVL L 136, 24.5.2008, s. 11).

▼ M1

Jäsenvaltiot voivat päättää olla soveltamatta eriytettyjä infrastruktuurimaksuja asetuksessa (EU) 2016/919 määriteltyihin ratoihin, joilla saavat liikennöidä ainoastaan ETCS-järjestelmällä varustetut junat.

Jäsenvaltiot voivat päättää soveltaa tätä eriyttämistä myös ratoihin, joita ei määritellä asetuksessa (EU) 2016/919.

▼ B

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

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

*33 artikla***Alennukset**

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

2. Lukuun ottamatta 3 kohtaa alennukset eivät voi olla suuremmat kuin rataverkon haltijalle hallintokustannusten osalta koitua todellinen säästö. Alennuksen suuruutta määritettäessä ei voida ottaa huomioon kustannussäästöjä, jotka on jo otettu huomioon perittävissä maksussa.

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

4. Alennukset saavat koskea vain niitä maksuja, jotka peritään määrättyltä infrastruktuurin osalta.

5. Samanlaisiin palvelutyyppeihin on sovellettava samanlaisia alennusjärjestelmiä. Alennusjärjestelmiä on sovellettava syrjimättä kaikkiin rautatieyrityksiin.

*34 artikla***Järjestelmä sellaisten ympäristö-, onnettomuus- ja infrastruktuurikustannusten korvaamiseksi, joilla muita liikennemuotoja ei rasieta**

1. Jäsenvaltiot voivat perustaa tietyksi määräajaksi järjestelmän, jolla korvataan rautatieinfrastruktuurin käytön osalta ne ympäristö-, onnettomuus- ja infrastruktuurikustannukset, joilla ei todistetusti rasieta kilpailuvia liikennemuotoja, jos nämä kustannukset ylittävät rautateiden vastaavanlaiset kustannukset.

▼B

2. Jos yksinoikeudella toimiva rautatieyrittäjä saa korvausta, korvauksen saamisen on näytävä vastaavana etuna käyttäjälle.
3. Käytetyn menetelmän ja tehtyjen laskelmien on oltava julkisia. Erityisesti on oltava mahdollista osoittaa ne kilpailevan liikenneinfrastruktuurin erityiset perimättä jääneet kustannukset, joilta vältytään, sekä varmistaa, että järjestely myönnetään yrityksille syrjimättömin perustein.
4. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että järjestelmä on Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 93, 107 ja 108 artiklan mukainen.

*35 artikla***Suorituskannustinjärjestelmä**

1. Infrastruktuurin hinnoittelujärjestelmien on kannustettava rautatieyrittäjiä ja rataverkon haltijaa minimoimaan häiriöt ja parantamaan rataverkon suorituskykyä suorituskannustinjärjestelmällä. Tähän järjestelmään saattaa sisältyä seuraamuksia verkon toiminnalle häiriötä tuottavista toimista, korvauksia häiriöistä kärsiville yrityksille ja palkintomaksuja ennakoitua paremmasta suorituskyvystä.
2. Liitteessä VI olevassa 2 kohdassa lueteltuja suorituskannustinjärjestelmän peruseräitä on sovellettava koko verkkoon.
3. Siirretään komissiolle valta antaa 60 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä liitteessä VI olevaan 2 kohdan c alakohtaan tehtävistä muutoksista. Liitteessä VI olevaa 2 kohdan c alakohtaa voidaan tällä tavoin muuttaa rautatiemarkkinoiden kehityksen sekä 55 artiklassa tarkoitettujen sääntelyelinten, rataverkon haltijoiden ja rautatieyrittäjien saaman kokemuksen perusteella. Muutoksilla mukautetaan myöhästymisten luokkia toimialalla kehitettyihin parhaisiin käytänteisiin.

*36 artikla***Kapasiteetin varausmaksut**

Rataverkon haltijat voivat periä asianmukaisen maksun kapasiteetista, joka on myönnetty mutta jätetty käyttämättä. Käyttämättä jättämisestä perittävällä maksulla on kannustettava tehokkaaseen kapasiteetin käyttöön. Maksun periminen hakijoilta, joille on myönnetty reitti, on pakollista, jos nämä ovat säännöllisesti jättäneet käyttämättä niille myönnettyjä reittejä tai osaa niistä. Tämän maksun perimiseksi rataverkon haltijat julkaisevat verkkoselostuksessaan arviointiperusteet, joilla määritellään tällainen käyttämättä jättäminen. Jäljempänä 55 artiklassa tarkoitettu sääntelyelin valvoo tällaisia arviointiperusteita 56 artiklan mukaisesti. Maksun suorittaa joko hakija tai 41 artiklan 1 kohdan mukaisesti nimetty rautatieyrittäjä. Rataverkon haltijan on kyettävä aina ilmoittamaan rautatieyrittäjien käyttöön jo myönnetty ratakapasiteetti kaikille, joiden etua asia koskee.

*37 artikla***Hinnoittelujärjestelmiä koskeva yhteistyö useammassa kuin yhdessä verkossa**

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että rataverkon haltijat toimivat yhteistyössä soveltaakseen tehokkaita hinnoittelujärjestelmiä ja liittyvät

▼B

yhteen sovittaakseen yhteen hinnoittelua tai hinnoitellakseen useamman kuin yhden unionin rautatiejärjestelmään kuuluvan infrastruktuuriverkon alueelle ulottuvaa junaliikennettä. Rataverkon haltijoiden on erityisesti pyrittävä varmistamaan kansainvälisen rautatieliikenteen paras mahdollinen kilpailukyky ja rataverkkojen tehokas käyttö. Tätä varten niiden on otettava käyttöön asianmukaiset menettelyt tämän direktiivin sääntöjen mukaisesti.

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

3 JAKSO

Ratakapasiteetin käyttöoikeuden myöntäminen

38 artikla

Kapasiteettioikeudet

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

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

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

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

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

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

▼M1

4. Jos hakija aikoo pyytää ratakapasiteettia henkilöliikenteen harjoittamista varten jäsenvaltiossa, jossa rautatieinfrastruktuurin käyttöoikeus on rajoitettu 11 artiklan mukaisesti, sen on ilmoitettava asianomaisille rataverkon haltijoille ja sääntelyelimille pyyntöön liittyvän aiotun liikenteen aikataulut viimeistään 18 kuukautta ennen niiden voimaantuloa. Jotta asianomaiset sääntelyelimet voisivat arvioida mahdolliset taloudelliset vaikutukset olemassa oleviin julkisiin palveluhankintoihin koskeviin sopimuksiin, niiden on varmistettava, että kaikki toimivaltaiset viranomaiset, jotka ovat myöntäneet luvan henkilöliikenteen harjoittamiseen kyseisellä julkisilla palveluhankintoihin koskevassa sopimuksessa määritellyllä reitillä, kaikki muut asiaankuuluvat toimivaltaiset viranomaiset,

▼ M1

joilla on oikeus rajoittaa käyttöoikeuksia 11 artiklan mukaisesti, ja kaikki rautatieyritykset, jotka panevat täytäntöön julkisia palveluhankintoja koskevaa sopimusta kyseisen henkilöliikenteen reitillä, saavat tästä tiedon viipymättä ja viimeistään 10 päivän kuluttua.

▼ B*39 artikla***Kapasiteetin käyttöoikeuden myöntäminen**

1. Jäsenvaltiot voivat vahvistaa puitteet ratakapasiteetin käyttöoikeuden myöntämiselle, jollei 4 artiklassa säädetystä hallinnon riippumattomuutta koskevasta veloitteesta muuta johdu. Kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisestä on laadittava erityissäännöt. Rataverkon haltijan on huolehdittava kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämismenettelyistä. Rataverkon haltijan on erityisesti varmistettava, että ratakapasiteetin käyttöoikeudet myönnetään oikeudenmukaisesti ja ketään syrjimättä ja unionin oikeuden mukaisesti.

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

*40 artikla***Yhteistyö infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämiseksi useampaan kuin yhteen verkkoon**

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

Jäsenvaltioiden on varmistettava, että niiden rataverkon haltijoiden edustajat, joiden tekemillä kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisestä koskevilla päätöksillä on vaikutusta muihin rataverkon haltijoihin, liittyvät yhteen asianomaisen ratakapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisen yhteensovittamiseksi tai sen myöntämiseksi kansainvälisellä tasolla, sanotun kuitenkaan rajoittamatta rautateiden tavaraliikenneverkkoa koskevaan unionin lainsäädäntöön sisältyvien erityisten sääntöjen soveltamista. Rataverkon haltijoiden on julkaistava verkkoselostuksessaan kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisestä koskevat periaatteet ja perusteet, jotka on määritetty osana tätä yhteistyötä, liitteessä IV olevan 3 kohdan mukaisesti. Tähän menettelyyn voi osallistua myös asianmukaisia kolmansien maiden infrastruktuurien haltijoiden edustajia.

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

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

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

▼B

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

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

*41 artikla***Hakijat**

1. Ratakapasiteetin käyttöoikeutta voivat hakea hakijat. Käyttääkseen kyseistä ratakapasiteettia hakijoiden on nimettävä rautatieyrittäjä tekemään sopimus rataverkon haltijan kanssa 28 artiklan mukaisesti. Tämä ei vaikuta hakijoiden oikeuteen tehdä sopimuksia rataverkon haltijoiden kanssa 44 artiklan 1 kohdan nojalla.

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

3. Ennen 16 päivään kesäkuuta 2015 komissio hyväksyy täytäntöönpanotoimenpiteitä, joissa vahvistetaan 2 kohdan soveltamiseksi noudatettavien perusteiden yksityiskohdat. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 62 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

*42 artikla***Puitesopimukset**

1. Rataverkon haltijan ja hakijan välillä voidaan tehdä puitesopimus, sanotun kuitenkaan rajoittamatta Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 101, 102 ja 106 artiklan soveltamista. Puitesopimuksessa on eriteltävä sen ratakapasiteetin ominaispiirteet, jota hakija hakee ja jota sille tarjotaan yhtä aikataulukautta pidemmäksi ajaksi.

Puitesopimuksessa ei määritetä reittiä yksityiskohtaisesti, vaan sen avulla on voitava vastata hakijan oikeutettuihin kaupallisiin tarpeisiin. Jäsenvaltio voi vaatia, että tämän direktiivin 55 artiklassa tarkoitettua sääntelyelimen on ennakolta hyväksyttävä tällainen puitesopimus.

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

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

▼B

4. Puitesopimukseen voi sisältyä määräyksiä seuraamuksista siltä varalta, että sopimusta joudutaan muuttamaan tai se joudutaan purkamaan.

5. Puitesopimusten kesto on lähtökohtaisesti viisi vuotta, ja niitä voidaan jatkaa niiden alkuperäistä kestoja vastaaviksi ajanjaksoiksi. Rataverkon haltija voi erityisissä tapauksissa hyväksyä lyhyemmän tai pitemmän keston. Viittä vuotta pitempi kesto on perusteltava liiketoimintaan liittyvillä sopimuksilla, erityisillä investoinneilla tai riskeillä.

6. Jos kyseessä on 49 artiklassa tarkoitettua erikoistunutta infrastruktuuria käyttävä liikenne, joka edellyttää laajoja ja pitkäaikaisia investointeja, jotka hakijan on asianmukaisesti perusteltava, puitesopimusten kesto voi olla 15 vuotta. Kaudet, jotka ylittävät 15 vuotta, ovat sallittuja vain poikkeustapauksissa, erityisesti kun on kyse laajamittaisesta ja pitkäaikaisesta investoinnista ennen kaikkea silloin, kun investointeihin liittyy sopimusvelvoitteita kuten monivuotisia lyhennyssuunnitelmia.

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

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

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

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

*43 artikla***Käyttöoikeuden myöntämismenettelyn aikataulu**

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

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

▼B

3. Rataverkon haltijan on sovittava muiden asianosaisten rataverkon haltijoiden kanssa aikatauluun otettavista kansainvälisistä reiteistä, ennen kuin aikataulua koskevia ehdotuksia koskevat kuulemiset aloitetaan. Muutoksia tehdään ainoastaan, jos ne ovat ehdottoman välttämättömiä.

*44 artikla***Hakemukset**

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

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

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

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

*45 artikla***Aikataulusuunnittelu**

1. Rataverkon haltijan on mahdollisuuksien mukaan pyrittävä täyttämään kaikki ratakapasiteettia koskevat pyynnöt, myös useamman kuin yhden verkon alueelle ulottuvia reittejä koskevat pyynnöt, sekä ottamaan huomioon mahdollisuuksien mukaan kaikki hakijoihin kohdistuvat rajoitteet, myös niiden liiketoimintaan kohdistuvat taloudelliset vaikutukset.

2. Rataverkon haltija voi asettaa aikataulun suunnittelu- ja yhteensovittamismenettelyssä jonkin liikennetyypin etusijalle, mutta ainoastaan 47 ja 49 artiklan mukaisesti.

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

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

⁽¹⁾ EUVL L 276, 20.10.2010, s. 22.



46 artikla

Yhteensovittamismenettely

1. Jos rataverkon haltija havaitsee 45 artiklassa tarkoitetun aikataulu-suunnittelun aikana, että eri hakemukset ovat keskenään ristiriidassa, sen on pyrittävä sovittamaan hakemukset mahdollisimman hyvin yhteen.
2. Jos tilanne edellyttää yhteensovittamista, rataverkon haltijalla on kohtuullisissa rajoissa oikeus ehdottaa ratakapasiteettia, joka eroaa pyydetystä kapasiteetista.
3. Rataverkon haltijan on pyrittävä ratkaisemaan mahdolliset ristiriidat asianomaisten hakijoiden kanssa käytävillä neuvotteluilla. Neuvottelujen on perustuttava seuraavien tietojen antamiseen kohtuullisessa ajassa, maksutta ja kirjallisesti tai sähköisesti:
 - a) kaikkien muiden hakijoiden samoilla reittiosuuksilla hakemat reitit;
 - b) kaikille muille hakijoille samoilla reittiosuuksilla alustavasti myönnetyt reitit;
 - c) asiaankuuluvilla reittiosuuksilla 2 kohdan mukaisesti ehdotetut vaihtoehdot reitit;
 - d) kaikki yksityiskohtaiset tiedot kapasiteetin myöntämisprosessissa käytetyistä perusteista.

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

4. Yhteensovittamismenettelyä ohjaavat periaatteet on vahvistettava verkkoselostuksessa. Niissä on erityisesti otettava huomioon kansainvälisten reittien järjestämiseen liittyvät vaikeudet sekä vaikutukset, joita muutoksista saattaa muille rataverkon haltijoille aiheutua.
5. Jos ratakapasiteettia koskeviin pyyntöihin ei voida myöntyä ilman yhteensovittamista, rataverkon haltijan on pyrittävä yhteensovittamisen avulla käsittelemään kaikki pyynnöt.
6. Ratakapasiteetin käyttöoikeuden myöntämistä koskevia riitoja varten on luotava riitojenratkaisujärjestely tällaisten riitojen ratkaisemiseksi nopeasti, sanotun kuitenkaan rajoittamatta olemassa olevien muutoksenhakekeinojen ja 56 artiklan soveltamista. Kyseinen järjestely on esitettävä verkkoselostuksessa. Jos tätä järjestelyä käytetään, päätös on tehtävä kymmenen työpäivän kuluessa.

47 artikla

Ylikuormitettu infrastruktuuri

1. Jos pyydettyjen rautatiereittien yhteensovittamisen ja hakijoiden kuulemisen jälkeen ei ole mahdollista myöntyä asianmukaisesti kaikkiin ratakapasiteettia koskeviin pyyntöihin, rataverkon haltijan on välittömästi ilmoitettava, että kyseinen infrastruktuurin osa on ylikuormitettu. Tämä on tehtävä myös sellaisen infrastruktuurin osalta, jonka voidaan olettaa kärsivän kapasiteetin riittämättömyydestä lähitulevaisuudessa.
2. Jos infrastruktuurin on ilmoitettu olevan ylikuormitettu, rataverkon haltijan on laadittava 50 artiklassa säädetty kapasiteettia koskeva arviointi, jollei 51 artiklassa säädetyn kapasiteetin vahvistamissuunnitelman toteutusta ole jo aloitettu.

▼B

3. Jos 31 artiklan 4 kohdan mukaisia maksuja ei ole peritty tai ne eivät ole tuottaneet tyydyttävää tulosta ja infrastruktuurin on ilmoitettu olevan ylikuormitettu, rataverkon haltija voi lisäksi soveltaa ensisijaisuusperusteita ratakapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisessä.

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

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

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

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

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

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

*48 artikla***Ad hoc -hakemukset**

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

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

*49 artikla***Erikoistunut infrastruktuuri**

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

▼B

2. Jos sopivia vaihtoehtoisia reittiosuuksia on, rataverkon haltija voi asianomaisia osapuolia kuultuaan osoittaa tietyn infrastruktuurin määrätyn tyyppisen liikenteen käyttöön. Jos tällainen osoittaminen on tapahtunut, rataverkon haltija voi asettaa kyseisen liikennetyypin etusijalle ratakapasiteetin käyttöoikeuksia myöntäessään, sanotun kuitenkin rajoittamatta Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 101, 102 ja 106 artiklan soveltamista.

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

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

*50 artikla***Kapasiteettia koskeva arviointi**

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

2. Kapasiteettia koskevan arvioinnin kohteena ovat infrastruktuuri, käyttömenettelyt, harjoitettavan liikenteen luonne ja kaikkien näiden tekijöiden vaikutus ratakapasiteettiin. Arvioinnissa huomioon otettaviin toimenpiteisiin sisältyvät erityisesti liikenteen ohjaaminen toisille reittiosuuksille, liikenteen aikataulusuunnitelman uusiminen, nopeudenmuutokset ja infrastruktuurin parantaminen.

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

*51 artikla***Kapasiteetin vahvistamissuunnitelma**

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

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

Siinä on yksilöitävä:

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

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

▼B

Suunnitelman edellytyksenä voi olla jäsenvaltion ennakkohyväksyntä.

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

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

4. Sen estämättä, mitä 3 kohdassa säädetään, rataverkon haltija voi kuitenkin jatkaa kyseisten maksujen perimistä edellyttäen, että 55 artiklassa tarkoitettu sääntelyelin hyväksyy tämän, jos

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

*52 artikla***Reittien käyttö**

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

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

*53 artikla***Ratakapasiteetti kunnossapitotöitä varten**

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

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

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

▼M1

Sääntelyelin voi vaatia rataverkon haltijaa asettamaan nämä tiedot sen saataville, mikäli se katsoo sen tarpeelliseksi.

▼B*54 artikla***Erityiset toimenpiteet häiriötilanteissa****▼M1**

1. Jos junaliikenteessä esiintyy teknisistä ongelmista tai onnettomuudesta johtuvia häiriöitä, rataverkon haltijan on toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet tilanteen palauttamiseksi ennalleen. Tätä varten sen on laadittava varautumissuunnitelma, jossa luetellaan elimet, joille on ilmoitettava vakavista vaaratilanteista tai vakavista häiriöistä junaliikenteessä. Jos häiriöt voivat vaikuttaa rajat ylittävään liikenteeseen, rataverkon haltijan on vaihdettava kaikki asiaankuuluvat tiedot niiden muiden rataverkon haltijoiden kanssa, joiden verkkoon ja liikenteeseen kyseiset häiriöt voivat vaikuttaa. Asianomaisten rataverkon haltijoiden on tehtävä yhteistyötä rajat ylittävän liikenteen palauttamiseksi ennalleen.

▼B

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

Jos rataverkon haltija pitää tätä tarpeellisena, se voi vaatia rautatieyri-tyksiä antamaan sen käyttöön resurssit, joita se pitää asianmukaisimpina tilanteen palauttamiseksi ennalleen mahdollisimman nopeasti.

3. Jäsenvaltiot voivat vaatia rautatieyri-tyksiä osallistumaan sen varmistamiseen, että turvallisuusstandardit ja -säännöt pannaan täytäntöön ja niiden noudattamista valvotaan kyseisten yritysten itsensä osalta.

*4 JAKSO***Sääntelyelin***55 artikla***Sääntelyelin**

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

2. Jäsenvaltiot voivat perustaa sääntelyelimiä, joilla on toimivaltaa usealla säänneltyllä alalla, jos tällaiset yhdistetyt sääntelyviranomaiset täyttävät tämän artiklan 1 kohdassa vahvistetut riippumattomuusvaatimukset. Rautatiealan sääntelyelin voidaan myös organisatorisesti liittää

▼B

perustamissopimuksen 101 ja 102 artiklassa vahvistettujen kilpailusääntöjen täytäntöönpanosta 16 päivänä joulukuuta 2002 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 1/2003 ⁽¹⁾ 11 artiklassa tarkoitettuun kansalliseen kilpailuviranomaiseen, yhteisön rautateiden turvallisuudesta 29 päivänä huhtikuuta 2004 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2004/49/EY ⁽²⁾ nojalla perustettuun turvallisuusviranomaiseen tai tämän direktiivin III luvussa tarkoitettuun toimilupaviranomaiseen, jos kyseinen yhteinen elin täyttää tämän artiklan 1 kohdassa vahvistetut riippumattomuusvaatimukset.

3. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että sääntelyelimen henkilöstöä ja hallintoa hoidetaan tavalla, jolla taataan sen riippumattomuus. Niiden on erityisesti varmistettava, että henkilöt, jotka vastaavat sääntelyelimen päätöksenteosta 56 artiklan mukaisesti, kuten sen mahdollisen johtokunnan jäsenet, nimittää jäsenvaltioiden hallitus tai ministerineuvosto tai muu julkinen viranomainen, joka ei suoraan käytä omistajan oikeuksia säännellyssä yrityksessä, sellaisten selkeiden ja avoimien sääntöjen mukaisesti, joilla voidaan taata henkilöiden riippumattomuus.

Jäsenvaltioiden on päätettävä, nimitetäänkö nämä henkilöt määrääjäksi, joka voidaan uusia, vai pysyvästi, jolloin heidät voidaan irtisanoa ainoastaan kurinpitosyistä, jotka eivät liity heidän päätöksentekoonsa. Henkilöt on valittava avoimella menettelyllä heidän ansioidensa perusteella, mukaan lukien soveltuva kelpoisuus ja asianmukainen kokemus mieluiten rautatieliikenteen alalta tai muilta verkkotoimialoilta.

Jäsenvaltioiden on varmistettava, että nämä henkilöt toimivat riippumattomasti rautatiealaan liittyvistä markkinaetunäkökohdista eikä heillä näin ollen ole intressiä missään säännellyssä yrityksessä tai yhteisössä eikä liikesuhdetta niihin. Tätä varten näiden henkilöiden on annettava sidonnaisuuksistaan ja etunäkökohdistaan vuosittain ilmoitukset, joista käyvät ilmi mahdolliset suorat tai epäsuorat etunäkökohdat, joiden voidaan katsoa haittaavan heidän riippumattomuuttaan ja jotka saattavat vaikuttaa minkä hyvänsä tehtävän suorittamiseen. Näiden henkilöiden on jättyä päätöksenteon ulkopuolelle tapauksissa, jotka koskevat yritystä, johon heillä on ollut suora tai epäsuora yhteys menettelyn alkamista edeltävän vuoden aikana.

Heidän ei saa pyytää eikä ottaa vastaan ohjeita miltään hallitukselta tai muulta julkiselta tai yksityiseltä yhteisöltä toteuttaessaan sääntelyelimen tehtäviä, ja heillä on täydet valtuudet sääntelyelimen henkilöstön palvelukseen ottamisessa ja hallinnoinnissa.

Sen jälkeen, kun heidän toimikautensa sääntelyelimessä on päättynyt, heillä ei saa vähintään yhden vuoden aikana olla ammatillista asemaa tai vastuuta missään säännellyistä yrityksistä tai yhteisöistä.

⁽¹⁾ EYVL L 1, 4.1.2003, s. 1.

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

⁽²⁾ EUVL L 164, 30.4.2004, s. 44.

▼B

56 artikla

Säätelyelimen toiminta

1. Rajoittamatta 46 artiklan 6 kohdan soveltamista hakijalla on oikeus hakea muutosta säätelyelimeltä, jos se katsoo tulleen kohdelluksi epäoikeudenmukaisesti, syrjityksi tai muulla tavalla loukatuksi sekä erityisesti rataverkon haltijan tai tapauskohtaisesti rautatieyrityksen tai palvelupaikan ylläpitäjän tekemiin päätöksiin, jotka koskevat:

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

▼M1

- h) liikenteenhallintaa;
- i) uusimistöiden suunnittelua ja suunniteltua tai suunnittelematonta kunnossapitoa;
- j) edellä 2 artiklan 13 kohdassa sekä 7, 7 a, 7 b, 7 c ja 7 d artiklassa säädettyjen vaatimusten, myös eturistiriitoja koskevien, noudattamista.

2. Säätelyelimellä on oltava valtuudet seurata kilpailutilannetta rautatieliikenteen markkinoilla, mukaan lukien erityisesti suurnopeusjunia käyttävän henkilöliikenteen markkinat, sekä 1 kohdan a–j alakohtaan liittyviä rataverkon haltijoiden tehtäviä, sanotun kuitenkaan rajoittamatta kansallisten kilpailuviranomaisten toimivaltaa rautatieliikenteen markkinoiden kilpailun varmistamiseksi. Säätelyelimen on erityisesti varmistettava 1 kohdan a–j alakohtaan noudattaminen omasta aloitteestaan ja hakijoihin kohdistuvan syrjinnän ehkäisemiseksi. Sen on erityisesti tarkistettava, onko verkkoselostuksessa syrjiviä lausekkeita tai annetaanko siinä rataverkon haltijalle harkintavaltaa, jota voisi olla mahdollista käyttää hakijoihin kohdistuvaan syrjintään.

▼B

3. Säätelyelimen on tehtävä tiivistä yhteistyötä myös rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta yhteisössä 17 päivänä kesäkuuta 2008 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2008/57/EY ⁽¹⁾ tarkoitetun kansallisen turvallisuusviranomaisen ja tässä direktiivissä tarkoitetun toimilupaviranomaisen kanssa.

Jäsenvaltioiden on varmistettava, että nämä viranomaiset kehittävät yhdessä sellaiset puitteet tietojenvaihtoa ja yhteistyötä varten, joilla pyritään ehkäisemään kielteiset vaikutukset kilpailuun tai rautatieliikenteen

⁽¹⁾ EUVL L 191, 18.7.2008, s. 1.

▼B

markkinoiden turvallisuuteen. Näihin puitteisiin on sisällyttävä mekanismi, jonka avulla sääntelyelin esittää kansallisille turvallisuus- ja toimilupaviranomaisille suosituksia kysymyksistä, joilla voi olla vaikutusta kilpailuun rautatieliikenteen markkinoilla, ja jonka avulla kansallinen turvallisuusviranomainen esittää sääntelyelimelle ja toimilupaviranomaiselle suosituksia kysymyksistä, joilla voi olla vaikutusta turvallisuuteen. Asianomainen viranomainen tarkastelee tällaisia suosituksia ennen päätöksentekoa, tämän kuitenkaan rajoittamatta näiden viranomaisten itenäisyyttä niiden omaan toimivaltaan kuuluvalla alalla. Jos asianomainen viranomainen päättää poiketa näistä suosituksista, sen on perusteltava päätöksensä.

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

5. Sääntelyelimellä on oltava tarvittavat organisatoriset valmiudet tehtäviensä toteuttamiseen henkilöstöresursseina ja aineellisina voimavaroina, jotka ovat oikeassa suhteessa rautatiealan merkitykseen kyseisessä jäsenvaltiossa.

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

7. Sääntelyelimen on kuultava säännöllisesti ja joka tapauksessa vähintään kahden vuoden välein rautateiden tavara- ja henkilöliikennepalvelujen käyttäjien edustajia ottaakseen huomioon näiden näkemykset rautatieliikenteen markkinoista.

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

Pyydetyt tiedot on annettava sääntelyelimen vahvistaman kohtuullisen ajan kuluessa, joka saa olla enintään yksi kuukausi, jollei sääntelyelin poikkeuksellisissa olosuhteissa anna lupaa pidentää tätä määräaikaa edelleen enintään kahdella viikolla. Sääntelyelimen on voitava varmistaa pyyntöihin vastaaminen asianmukaisilla seuraamuksilla, sakot mukaan lukien. Sääntelyelimelle toimitettaviin tietoihin sisältyvät kaikki tiedot, joita sääntelyelin tarvitsee muutoksenhakutehtävässään ja seuratessaan kilpailua rautatieliikenteen markkinoilla 2 kohdan mukaisesti. Tähän sisältyvät tiedot, jotka ovat tarpeen tilastointi- ja markkinaseurantatarkoituksiin.

▼ M1

9. Säätelyelimen on käsiteltävä valitukset ja pyydettyä tarvittaessa asianmukaisia tietoja ja pantava kaikkien asianomaisten osapuolten kuuleminen alulle yhden kuukauden kuluessa valituksen vastaanottamisesta. Sen on ratkaistava valitukset, toteutettava toimet tilanteen korjaamiseksi ja annettava asianomaisille osapuolille tiedoksi perusteltu päätöksensä ennalta määritetyn kohtuullisen ajan ja joka tapauksessa kuuden viikon kuluessa kaikkien tarvittavien tietojen vastaanottamisesta. Säätelyelimen on tarvittaessa päätettävä omasta aloitteestaan aiheellisista toimenpiteistä hakijoihin kohdistuvan syrjinnän, markkinoiden vääristymisen ja muiden kielteisten ilmiöiden oikaisemiseksi näillä markkinoilla erityisesti 1 kohdan a–j alakohdan osalta, sanotun kuitenkaan rajoittamatta kansallisten kilpailuviranomaisten toimivaltaa rautatieliikenteen markkinoiden kilpailun varmistamiseksi.

▼ B

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

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

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

11. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että säätelyelimen tekemät päätökset julkaistaan.

▼ M1

12. Säätelyelimellä on oltava valtuudet tehdä tarkastuksia tai teettää ulkopuolisia tarkastuksia rataverkon haltijoissa, palvelupaikan ylläpitäjissä ja tarvittaessa rautatieyrityksissä, jotta se voi varmistaa 6 artiklassa vahvistettujen kirjanpidon erillisyyttä ja 7 d artiklassa vahvistettujen rahoituksen läpinäkyvyyttä koskevien säännösten noudattamisen. Vertikaalisesti integroituneiden yritysten osalta nämä valtuudet ulottuvat kaikkiin oikeussubjekteihin. Säätelyelimellä on oikeus pyytää tarvittavia tietoja. Säätelyelimellä on erityisesti oikeus pyytää, että rataverkon haltija, palvelupaikan ylläpitäjät ja kaikki yritykset tai muut yhteisöt, jotka harjoittavat tai yhdistävät rautatieliikenteen eri muotoja tai rataverkon hallintaa, joita tarkoitetaan 6 artiklan 1 ja 2 kohdassa ja 13 artiklassa, toimittavat liitteessä VIII luetellut kirjanpitoa koskevat tiedot kokonaan tai osittain niin yksityiskohtaisesti kuin katsotaan tarpeelliseksi ja oikeasuhteiseksi.

Säätelyelin voi myös tehdä kirjanpidon perusteella johtopäätöksiä valtiontukikysymyksistä, joista sen on ilmoitettava tällaisten kysymysten ratkaisemisesta vastaaville kansallisille viranomaisille, sanotun kuitenkaan rajoittamatta näiden viranomaisten toimivaltaa.

▼M1

Edellä 7 d artiklan 1 kohdassa tarkoitettut rahoitusvirrat, 7 d artiklan 4 ja 5 kohdassa tarkoitettut lainat sekä 7 d artiklan 7 kohdassa tarkoitettut velat ovat sääntelyelimen seurannassa.

Jos jäsenvaltio on nimennyt sääntelyelimen 7 c artiklan 4 kohdassa tarkoitetuksi riippumattomaksi toimivaltaiseksi elimeksi, sääntelyelin arvioi kyseisessä artiklassa tarkoitettuja yhteistyösopimuksia.

▼B

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

*57 artikla***Sääntelyelinten välinen yhteistyö**

1. Sääntelyelinten on vaihdettava tietoja työstään, päätöksentekonsa periaatteista sekä käytännöistä, ja erityisesti niiden on vaihdettava tietoja tärkeimmistä menettelynsä liittyvistä kysymyksistä sekä osaksi kansallista lainsäädäntöä saatetun unionin rautatielainsäädännön tulkintaongelmista. Niiden on tehtävä muulla tavoin yhteistyötä päätöksentekonsa sovittamiseksi yhteen koko unionissa. Tätä varten niiden on osallistuttava ja toimittava yhdessä verkostossa, joka kokoontuu säännöllisin väliajoin. Komissio on verkoston jäsen, ja se sovittaa yhteen ja tukee verkoston toimintaa ja antaa verkostolle tarvittaessa suosituksia. Se varmistaa aktiivisen yhteistyön asianmukaisten sääntelyelinten välillä.

Jollei yksilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä ja näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta 24 päivänä lokakuuta 1995 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 95/46/EY ⁽¹⁾ ja yksilöiden suojelusta yhteisöjen toimielinten ja elinten suorittamassa henkilötietojen käsittelyssä ja näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta 18 päivänä joulukuuta 2000 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 45/2001 ⁽²⁾ mukaisista tietosuojasäännöistä muuta johdu, komissio tukee 1 kohdassa tarkoitettua tietojenvaihtoa verkoston jäsenten välillä mahdollisesti sähköisiä välineitä käyttäen ja siten, että kunnioitetaan asianomaisten yritysten toimittamien liikesalaisuuksien luottamuksellisuutta.

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

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

⁽¹⁾ EYVL L 281, 23.11.1995, s. 31.

⁽²⁾ EYVL L 8, 12.1.2001, s. 1.

▼ M1

3 a. Kun kansainvälistä liikennettä koskevat asiat edellyttävät kahden tai useamman sääntelyelimen päätöksiä, kyseisten sääntelyelinten on valmisteltava asianmukaiset päätöksensä yhteistyössä ratkaisun löytämiseksi. Tätä varten kyseisten sääntelyelinten on hoidettava 56 artiklan mukaisen toimintansa edellyttämät tehtävät.

▼ B

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

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

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

7. Komissio voi osallistua sääntelyelimen pyynnöstä 2–6 kohdassa lueteltuihin toimiin helpottaakseen sääntelyelinten välistä yhteistyötä mainituissa kohdissa tarkoitetulla tavalla.

▼ M1

8. Sääntelyelinten on vahvistettava yhteiset periaatteet ja käytänteet niiden päätösten tekemiseksi, joiden tekemiseen ne on valtuutettu tämän direktiivin nojalla. Kyseisiin periaatteisiin ja käytänteisiin on kuuluttava riitojenratkaisujärjestely 3 a kohdan puitteita varten. Sääntelyelinten kokemusten ja 1 kohdassa tarkoitetun verkoston toiminnan perusteella ja tarvittaessa sääntelyelinten tehokkaan yhteistyön varmistamiseksi komissio voi hyväksyä täytäntöönpanosäädöksiä, joissa säädetään tällaisista yhteisistä periaatteista ja käytänteistä. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 62 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

▼ B

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

▼ M1

10. Jäsenvaltiot voivat kahdessa maassa sijaitsevaa rataverkkoa koskevien päätösten osalta 24 päivän joulukuuta 2016 jälkeen milloin tahansa sopia edellyttävänsä asianosaisten sääntelyelinten välistä koordinaatiota, jotta varmistetaan päätösten yhdenmukaiset vaikutukset.



V LUKU
LOPPUSÄÄNNÖKSET

58 artikla

Julkisia hankintoja koskevat säännöt

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

59 artikla

Poikkeukset

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

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

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

2. Kun useampi kuin yksi rautatieyritys, jolle on myönnetty toimilupa 17 artiklan mukaisesti, tai Irlannin ja Pohjois-Irlannin osalta rautatieyritys, jolle on tällä tavoin myönnetty toimilupa muualla, esittää virallisen hakemuksen kilpailevan rautatieliikenteen harjoittamiseksi Irlannin tai Pohjois-Irlannin alueella taikka kyseiselle alueelle tai kyseiseltä alueelta, tämän poikkeuksen soveltamisen jatkamisesta on päätettävä 62 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua neuvoa-antavaa menettelyä noudattaen.

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

⁽¹⁾ EUVL L 134, 30.4.2004, s. 1.

▼B

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

3. Edellä 1 kohdassa tarkoitettu poikkeus voidaan uusiksi enintään viideksi vuodeksi kerrallaan. Jäsenvaltio, joka on käyttänyt hyväkseen kyseistä poikkeusta, voi viimeistään 12 kuukautta ennen poikkeuksen päättymispäivää esittää komissiolle poikkeuksen uusimista koskevan pyynnön. Tällainen pyyntö on perusteltava. Komissio tutkii pyynnön ja päättää asiasta 62 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua neuvoo-antavaa menettelyä noudattaen. Kyseistä menettelyä noudatetaan kaikissa pyyntöön liittyvissä päätöksissä.

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

*60 artikla***Siirretyn säädösvallan käyttäminen**

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

2. Siirretään 20 artiklan 5 kohdassa, 35 artiklan 3 kohdassa, 43 artiklan 2 kohdassa sekä 56 artiklan 13 kohdassa tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä komissiolle viideksi vuodeksi 15 päivästä joulukuuta 2012. Komissio laatii siirrettyä säädösvaltaa koskevan kertomuksen viimeistään yhdeksän kuukautta ennen viiden vuoden pituisen kauden päättymistä. Säädösvallan siirtoa jatketaan ilman eri toimenpiteitä samanpituisiksi kausiksi, jollei Euroopan parlamentti tai neuvosto vastusta siirron jatkamista viimeistään kolme kuukautta ennen kunkin kauden päättymistä.

3. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa 20 artiklan 5 kohdassa, 35 artiklan 3 kohdassa, 43 artiklan 2 kohdassa sekä 56 artiklan 13 kohdassa tarkoitettun säädösvallan siirron. Peruuttamispäätöksellä lopetetaan tuossa päätöksessä mainittu säädösvallan siirto. Päätös tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona se julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*, tai jonakin myöhempänä, päätöksessä mainittuna päivänä. Päätös ei vaikuta jo voimassa olevien delegoitujen säädösten pätevyYTEEN.

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

5. Edellä olevien 20 artiklan 5 kohdan, 35 artiklan 3 kohdan, 43 artiklan 2 kohdan sekä 56 artiklan 13 kohdan nojalla annettu delegoitu säädös tulee voimaan ainoastaan, jos Euroopan parlamentti tai neuvosto ei ole kahden kuukauden kuluessa siitä, kun asianomainen säädös on annettu tiedoksi Euroopan parlamentille ja neuvostolle, ilmaissut vastustavansa sitä tai jos sekä Euroopan parlamentti että neuvosto ovat ennen mainitun määräajan päättymistä ilmoittaneet komissiolle, että ne eivät vastusta säädöstä. Euroopan parlamentin tai neuvoston aloitteesta tätä määräaikaa jatketaan kahdella kuukaudella.

▼B*61 artikla***Soveltamista koskevat toimenpiteet**

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

*62 artikla***Komiteamenettely**

1. Komissiota avustaa komitea. Tämä komitea on asetuksessa (EU) N:o 182/2011 tarkoitettu komitea.
2. Kun viitataan tähän kohtaan, sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 4 artiklaa.
3. Kun viitataan tähän kohtaan, sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 5 artiklaa. Jos komitea ei anna lausuntoa ehdotuksesta täytäntöönpanosäädökseksi, joka on tarkoitus hyväksyä 10 artiklan 4 kohdan, 11 artiklan 4 kohdan, 12 artiklan 5 kohdan, 13 artiklan 9 kohdan, 17 artiklan 5 kohdan, 31 artiklan 3 kohdan ja 5 kohdan, 32 artiklan 4 kohdan ja 57 artiklan 8 kohdan nojalla, komissio ei hyväksy ehdotusta täytäntöönpanosäädökseksi ja tuolloin sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 5 artiklan 4 kohdan kolmatta alakohtaa.

*63 artikla***Kertomus****▼MI**

1. Komissio arvioi tämän direktiivin vaikutuksia rautatiealaa ja antaa viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2024 Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle sekä alueiden komitealle kertomuksen sen täytäntöönpanosta.

Kertomuksessa on erityisesti arvioitava suurnopeusjunapalvelujen kehitystä sekä syrjivien käytänteiden olemassaoloa suurnopeusraiteiden käyttöoikeuden osalta. Komissio harkitsee, onko tarpeen esittää lainsäädäntöehdotuksia.

Komissio arvioi samaan päivään mennessä, ilmeneekö vertikaalisesti integroituneeseen yritykseen kuuluvien rataverkon haltijoiden suhteen edelleen syrjiviä käytäntöjä tai muun tyyppistä kilpailun vääristymistä. Komissio esittää tarvittaessa lainsäädäntöehdotuksia.

▼B

2. Sääntelyelinten verkoston kautta saatujen kokemusten perusteella komissio antaa viimeistään 16 päivänä joulukuuta 2014 Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle sekä alueiden komitealle kertomuksen sääntelyelinten välisestä yhteistyöstä.

▼B

Komissio ehdottaa tarvittaessa täydentäviä toimia varmistaakseen Euroopan rautatiemarkkinoiden sääntelyn yhdenmetyksen valvonnan erityisesti kansainvälisten palvelujen osalta. Tätä varten harkitaan tarvittaessa myös lainsäädäntötoimia.

*64 artikla***Saattaminen osaksi kansallista lainsäädäntöä**

1. Jäsenvaltioiden on saatettava tämän direktiivin noudattamisen, mukaan lukien yritysten, toimijoiden, hakijoiden, viranomaisten ja muiden asianomaisten yhteisöjen toteuttama noudattaminen, edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan viimeistään 16 päivänä kesäkuuta 2015 Niiden on viipymättä toimitettava nämä säännökset kirjallisina komissiolle.

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

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

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

*65 artikla***Kumoaminen**

Kumotaan direktiivit 91/440/ETY, 95/18/EY ja 2001/14/EY, sellaisina kuin ne ovat muutettuina liitteessä IX olevassa A osassa mainituilla direktiiveillä, ►C1 17 päivästä kesäkuuta 2015, sanotun kuitenkin ◄ vaikuttamatta jäsenvaltioiden velvollisuuteen noudattaa liitteessä IX olevassa B osassa olevia määräaikoja, joiden kuluessa niiden on ollut saatettava siinä mainitut direktiivit osaksi kansallista lainsäädäntöä.

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

*66 artikla***Voimaantulo**

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

*67 artikla***Osoitus**

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

*LIITE I***LUETTELO RAUTATIEINFRASTRUKTUURIN OSISTA**

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

- Maapohja.
- Raiteet ja ratapenikka, erityisesti vallit, maanleikkaukset, vedenpoistokanavat ja ojat, ojakivetykset, rummut, seinämät, radanvarsipenkereitä suojaava kasvillisuus jne.; matkustaja- ja tavaralaiturit, myös matkustaja-aseilla ja tavaliikenneterminaaleissa; ajo- ja jalankulkutiet; aitamuurit, pensasaidat ja muut aidat; paloturvallisuuskaidat; vaihteiden ja risteysten lämmityspisteiden laitteet; risteykset jne.; lumiaidat.
- Tekniset rakenteet: sillat, rummut ja muut ylikulkutiet, tunnelit, katetut leikkaukset ja muut alikulkutiet; suojamuurit sekä lumivyöryiltä ja putoavilta kiviltä suojaavat rakenteet jne..
- Tasoristeykset, mukaan lukien tieliikenteen turvalaitteet.
- Ylärakenteet, erityisesti: raiteet, uurretut raiteet ja vastakiskot; ratapölkkyt ja pitkittäispölkkyt, kiinteän rautatien pientarvikkeet, täytemaa, mukaan lukien kivimurska ja hiekka; vaihteet, risteykset jne.; kääntölavat ja travessit (lukuun ottamatta yksinomaan vetureita varten olevia kääntölavoja).
- Matkustajia ja tavaroita varten olevat liittymät, mukaan lukien tieliittymät ja sellaisille matkustajille tarkoitetut liittymät, jotka saapuvat paikalle tai poistuvat paikalta jalan.
- Turva-, opastin- ja televiestintälaitteet radalla, asemilla ja järjestelyratapihoilla mukaan lukien opastimiin ja televiestintään tarvittavan sähkövirran tuotto-, muunto- ja siirtoasemat tai -laitteet; tällaisia laitteita tai asemia varten olevat rakennukset; raidejarrut.
- Valaistuslaitteet liikennettä ja turvallisuutta varten.
- Junien kulkua varten tarvittavan sähkövoiman muunto- ja siirtolaitteet: syöttöasemat, syöttöasemien ja kontaktijohtojen väliset syöttökaapelit, kantolangat ja kannattimet; kolmas raide kannattimiseen.
- Infrastruktuurista vastaavan osaston käyttämät rakennukset, mukaan lukien niiden osuus liikennemaksujen kantamiseen tarvittavista rakenteista ja laitteista.



LIITE II

RAUTATIEYRITYKSILLE TARJOTTAVAT PALVELUT

(13 artiklassa tarkoitettut)

1. Vähimmäiskäyttömahdollisuuksiin sisältyvät:
 - a) rautateiden ratakapasiteettia koskevien hakemusten käsittely;
 - b) oikeus käyttää myönnettyä kapasiteettia;
 - c) rautatieinfrastruktuurin käyttö, mukaan lukien verkon risteysasemat ja vaihteet;
 - d) junaliikenteen ohjaus, mukaan lukien merkinanto, liikenteen ohjaus, lähettäminen ja viestinanto sekä tietojen antaminen junien liikkumisesta;
 - e) sähkönsiirtolaitteiden käyttö kuljetusvirran saamiseksi;
 - f) kaikki muut tiedot, jotka tarvitaan sellaisen liikenteen harjoittamiseen, jota varten kapasiteetti on myönnetty.
2. Käyttöoikeus, myös radan käyttöoikeus, on annettava seuraaville palvelupaikoille, kun ne ovat olemassa, ja näissä palvelupaikoissa tarjottaviin palveluihin:
 - a) matkustaja-asemat, niihin kuuluvat rakennukset ja muut tilat, mukaan lukien matkatietopalvelut ja soveltuvat tilat lipunmyyntipalveluille;
 - b) tavaraliikenneterminaalit;
 - c) järjestelyratapihat ja junanmuodostuslaitteet, mukaan lukien vaihtotyökalut;
 - d) varikkosivuraiteet;
 - e) huoltotilat, lukuun ottamatta perusteellisen huoltopalvelun tiloja, jotka on tarkoitettu suurnopeusjunien tai muuntyyppisen erityisiä tiloja edellyttävän liikkuvan kaluston huoltoon;
 - f) muut tekniset laitteet, mukaan lukien puhdistus- ja pesulaitteet;
 - g) rautatietoimintaan liittyvät meri- ja sisävesisatamien varusteet;
 - h) taukotilat;
 - i) tankkauspalvelut ja polttoaineen toimittaminen näihin palveluihin, josta perittävät maksut on erotettava laskuissa polttoaineen tankkauksesta perittävistä maksuista.
3. Lisäpalveluihin voi sisältyä:
 - a) kuljetussähkövirta, josta perittävät maksut on erotettava laskuissa sähkönsiirtolaitteiden käytöstä perittävistä maksuista, sanotun kuitenkaan rajoittamatta direktiivin 2009/72/EY soveltamista;
 - b) matkustajavaunujen esilämmitys;
 - c) yksilölliset sopimukset, jotka koskevat:
 - vaarallisten aineiden kuljetusten valvontaa,
 - erikoiskuljetusten avustamista liikenteessä.

▼B

4. Oheispalveluihin voi sisältyä:

- a) televiestintäverkkojen käyttömahdollisuus;
- b) lisätietojen toimittaminen;
- c) liikkuvan kaluston tekninen tarkastus;
- d) lipunmyyntipalvelut matkustaja-asemilla;
- e) perusteelliset huoltopalvelut, joita tarjotaan huoltotiloissa, jotka on tarkoitettu suurnopeusjunien tai muuntyyppisen erityisiä tiloja edellyttävän liikkuvan kaluston huoltoon.

*LIITE III***TALOUDELLINEN VAKAVARAISUUS****(20 artiklassa tarkoitettut)**

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

- a) käytettävissä olevat varat, mukaan lukien pankkitalletukset, luvattu tilinylitysvara ja lainat;
- b) vakuutena käytettävissä olevat varat ja omaisuus;
- c) käyttöpääoma;
- d) asiaan liittyvät menot, mukaan lukien kulkuneuvojen, maa-alueiden, rakennusten, rakennelmien ja liikkuvan kaluston hankinnasta johtuvat menot ja niitä koskevat maksut;
- e) yhtiön omaisuudesta aiheutuvat menot;
- f) verot ja sosiaaliturvamaksut.



LIITE IV

VERKKOSELOSTUKSEN SISÄLTÖ

(27 artiklassa tarkoitettu)

Edellä 27 artiklassa tarkoitettujen verkkoselostusten on sisällettävä seuraavat tiedot:

1. Jakso, jossa esitellään rautatieyritysten käytettävissä oleva infrastruktuuri ja sen käyttöä koskevat edellytykset. Tämän jakson tiedot on vuosittain saatettava yhteneviksi direktiivin 2008/57/EY 35 artiklan mukaisesti perustettujen rautateiden infrastruktuurirekisterien kanssa tai niissä on viitattava näihin rekistereihin.
2. Jakso, jossa esitellään hinnoitteluperiaatteet ja hinnat. Sen on sisällettävä asianmukaiset tiedot hinnoittelujärjestelmästä ja riittävät tiedot maksuista sekä muita merkityksellisiä tietoja käyttöoikeudesta, joita sovelletaan liitteessä II lueteltuihin ja ainoastaan yhden palveluntarjoajan toimittamiin palveluihin. Jaksossa on esiteltävä sekä kustannusten että maksujen osalta yksityiskohtaisesti 31–36 artiklan soveltamisessa käytetyt menettelyt, säännöt ja tapauskohtaisesti taulukot. Siinä on myös oltava tietoja jo päätetyistä tai seuraavien viiden vuoden aikana suunnitelluista hinnannuutoksista, jos tiedot ovat saatavilla.
3. Jakso, jossa esitellään kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisperiaatteet ja -perusteet. Siinä on esiteltävä rautatieyritysten käytettävissä olevan ratakapasiteetin yleispiirteet ja sen käyttöön liittyvät rajoitukset, mukaan lukien kapasiteetin todennäköinen käyttö kunnossapitoa varten. Jaksossa on myös tarkennettava kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämiseen liittyvät menettelyt ja määräajat. Siihen on sisällyttävä menettelyissä sovellettavat erityisperusteet, erityisesti:
 - a) yksityiskohtaiset ohjeet, joiden mukaisesti hakijat voivat hakea kapasiteetin käyttöoikeutta rataverkon haltijalta;
 - b) hakijoita koskevat vaatimukset;
 - c) hakumenettelyn ja käyttöoikeuden myöntämismenettelyn aikataulu ja menettelyt, joita on noudatettava pyydettyä aikatauluja koskevia tietoja, sekä menettelyt ennalta suunnitellun ja ennakoimattoman kunnossapitotyön aikataulusuunnittelua varten;
 - d) yhteensovittamismenettelyä koskevat periaatteet ja kyseisessä menettelyssä käytettävissä olevat riitojenratkaisujärjestelyt;
 - e) noudatettavat menettelyt ja käytettävät perusteet tapauksissa, joissa ratakapasiteetti on ylikuormitettu;
 - f) yksityiskohtaiset tiedot infrastruktuurin käytön rajoituksista;
 - g) säännöt, joiden mukaan otetaan mahdollisesti huomioon kapasiteetin aikaisemmat käyttöasteet, jotta käyttöoikeuden myöntämismenettelyissä voidaan määrittellä tärkeysjärjestykset.

Siinä on annettava yksityiskohtaiset tiedot toimenpiteistä, jotka on toteutettu tavaraliikenteen, kansainvälisen liikenteen ja *ad hoc* -menettelyn mukaisten hakemusten asianmukaisen käsittelyn varmistamiseksi. Siihen on sisällyttävä kapasiteettihakemusten mallilomake. Lisäksi rataverkon haltijan on julkaistava yksityiskohtaiset tiedot kansainvälisten reittien myöntämismenettelyistä.
4. Jakso, jossa on tietoja tämän direktiivin 25 artiklassa tarkoitettujen toimiluvan ja direktiivin 2004/49/EY mukaisesti myönnettävien rautateiden turvallisuusostodistusten hakemisesta tai jossa ilmoitetaan verkkosivusto, jolla kyseiset tiedot ovat maksutta saatavilla sähköisessä muodossa.

▼B

5. Jakso, jossa on tietoja rautatieinfrastruktuurin ja palvelujen käyttöoikeuteen sekä 35 artiklassa tarkoitettuun suorituskannustinjärjestelmään liittyvistä riitojenratkaisu- ja muutoksenhakumenettelyistä.
6. Jakso, jossa on tietoja liitteessä II tarkoitettujen palvelupaikkojen käyttöoikeudesta ja hinnoittelusta. Sellaisten palvelupaikan ylläpitäjien, jotka eivät ole rataverkon haltijan määräysvallassa, on annettava tietoja maksuista, joita peritään palvelupaikan käyttöoikeudesta ja palvelujen tarjoamisesta, sekä tietoja käyttöoikeutta koskevista teknisistä edellytyksistä verkkoselostukseen sisällytettäväksi, tai ilmoitettava verkkosivusto, jolla kyseiset tiedot ovat maksutta saatavilla sähköisessä muodossa.
7. Mallisopimus rataverkon haltijan ja hakijan välisten puitesopimusten tekemiseksi 42 artiklan mukaisesti.

*LIITE V***TOIMIVALTAISTEN VIRANOMAISTEN JA INFRASTRUKTUURIN
HALTIJOIDEN VÄLISTEN SOPIMUSTEN PERUSPERIAATTEET JA
-TEKIJÄT****(30 artiklassa tarkoitettut)**

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

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



LIITE VI

**RAUTATIEINFRASTRUKTUURIIN LIITTYVIÄ KUSTANNUKSIA JA
MAKSUJA KOSKEVAT VAATIMUKSET**

(32 artiklan 1 kohdassa ja 35 artiklassa tarkoitetut)

1. Rataverkon haltijoiden on tarkasteltava ainakin seuraavia vastapareja laatiesaan luetteloa markkinasegmenteistä 32 artiklan 1 kohdan mukaisten lisähinnojen ottamiseksi käyttöön hinnoittelujärjestelmässä:
 - a) henkilöliikenne/tavaraliikenne;
 - b) vaarallisia aineita kuljettavat junat/muut tavarajunat;
 - c) kotimainen/kansainvälinen liikenne;
 - d) yhdistetyt kuljetukset/suorat junayhteydet;
 - e) kaupunki- tai alueellinen henkilöliikenne/kaupunkien välinen henkilöliikenne;
 - f) kokojunat/yksittäisvaunukuljetukset;
 - g) säännöllinen/epäsäännöllinen junaliikenne.
2. Edellä 35 artiklassa tarkoitetun suorituskannustinjärjestelmän on perustuttava seuraaviin peruseriaatteisiin:
 - a) Sovitun suorituskyvyn tason saavuttamiseksi ja jotta palvelun taloudellinen elinkelpoisuus ei vaarantuisi, rataverkon haltijan on sovittava hakijoiden kanssa suorituskannustinjärjestelmän tärkeimmistä tekijöistä, erityisesti myöhästymisten arvosta ja kynnyksistä suorituskannustinjärjestelmän maksuille, jotka liittyvät sekä yksittäisiin junalla ajettuihin matkoihin että rautatieyhtiön kaikkien junien ajomatkoihin tiettyinä ajanjaksona.
 - b) Rataverkon haltijan on ilmoitettava vähintään viisi päivää ennen junan ajomatkaa rautatieyhtiösille aikataulu, jonka perusteella myöhästymiset lasketaan. Rataverkon haltija voi soveltaa ilmoittamiseen lyhyempää aikaa, jos kyseessä on ylivoimainen este tai aikataulun myöhäinen muutos.
 - c) Kaikki myöhästymiset on voitava luokitella yhteen seuraavista luokista ja alaluokista:
 1. Rataverkon haltijasta johtuva toiminnan/suunnittelun hallinnointiin liittyvä syy
 - 1.1 Aikataulujen laatiminen
 - 1.2 Junanmuodostus
 - 1.3 Virheet toimintamenetelmissä
 - 1.4 Ensisijaisuussääntöjen väärä soveltaminen
 - 1.5 Henkilöstö
 - 1.6 Muut syyt
 2. Rataverkon haltijasta johtuva infrastruktuurilaitteisiin liittyvä syy
 - 2.1 Merkinantolaitteet
 - 2.2 Merkinantolaitteet tasoristeyksissä
 - 2.3 Televiestintälaitteet
 - 2.4 Virransyöttölaitteet

▼B

- 2.5 Rata
- 2.6 Rakenteet
- 2.7 Henkilöstö
- 2.8 Muut syyt
- 3. Rataverkon haltijasta johtuvat rakentamiseen liittyvät syyt
 - 3.1 Suunnitellut rakennustyöt
 - 3.2 Rakennustöiden epätäsmällisyys
 - 3.3 Viallisesta radasta johtuvat nopeusrajoitukset
 - 3.4 Muut syyt
- 4. Muista rataverkon haltijoista johtuvat syyt
 - 4.1 Edellisen rataverkon haltijan aiheuttamat
 - 4.2 Seuraavan rataverkon haltijan aiheuttamat
- 5. Rautatieyrityksestä johtuvat kaupalliset syyt
 - 5.1 Pysähdysajan ylitys
 - 5.2 Rautatieyrityksen pyyntö
 - 5.3 Lastaustoiminnot
 - 5.4 Lastauksen epätäsmällisyys
 - 5.5 Junan kaupallinen valmistelu
 - 5.6 Henkilöstö
 - 5.7 Muut syyt
- 6. Rautatieyrityksestä johtuvat liikkuvaan kalustoon liittyvät syyt
 - 6.1 Kaluston käytön suunnittelu/uudelleenjärjestely
 - 6.2 Rautatieyrityksen suorittama junanmuodostus
 - 6.3 Ongelmat, jotka vaikuttavat henkilöliikenteen vaunuihin
 - 6.4 Ongelmat, jotka vaikuttavat tavaraliikenteen vaunuihin
 - 6.5 Ongelmat, jotka vaikuttavat henkilövaunuihin, vetureihin ja sähkömoottorivaunuihin
 - 6.6 Henkilöstö
 - 6.7 Muut syyt
- 7. Muista rautatieyrityksistä johtuvat syyt
 - 7.1 Seuraavan rautatieyrityksen aiheuttamat
 - 7.2 Edellisen rautatieyrityksen aiheuttamat
- 8. Ulkoiset syyt, jotka eivät johdu rataverkon haltijasta eivätkä rautatieyrityksestä
 - 8.1 Lakko
 - 8.2 Hallinnolliset muodollisuudet
 - 8.3 Ulkopuolinen vaikutus
 - 8.4 Sää- ja luonnonolojen vaikutukset
 - 8.5 Myöhästyminen, joka johtuu ulkoisista syistä verkossa
 - 8.6 Muut syyt
- 9. Toissijaiset syyt, jotka eivät johdu rataverkon haltijasta eivätkä rautatieyrityksestä
 - 9.1 Vakavat vaaratilanteet, onnettomuudet ja turvallisuusriskit

▼B

- 9.2 Rata varattu saman junan myöhässä olon vuoksi
 - 9.3 Rata varattu toisen junan myöhässä olon vuoksi
 - 9.4 Kierto
 - 9.5 Yhdistäminen
 - 9.6 Vaatii lisätutkimuksia
- d) Myöhästymiset on, jos mahdollista, osoitettava yhdestä organisaatiosta johtuviksi sekä liikenteen häiriötä koskevan vastuun että tavanomaisten liikenneolosuhteiden palauttamismahdollisuuksien osalta.
 - e) Maksujen laskennassa on otettava huomioon samojen täsmällisyysvaatimusten mukaisen rautatieliikenteen keskimääräinen myöhästyminen.
 - f) Rataverkon haltijan on ilmoitettava suorituskannustinjärjestelmän mukaisen maksujen laskelmat rautatieyritykselle mahdollisimman nopeasti. Laskelmien on katettava kaikki myöhästyneet junat enintään kuukauden ajalta.
 - g) Suorituskannustinjärjestelmää koskevia riitoja varten on luotava riitojenratkaisujärjestelmä tällaisten kysymysten ratkaisemiseksi nopeasti, sanotun kuitenkaan rajoittamatta olemassa olevien muutoksenhakekeinojen ja 56 artiklan säännösten soveltamista. Tämän riitojenratkaisujärjestelmän on oltava puolueeton kyseessä olevia osapuolia kohtaan. Jos tätä järjestelyä käytetään, päätös on tehtävä kymmenen työpäivän kuluessa.
 - h) Rataverkon haltijan on julkaistava kerran vuodessa tiedot rautatieyritysten saavuttamasta keskimääräisestä vuotuisesta suorituskannustintasosta suorituskannustinjärjestelmässä sovitujen tärkeimpien tekijöiden perusteella.

▼ **M2***LIITE VII***KÄYTTÖOIKEUDEN MYÖNTÄMISEN MENETTELYN AIKATAULU****(43 artiklassa tarkoitettu)**

- (1) Aikataulu laaditaan kerran kalenterivuodessa.
- (2) Aikataulumuutokset tulevat voimaan keskiyöllä joulukuun toisena lauantaina. Jos talven jälkeen tehdään mukautuksia – jotta voitaisiin tarvittaessa ottaa huomioon alueellisen henkilöliikenteen aikataulumuutokset – ne tulevat voimaan keskiyöllä kesäkuun toisena lauantaina ja tarvittaessa edellä mainittujen päivämäärien välisinä muina vastaavina aikoina. Rataverkon haltijat voivat sopia toisista päivämääristä, ja tällöin niiden on ilmoitettava kyseiset päivämäärät komissiolle, jos ne voivat vaikuttaa kansainväliseen liikenteeseen.
- (3) Aikatauluun sisällytettävien kapasiteettia koskevien hakemusten jättämisen määräaika on enintään 12 kuukautta ennen aikataulumuutosta. Rataverkon haltijan on otettava huomioon myös määräajan jälkeen vastaanotetut hakemukset.
- (4) Rataverkon haltijoiden on varmistettava viimeistään 11 kuukautta ennen aikataulumuutosta, että alustavat kansainväliset reitit on vahvistettu yhteistyössä muiden asianomaisten rataverkon haltijoiden kanssa. Rataverkon haltijoiden on varmistettava, että näitä alustavia reittejä noudatetaan seuraavien menettelyjen aikana mahdollisimman pitkälle.
- (5) Rataverkon haltijan on laadittava ja julkaistava aikatauluehdotus viimeistään neljän kuukauden kuluttua 3 kohdassa tarkoitettua määräajasta.
- (6) Rataverkon haltijan on tehtävä päätös 3 kohdassa tarkoitettua määräajan jälkeen vastaanottamistaan hakemuksista verkkoselostuksessa julkaistun menettelyn mukaisesti.

Rataverkon haltija voi muuttaa myönnetyn reitin aikataulua ainoastaan siinä tapauksessa, että se on välttämätöntä sen varmistamiseksi, että kaikki reitihakemukset voidaan sovittaa yhteen mahdollisimman hyvin, ja hakija, jolle reitti oli myönnetty, hyväksyy muutoksen. Rataverkon haltijan on päivitettävä aikatauluehdotus viimeistään kuukausi ennen aikataulumuutosta, jotta siihen voidaan sisällyttää kaikki 3 kohdassa tarkoitettua määräajan jälkeen myönnettyt reitit.

- (7) Kun on kyse yhden verkon alueelta toisen verkon alueelle kulkevista junista, jotka saapuvat enintään 10 tunnin ja 14 päivästä joulukuuta 2019 alkaen enintään 18 tunnin oletetun viiveen jälkeen, toisen verkon rataverkon haltija ei saa katsoa reittiä peruutetuksi tai pyytää toisen reitin hakemista, myöskään siinä tapauksessa, että se päättää myöntää eri reitin, ellei hakija ilmoita rataverkon haltijalle, ettei juna tule kulkemaan toisen verkon alueella. Rataverkon haltijan on viipymättä ilmoitettava hakijalle päivitetty tai uusi reitti, mukaan lukien kyseisen reitin reittinumeron ja peruutetun reitin reittinumeron välinen linkki, jos reittinumbero muuttuu.
- (8) Kun ratojen kapasiteettia rajoitetaan tilapäisesti muun muassa ratatöihin liittyvistä syistä, joihin lasketaan mukaan niihin liittyvät nopeuden, akselipainon, junan pituuden, vetovoiman tai aukean tilan ulottuman rajoitukset ("kapasiteettirajoitukset"), useamman kuin seitsemän peräkkäisen päivän ajaksi ja näiden rajoitusten johdosta yli 30 prosenttia radan arvioidusta päivittäisestä liikennemäärästä peruutetaan, ohjataan toisille reiteille tai korvataan muilla liikennemuodoilla, asianomaisten rataverkon haltijoiden on julkaistava kaikki kapasiteettirajoitukset ja hakijoiden kuulemisen alustavat tulokset ensimmäisen kerran, siltä osin kuin ne ovat tiedossa, vähintään 24 kuukautta ennen kyseessä olevaa aikataulumuutosta ja toisen kerran päivitettyssä muodossa vähintään 12 kuukautta ennen kyseessä olevaa aikataulumuutosta.

▼ M2

- (9) Asianomaisten rataverkon haltijoiden on myös luotava järjestely, jonka mukaisesti ne keskustelevat kapasiteettirajoituksista, jos kapasiteettirajoitusten vaikutus ei rajoitu yhteen verkkoon, yhdessä asiasta kiinnostuneiden hakijoiden, 40 artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen rataverkon haltijoiden yhteelliittymien ja keskeisten palvelupaikkojen ylläpitäjien kanssa, kun kapasiteettirajoitukset julkaistaan ensimmäisen kerran, paitsi jos rataverkon haltijat ja hakijat sopivat, ettei tällainen järjestely ole tarpeen. Yhteisillä keskusteluilla pyritään helpottamaan aikataulujen laadintaa, mukaan lukien korvaavien reittien järjestäminen.
- (10) Kun rataverkon haltija julkaisee kapasiteettirajoitukset ensimmäisen kerran 8 kohdan mukaisesti, sen on käynnistettävä hakijoiden ja keskeisten palvelupaikkojen ylläpitäjien kuuleminen kapasiteettirajoituksista. Kun kapasiteettirajoitusten ensimmäisen ja toisen julkaisemisen välissä edellytetään 11 kohdan mukaista koordinoitua, rataverkon haltijoiden on kuultava hakijoita ja keskeisten palvelupaikkojen ylläpitäjiä toisen kerran koordinoinnin päättymisen ja kapasiteettirajoitusten toisen julkaisun välissä.
- (11) Jos kapasiteettirajoitusten vaikutus ei rajoitu yhteen verkkoon, asianomaisten rataverkon haltijoiden, mukaan lukien rataverkon haltijat, joihin junien ohjaaminen toisille reiteille voi vaikuttaa, on koordinoitava keskenään kapasiteettirajoituksia, joihin voi liittyä peruutus, junan ohjaaminen toiselle reitille tai junaliikenteen korvaaminen muilla liikennemuodoilla, ennen kuin kapasiteettirajoitukset julkaistaan 8 kohdan mukaisesti.

Ennen toista julkaisua toteutettava koordinointi on saatettava päätökseen

- a) viimeistään 18 kuukautta ennen aikataulumuutosta, jos yli 50 prosenttia radan arvioidusta päivittäisestä liikennemäärästä peruutetaan, ohjataan toisille reiteille tai korvataan muilla liikennemuodoilla yli 30 peräkkäisen päivän ajan;
- b) viimeistään 13 kuukautta ja 15 päivää ennen aikataulumuutosta, jos yli 30 prosenttia radan arvioidusta päivittäisestä liikennemäärästä peruutetaan, ohjataan toisille reiteille tai korvataan muilla liikennemuodoilla yli seitsemän peräkkäisen päivän ajan;
- c) viimeistään 13 kuukautta ja 15 päivää ennen aikataulumuutosta, jos yli 50 prosenttia radan arvioidusta päivittäisestä liikennemäärästä peruutetaan, ohjataan toisille reiteille tai korvataan muilla liikennemuodoilla enintään seitsemän peräkkäisen päivän ajan.

Rataverkon haltijoiden on tarvittaessa kutsuttava kyseessä olevilla radoilla liikennöivät hakijat ja keskeiset palvelupaikkojen ylläpitäjät osallistumaan koordinointiin.

- (12) Kun on kyse enintään seitsemän peräkkäistä päivää kestävästä kapasiteettirajoituksista, joita ei tarvitse julkaista 8 kohdan mukaisesti ja joiden johdosta yli 10 prosenttia radan arvioidusta päivittäisestä liikennemäärästä peruutetaan, ohjataan toisille reiteille tai korvataan muilla liikennemuodoilla, ja jotka esiintyvät seuraavan aikataulukauden aikana ja tulevat rataverkon haltijan tietoon viimeistään 6 kuukautta ja 15 päivää ennen aikataulumuutosta, rataverkon haltijan on kuultava asianomaisia hakijoita suunnitelluista kapasiteettirajoituksista ja ilmoitettava päivitetystä kapasiteettirajoituksista viimeistään neljä kuukautta ennen aikataulumuutosta. Rataverkon haltijan on annettava yksityiskohtaiset tiedot matkustajajunille tarjotuista reiteistä viimeistään neljä kuukautta ja tavarajunille tarjotuista reiteistä viimeistään kuukausi ennen kapasiteettirajoituksen alkua, elleivät rataverkon haltija ja asianomaiset hakijat sovi lyhyemmästä ajasta.

▼ M2

- (13) Rataverkon haltijat voivat päättää soveltaa kapasiteettirajoituksiin tiukempia kynnysarvoja, jotka perustuvat alhaisempiin arvioitujen liikennemäärien prosenttiosuuksiin tai lyhyempiin kestoihin kuin mitä tässä liitteessä esitetään, tai ne voivat soveltaa muita kriteerejä tässä liitteessä mainittujen kriteerien lisäksi hakijoiden ja palvelupaikkojen ylläpitäjien kuulemisen perusteella. Niiden on julkaistava kynnysarvot ja kapasiteettirajoitusten ryhmittämistä koskevat kriteerit verkkoselostuksissaan liitteessä IV olevan 3 kohdan mukaisesti.
- (14) Rataverkon haltija voi päättää olla soveltamatta 8–12 kohdassa vahvistettuja määräaikoja, jos kapasiteettirajoitus on välttämätön turvallisen junaliikenteen palauttamiseksi, jos rataverkon haltija ei voi vaikuttaa rajoitusten ajoitukseen, jos määräaikojen soveltaminen olisi kustannustehotonta tai se aiheuttaisi tarpeetonta vahinkoa hyödykkeen pitoajan tai kunnan kannalta tai jos kaikki asianomaiset hakijat hyväksyvät sen. Tällaisessa tapauksessa ja muiden sellaisten kapasiteettirajoitusten tapauksessa, joista ei järjestetä kuulemistä tämän liitteen muiden säännösten mukaisesti, rataverkon haltijan on kuultava asianomaisia hakijoita ja keskeisiä palvelupaikkojen ylläpitäjiä viivymättä.

- (15) Tietoihin, jotka rataverkon haltijan on annettava toimiessaan 8, 12 tai 14 kohdan mukaisesti, on sisällyttävä
- a) suunniteltu päivä,
 - b) ajankohta ja, heti kun se voidaan määritellä, kapasiteettirajoituksen alkamis- ja päättymisaika,
 - c) rataosuus, johon rajoitus vaikuttaa, ja
 - d) tarvittaessa korvaavien ratojen kapasiteetti.

Rataverkon haltijan on julkaistava nämä tiedot tai linkki, josta tiedot löytyvät, liitteessä IV olevassa 3 kohdassa tarkoitetussa verkkoselostuksessaan. Rataverkon haltijan on pidettävä nämä tiedot ajan tasalla.

- (16) Kun kapasiteettirajoitusten kesto on vähintään 30 peräkkäistä päivää ja ne vaikuttavat yli 50 prosenttiin radan arvioidusta liikennemäärästä, rataverkon haltijan on annettava hakijoille pyynnöstä ensimmäisen kuulemiskierroksen aikana vertailutiedot olosuhteista, jotka vallitsisivat vähintään kahdessa kapasiteettirajoitusten vaihtoehdossa. Rataverkon haltijan on suunniteltava vaihtoehdot sen palautteen pohjalta, jota hakijat ovat esittäneet pyyntöjensä yhteydessä, ja yhdessä niiden kanssa.

Vertailuun on sisällyttävä kunkin vaihtoehdon osalta vähintään

- a) kapasiteettirajoituksen kesto,
- b) odotetut ohjeelliset infrastruktuurimaksut,
- c) korvaavilla radoilla käytettävissä oleva kapasiteetti,
- d) käytettävissä olevat vaihtoehdot reitit ja
- e) ohjeelliset matka-ajat.

Ennen kuin rataverkon haltija tekee valinnan kapasiteettirajoitusten vaihtoehtojen välillä, sen on kuultava asiasta kiinnostuneita hakijoita ja otettava huomioon eri vaihtoehtojen vaikutukset näihin hakijoihin ja palvelujen käyttäjiin.

- (17) Kun kapasiteettirajoitusten kesto on yli 30 peräkkäistä päivää ja ne vaikuttavat yli 50 prosenttiin radan arvioidusta liikennemäärästä, rataverkon haltijan on vahvistettava kriteerit, joiden mukaisesti kunkin liikennetyypin junat olisi ohjattava korvaaville reiteille, ottaen huomioon hakijan kaupalliset ja toiminnalliset rajoitukset, jolleivät nämä toiminnalliset rajoitukset johdu hakijan liikkeenjohdollisista tai organisatorisista päätöksistä, ja rajoittamatta

▼ M2

30 artiklan 1 kohdan mukaista tavoitetta vähentää rataverkon haltijan kustannuksia. Rataverkon haltijan on 8 kohdan mukaisesti toimiessaan julkaistava verkkoselostuksessaan kriteerit ja kapasiteetin alustava jakaminen erityyppiselle junaliikenteelle. Kuulemisen päätyttyä ja sanotun rajoittamatta liitteessä IV olevassa 3 kohdassa tarkoitettuja rataverkon haltijan velvollisuuksia, rataverkon haltijan on hakijoilta saamansa palautteen pohjalta ilmoitettava asianomaisille rautatieyrittäjille jäljellä olevan kapasiteetin alustava jakautuminen erityyppisten palvelujen kesken.



LIITE VIII

SÄÄNTELYELIMELLE PYYNNÖSTÄ TOIMITETTAVAT
TILINPÄÄTÖSTIEDOT

(56 artiklan 12 kohdassa tarkoitettut)

1. Tilien eriyttäminen
 - a) erilliset tuloslaskelmat ja taseet tavara- ja henkilöliikenteestä ja rataverkon hallinnasta;
 - b) yksityiskohtaiset tiedot julkisten varojen ja muiden korvausten eri lähteistä ja käytöstä läpinäkyvästi ja yksityiskohtaisesti; mukaan lukien liiketoiminnan rahavirtojen yksityiskohtainen tarkastelu, jonka perusteella voidaan määrittää, miten julkiset varat ja muut korvaukset on käytetty;
 - c) kustannus- ja tuloluokat, joiden perusteella on mahdollista määrittää sääntelyelimen vaatimusten mukaisesti, onko eri toimintoja tuettu ristiin;
 - d) menettelyt, joita on käytetty kustannusten jakamiseksi eri toimintojen välillä;
 - e) jos säännelty yritys on osa ryhmittymää, kaikki tiedot yhtiöiden välisistä maksuista.
2. Radan käyttöoikeudesta perittyjen maksujen seuranta
 - a) kustannusluokat ja erityisesti riittävät tiedot eri palvelujen tai palveluryhmien marginaalisista/suorista kustannuksista siten, että infrastruktuurimaksuja voidaan seurata;
 - b) riittävät tiedot, jotka mahdollistavat palveluista (tai palveluryhmistä) maksettujen yksittäisten maksujen seurannan; jos sääntelyelin niin vaatii, näihin on sisällyttävä tietoja yksittäisten palvelujen volyymeista, yksittäisten palvelujen hinnoista sekä sisäisten ja ulkoisten asiakkaiden maksamien yksittäisten palvelujen kokonaistuloista;
 - c) yksittäisten palvelujen (tai palveluryhmien) kustannukset ja tulot käyttäen sääntelyelimen vaatimukset täyttäviä asianmukaisia kustannuslaskentamenetelmiä mahdollisen kilpailun vastaisen hinnoittelun paljastamiseksi (riskikäistuki, saalistushinnoittelu ja kohtuuton hinnoittelu).
3. Taloudellisen tuloksen ilmoittaminen
 - a) tuloksen muodostumista koskeva laskelma;
 - b) tiivistetty menolaskelma;
 - c) kunnossapidon menolaskelma;
 - d) toiminnan menolaskelma;
 - e) tulolaskelma;
 - f) selventäviä huomautuksia, joissa täsmennetään ja selitetään laskelmia tarvittaessa.



LIITE IX

A OSA

KUMOTUT DIREKTIIVIT JA LUETTELO NIIDEN MYÖHEMMISTÄ MUUTOKSISTA

(65 artiklassa tarkoitettut)

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

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

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

Neuvoston direktiivi 2006/103/EY Vain liitteessä oleva B
(EUVL L 363, 20.12.2006, s. 344) osa

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2007/58/EY Vain 1 artikla
(EUVL L 315, 3.12.2007, s. 44)

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

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

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2004/49/EY Vain 29 artikla
(EUVL L 164, 30.4.2004, s. 44)

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

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

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2004/49/EY Vain 30 artikla
(EUVL L 164, 30.4.2004, s. 44)

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2007/58/EY Vain 2 artikla
(EUVL L 315, 3.12.2007, s. 44)

B OSA

OSAKSI KANSALLISTA LAINSÄÄDÄNTÖÄ SAATTAMISTA KOSKEVAT MÄÄRÄAJAT

(65 artiklassa tarkoitettut)

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



LIITE X

VASTAAVUUSTAULUKKO

Direktiivi 91/440/EY	Direktiivi 95/18/EY	Direktiivi 2001/14/EY	Tämä direktiivi
2 artiklan 1 kohta	1 artiklan 1 kohta	1 artiklan 1 kohdan ensimmäinen alakohta	1 artiklan 1 kohta
		1 artiklan 2 kohta	1 artiklan 2 kohta
2 artiklan 2 kohta	1 artiklan 2 kohta		2 artiklan 1 kohta
		1 artiklan 3 kohta	2 artiklan 2 kohta
			2 artiklan 3 kohta
			2 artiklan 4–9 kohta
2 artiklan 4 kohta			2 artiklan 10 kohta
			2 artiklan 11 kohta
3 artikla			3 artiklan 1–8 alakohta
			3 artiklan 9–13 alakohta
	2 artiklan b ja c alakohta		3 artiklan 14 ja 15 alakohta
		2 artikla	3 artiklan 16 ja 17 alakohta
			3 artiklan 18–28 alakohta
			3 artiklan 29 ja 30 kohta
4 artikla			4 artikla
5 artikla			5 artiklan 1–3 kohta
			5 artiklan 4 kohta
6 artiklan 1 ja 2 kohta			6 artiklan 1 ja 2 kohta
9 artiklan 4 kohta			6 artiklan 3 kohta
6 artiklan 1 kohdan toinen alakohta			6 artiklan 4 kohta
6 artiklan 3 kohta ja liite II			7 artiklan 1 kohta
		4 artiklan 2 kohta ja 14 artiklan 2 kohta	7 artiklan 2 kohta
7 artiklan 1, 3 ja 4 kohta			8 artiklan 1, 2 ja 3 kohta
		6 artiklan 1 kohta	8 artiklan 4 kohta

▼B

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

▼B

Direktiivi 91/440/ETY	Direktiivi 95/18/EY	Direktiivi 2001/14/EY	Tämä direktiivi
		8 artikla	32 artikla
		9 artikla	33 artikla
		10 artikla	34 artikla
		11 artikla	35 artikla
		12 artikla	36 artikla
			37 artikla
		13 artikla	38 artikla
		14 artiklan 1 ja 3 kohta	39 artikla
		15 artikla	40 artikla
		16 artikla	41 artikla
		17 artikla	42 artikla
		18 artikla	43 artikla
		19 artikla	44 artikla
		20 artiklan 1, 2 ja 3 kohta	45 artiklan 1, 2 ja 3 kohta
			45 artiklan 4 kohta
		20 artiklan 4 kohta	45 artiklan 5 kohta
		21 artikla	46 artikla
		22 artikla	47 artikla
		23 artikla	48 artikla
		24 artikla	49 artikla
		25 artikla	50 artikla
		26 artikla	51 artikla
		27 artikla	52 artikla
		28 artikla	53 artikla
		29 artikla	54 artikla
		30 artiklan 1 kohta	55 artikla
		30 artiklan 2 kohta	56 artiklan 1 kohta
		31 artikla	57 artikla
12 artikla			58 artikla
14 a artikla		33 artiklan 1, 2 ja 3 kohta	59 artikla
			60 artikla
		34 artiklan 2 kohta	61 artikla

▼B

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