

DIREKTIIVIT

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI 2012/34/EU,

annettu 21 päivänä marraskuuta 2012,

yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta

(uudelleenlaadittu)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

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

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

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

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon ⁽¹⁾,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon ⁽²⁾,

noudattavat tavallista lainsäätämisyksitystä ⁽³⁾,

sekä katsovat seuraavaa:

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

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

⁽¹⁾ EUVL C 132, 3.5.2011, s. 99.

⁽²⁾ EUVL C 104, 2.4.2011, s. 53.

⁽³⁾ Euroopan parlamentin kanta, vahvistettu 16. marraskuuta 2011 (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä), ja neuvoston ensimmäisen käsittelyn kanta, vahvistettu 8. maaliskuuta 2012 (EUVL C 108 E, 14.4.2012, s. 8). Euroopan parlamentin kanta, vahvistettu 3. heinäkuuta 2012, ja neuvoston päätös, tehty 29. lokakuuta 2012.

⁽⁴⁾ EYVL L 237, 24.8.1991, s. 25.

⁽⁵⁾ EYVL L 143, 27.6.1995, s. 70.

⁽⁶⁾ EYVL L 75, 15.3.2001, s. 29.

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

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

(5) Tehdäkseen rautatiekuljetukset tehokkaiksi ja muiden liikennemuotojen kanssa kilpailukykyisiksi jäsenvaltioiden olisi varmistettava, että rautatieyrityksillä on riippumattomien, kaupallisten liikenteenharjoittajien asema siten, että niiden on mahdollista sopeutua markkinoiden tarpeisiin.

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

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

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

- (9) Koska infrastruktuurin kustannusten kohdentamisesta ei ole yhteisiä sääntöjä, jäsenvaltioiden olisi rataverkon haltijaa kuultuaan vahvistettava yksityiskohtaiset säännöt rautatieyrityksiltä rautatieinfrastruktuurin käyttämisestä perittävästä maksusta. Kyseiset säännöt eivät saisi asettaa rautatieyrityksiä keskenään eri asemaan.
- (10) Jäsenvaltioiden olisi huolehdittava siitä, että rataverkon haltijoilla ja julkisessa omistuksessa tai määräysvallassa olevilla rautatieyrityksillä on moitteeton varainhoito, ottaen asianmukaisesti huomioon unionin valtioneuvoston päätökset. Tämä ei rajoita jäsenvaltioiden toimivaltaa infrastruktuurin suunnittelun ja rahoituksen osalta.
- (11) Hakijoille olisi annettava mahdollisuus tuoda esiin näkemyksensä liiketoimintasuunnitelman sisällöstä infrastruktuurin käytön, tarjoamisen ja kehittämisen osalta. Tämän ei olisi välttämättä tarkoittava sitä, että rataverkon haltijan laatima liiketoimintasuunnitelma olisi julkistettava kokonaisuudessaan.
- (12) Yksityiset haara- ja sivuraiteet, kuten yksityisissä teollisuuslaitoksissa olevat sivuradat ja -raiteet, eivät kuulu tässä direktiivissä määriteltyyn rautatieinfrastruktuuriin, joten rataverkon haltijoille tämän direktiivin nojalla asetettujen velvoitteiden ei pitäisi koskea tällaisten infrastruktuurien haltijoita. Syrjimätön pääsy haara- ja sivuraiteille olisi kuitenkin taattava niiden omistajasta riippumatta, jos niitä tarvitaan liikennepalvelujen tarjoamisen kannalta olennaisiin palvelupaikkoihin pääsemiseksi ja jos niitä käytetään tai saattaa käytetään enemmän kuin yksi loppuasiakas.
- (13) Jäsenvaltioiden olisi voitava päättää infrastruktuurikustannusten kattamisesta muulla tavoin kuin suoralla valtion rahoituksella, esimerkiksi julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuuden ja yksityisen sektorin rahoituksen avulla.
- (14) Rataverkon haltijan tuloslaskelman olisi saatettava tasapainoon kohtuullisen ajanjakson kuluessa, joka, sen jälkeen kun se on vahvistettu, voi ylittyä poikkeuksellisissa olosuhteissa, esimerkiksi jäsenvaltion taloustilanteen merkittävässä ja äkillisessä huonontumisessa, joka vaikuttaa merkittävästi liikenteen määrään sen infrastruktuurissa tai käytettävän julkisen rahoituksen tasoon. Kansainvälisten kirjanpitosääntöjen mukaisesti infrastruktuurihankkeiden rahoittamiseen myönnettyjen lainojen määrät eivät käy ilmi tällaisista tuloslaskelmista.
- (15) Tehokas tavaraliikenne ja erityisesti tehokas rajat ylittävä tavaraliikenne edellyttävät toimia markkinoiden avaamiseksi.
- (16) Sen varmistamiseksi, että oikeuksia käyttää rautatieinfrastruktuuria sovelletaan yhtenäisesti ja syrjimättömästi koko unionin alueella, olisi otettava käyttöön rautatieyrityksiä koskeva toimilupa.
- (17) Niiden reittien osalta, joilla on väliasemia, uusilla markkinoille tulijoilla olisi oltava oikeus ottaa ja jättää matkustajia reittiosuuden varrella, jotta tällainen liikenne voi olla taloudellisesti kannattavaa ja jotta mahdollisia kilpailijoita ei aseteta epäsuotuisaan asemaan jo toiminnassa oleviin liikenteenharjoittajiin nähden.
- (18) Uusien, avointen ja väliasemia sisältävien kansainvälisten henkilöliikennepalvelujen käyttöönotto ei saisi johtaa kotimaisten henkilöliikennepalvelujen markkinoiden avaamiseen, vaan niiden olisi koskettava vain kansainvälisellä reittiosuudella olevia liitännäisasemia. Uusien palvelujen päätarkoituksena olisi oltava kansainvälisellä matkalla olevien matkustajien kuljettaminen. Sen arvioimiseksi, onko tämä kulloisenkin palvelun päätarkoitus, huomioon olisi otettava eri arviointiperusteita, kuten kotimaisen tai kansainvälisen liikenteen matkustajien kuljetuksesta saatu osuus liikevaihdosta ja matkustajamäärästä sekä matkaisuuden pituus. Asianomaisen kansallisen sääntelyelimen olisi tehtävä arviointi palvelun päätarkoituksesta asianomaisen osapuolen pyynnöstä.
- (19) Rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista 23 päivänä lokakuuta 2007 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1370/2007⁽¹⁾ mukaan jäsenvaltiot ja paikallisviranomaiset voivat tehdä julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia, joihin voi sisältyä tiettyjen palvelujen tarjoamista koskevia yksinoikeuksia. Sen vuoksi on tarpeen varmistaa, että mainitun asetuksen säännökset sopivat yhteen kansainvälisten henkilöliikennepalvelujen kilpailulle avaamisen periaatteen kanssa.
- (20) Kansainvälisten henkilöliikennepalvelujen avaaminen kilpailulle voi vaikuttaa julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen mukaisesti tuotettujen rautateiden henkilöliikennepalvelujen järjestelyihin ja rahoitukseen. Jäsenvaltioilla olisi oltava mahdollisuus rajoittaa markkinoille pääsyä, jos tämä oikeus vaarantaisi tällaisten julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten taloudellisen tasapainon ja jos asianomainen sääntelyelin on tämän hyväksynyt objektiivisen taloudellisen arvioinnin perusteella ja julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen tehneiden toimivaltaisten viranomaisten pyynnöstä.
- (21) Arvioitaessa, onko julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen taloudellinen tasapaino vaarantunut, olisi otettava huomioon ennalta määritettyjä perusteita kuten vaikutus minkä tahansa julkisia palveluhankintoja koskevaan sopimukseen sisältyvien palvelujen kannattavuuteen, mukaan lukien siitä aiheutuvat vaikutukset julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen tehneen toimivaltaisen viranomaisen nettokustannuksiin, matkustajien kysyntä, lippujen hinnoittelu, lipunmyyntijärjestelyt, väliasemien sijainti ja lukumäärä rajan molemmin puolin

⁽¹⁾ EUVL L 315, 3.12.2007, s. 1.

sekä ehdotetun uuden palvelun ajoitus ja vuorotiheys. Tällaisen arvioinnin ja asianomaisen sääntelyelimen päätöksen mukaisesti jäsenvaltioiden olisi voitava myöntää tai evätä haetun kansainvälisen henkilöliikennepalvelun käyttöoikeus taikka muuttaa sitä, sekä myös periä käyttömaksua uuden kansainvälisen henkilöliikennepalvelun liikenteenharjoittajalta, taloudellisen arvioinnin mukaisesti sekä unionin lainsäädäntöä ja yhdenvertaisuuden ja syrjimättömyyden periaatteita noudattaen.

- (22) Henkilöliikennepalvelujen toiminnan edistämiseksi linjoilla, joilla toteutetaan julkisen palvelun velvoitetta, jäsenvaltioiden olisi halutessaan voitava antaa palveluista vastaaville viranomaisille valtuudet periä maksu niiden toimivaltaan kuuluvista henkilöliikennepalveluista. Maksu olisi käytettävä sellaisten julkisen palvelun velvoitteiden rahoittamiseen, jotka asetetaan julkisia palveluhankintoja koskevissa sopimuksissa.
- (23) Sääntelyelimen olisi toimittava tavalla, jolla vältetään eturistiriidat ja mahdollinen osallistuminen käsiteltävänä olevan julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen tekemiseen. Sääntelyelimen toimivaltaa olisi laajennettava siten, että siihen sisältyy kansainvälisen palvelun tarkoituksen ja tarvittaessa olemassa oleviin julkisia palveluhankintoja koskeviin sopimuksiin kohdistuvien mahdollisten taloudellisten vaikutusten arviointi.
- (24) Erikoistuneita infrastruktuureita, kuten suurnopeusyhteyksiä, käytettäviin palveluihin investoimiseksi hakijat tarvitsevat oikeusvarmuutta, koska niihin liittyvät investoinnit ovat laajamittaisia ja pitkäaikaisia.
- (25) Sääntelyelinten olisi vaihdettava keskenään tietoja ja tarvittaessa yksittäistapauksissa sovittava yhteen niitä periaatteita ja käytäntöjä, joiden perusteella arvioidaan, vaarantuuko julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen taloudellinen tasapaino. Niiden olisi asteittain laadittava saamiinsa kokemuksiin perustuvia suuntaviivoja.
- (26) Rautatieyritysten välisen terveen kilpailun varmistamiseksi sekä täyden avoimuuden ja palvelujen syrjimättömän saatavuuden ja tarjonnan takaamiseksi olisi erotettava toisistaan liikennepalvelujen tarjoaminen ja palvelupaikkojen ylläpitäminen. Tämän vuoksi on tarpeen, että näitä kahta toimintaa harjoitetaan toisistaan riippumattomasti, kun palvelupaikan ylläpitäjä kuuluu elimeen tai yritykseen, joka harjoittaa toimintaansa määräävässä asemassa myös kansallisesti vähintään yhdellä tavaroiden tai matkustajien kuljetusta koskevan rautatieliikenteen markkina-alueella, jolla paikkaa käytetään. Tällaisen riippumattomuuden ei olisi tarkoitettava sitä, että palvelupaikkoja varten olisi perustettava erillinen oikeushenkilö.
- (27) Palvelupaikkojen syrjimättömän käyttöoikeuden ja rautatieliikenteeseen liittyvien palvelujen tarjoamisen näissä palvelupaikoissa olisi mahdollistettava se, että rautatieyritykset voivat tarjota parempia palveluja matkustajille ja tavaraliikenteen käyttäjille.
- (28) Vaikka sähkön sisämarkkinoita koskevista yhteisistä säännöistä 13 päivänä heinäkuuta 2009 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2009/72/EY⁽¹⁾ säädetään Euroopan sähkömarkkinoiden avaamisesta, kuljetussähkövirta olisi toimitettava rautatieyrityksille pyynnöstä syrjimättömästi. Jos on olemassa vain yksi palveluntarjoaja, tällaisesta palvelusta perittävä maksu olisi määritettävä yhdenmukaisten hinnoitteluperiaatteiden mukaisesti.
- (29) Suhteissa kolmansiin maihin olisi kiinnitettävä erityistä huomiota siihen, että unionin rautatieyrityksillä on vastavuoroinen pääsy näiden kolmansien maiden rautatieliikennemarkkinoille, ja tätä olisi edistettävä rajat ylittävillä sopimuksilla.
- (30) Luotettavien ja riittävien palvelujen varmistamiseksi on välttämätöntä, että rautatieyritykset aina täyttävät tietyt hyvää mainetta, taloudellista vakavaraisuutta ja ammatillista pätevyyttä koskevat vaatimukset.
- (31) Asiakkaiden ja kolmansien osapuolten suojelemiseksi on välttämätöntä varmistaa, että rautatieyritysten vakuutukset ovat riittävät korvausvelvollisuuden varalta. Yrityksen korvausvelvollisuuden kattaminen onnettomuustapauksessa pankkien tai muiden yritysten antamien takuiden muodossa olisi myös sallittava, jos tällainen suoja tarjotaan markkinaehdoin, ei johda valtion tukeen eikä sisällä syrjiviä tekijöitä muita rautatieyrityksiä kohtaan.
- (32) Rautatieyritysten olisi noudatettava myös rautatiepalvelujen tarjontaa koskevaa kansallista ja unionin oikeutta, joita on sovellettava ketään syrjimättä ja joiden tarkoituksena on varmistaa, että yritys voi harjoittaa toimintaansa tietyillä rataosuuksilla turvallisesti ja työntekijöiden ja kuluttajien terveyden, sosiaaliset olot ja oikeudet asianmukaisesti huomioon ottaen.
- (33) Rautatieyritysten toimilupien myöntämistä, ylläpitoa ja muuttamista koskevien menettelyjen olisi oltava läpinäkyviä ja syrjimättömyysperiaatteen mukaisia.

⁽¹⁾ EUVL L 211, 14.8.2009, s. 55.

- (34) Jotta kaikille rautatieyrityksille voitaisiin varmistaa läpinäkyvyys ja ketään syrjimätön pääsy rautatieinfrastruktuurin ja palvelupaikkojen käyttöön, kaikki markkinoille pääsyyn tarvittavat tiedot olisi julkaistava verkkoselostuksessa. Verkkoselostus olisi julkaistava ainakin kahdella unionin virallisella kielellä nykyisten kansainvälisten käytäntöjen mukaisesti.
- (35) Rautateiden ratakapasiteetin käyttöoikeuden asianmukaiset myöntämisyjärjestelmät ja kilpailukykyiset liikenteenharjoittajat tuottavat yhdessä entistä paremman liikenne-
muotojen tasapainon.
- (36) Rataverkon haltijoille olisi tarjottava kannustimia, kuten lisäpalkkioita toimitusjohtajille, käyttömaksujen tason ja infrastruktuurin tarjoamisen kustannusten alentamiseksi.
- (37) Jäsenvaltioiden velvollisuus varmistaa, että rataverkon haltijan suoritusavoitteet ja keskipitkän ja pitkän aikavälin tulot toteutetaan toimivaltaisen viranomaisen ja rataverkon haltijan välisellä sopimuksella, ei saisi vaikuttaa rautatieinfrastruktuurin suunnittelua ja rahoitusta koskevaan jäsenvaltioiden toimivaltaan.
- (38) Rautatieinfrastruktuurin optimaalista käyttöä edistämällä voidaan vähentää yhteiskunnalle liikenteestä aiheutuvia kustannuksia.
- (39) Rataverkon haltijoiden vahvistamien kustannusten jakamisessa sovellettavien menetelmien olisi perustuttava parhaisiin käytettävissä oleviin tietoihin kustannusten aiheutumista, ja niillä olisi jaettava kustannukset rautatieyrityksille tarjottujen eri palvelujen mukaan sekä tarvittaessa raideliikenteen kalustotyyppien mukaan.
- (40) Asianmukaisten rautatieinfrastruktuurin hinnoittelujärjestelmien sekä muiden liikenneinfrastruktuurien asianmukaisten hinnoittelujärjestelmien ja kilpailukykyisten liikenteenharjoittajien pitäisi tuottaa yhdessä kestävältä pohjalta paras mahdollinen tasapaino eri liikennemuotojen välillä.
- (41) Periessään lisähintoja rataverkon haltijan olisi määriteltävä selkeät markkinasegmentit, jos liikennepalvelujen tarjoamisen kustannukset, niiden markkinahinnat tai niiden palvelun laatua koskevat vaatimukset eroavat toisistaan merkittävästi.
- (42) Hinnoittelujärjestelmissä ja kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisyjärjestelmissä olisi kaikille yrityksille mahdollistettava yhtäläinen ja ketään syrjimätön markkinoillepääsy, ja niissä olisi mahdollisuuksien mukaan pyrittävä täyttämään kaikkien käyttäjien ja liikennetyyppien tarpeet oikeudenmukaisella ja ketään syrjimättömällä tavalla. Sellaisen järjestelmien olisi mahdollistettava rehellinen kilpailu rautatiepalvelujen tarjonnassa.
- (43) Jäsenvaltioiden asettamissa puitteissa hinnoittelujärjestelmien ja kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisyjärjestelmien olisi kannustettava rataverkon haltijoita optimoimaan infrastruktuurinsa käyttö.
- (44) Rautatieyritysten olisi saatava kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisyjärjestelmistä ja hinnoittelujärjestelmistä jatkuvasti selkeitä ja johdonmukaisia taloudellisia tietoja, joiden perusteella ne voivat tehdä järkeviä päätöksiä.
- (45) Tavaravaunuissa käytettävien, valurautatekniikalla valmistettujen jarruanturoiden aiheuttama vierintämelu on eräs syy melupäästöihin, joita voitaisiin vähentää asianmukaisilla teknisillä ratkaisulla. Melun perusteella eriytettyjä infrastruktuurimaksuja olisi ensisijaisesti sovellettava tavaravaunuihin, jotka eivät täytä Euroopan laajuisen tavanomaisen rautatiejärjestelmän osajärjestelmää liikkuva kalusto — melu koskevasta yhteentoimivuuden teknisestä eritelmästä 23 päivänä joulukuuta 2005 tehdyn komission päätöksen 2006/66/EY⁽¹⁾ vaatimuksia. Jos eriyttäminen aiheuttaa rataverkon haltijalle tulojen menetyksiä, tämä ei saisi vaikuttaa unionin valtiontukisääntöihin.
- (46) Melun perusteella eriytettyjen infrastruktuurimaksujen olisi täydennettävä rautatieliikenteen aiheuttaman melun vähentämistä koskevia muita toimenpiteitä, kuten sellaisten rautatieliikenteen melua koskevien yhteentoimivuuden teknisten eritelmien (YTE) hyväksyminen, joilla vahvistetaan raideliikenteen kulkuneuvojen aiheuttaman melun raja-arvot, melukartoitus ja ympäristömelun arvioinnista ja hallinnasta 25 päivänä kesäkuuta 2002 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2002/49/EY⁽²⁾ mukaiset toimintasuunnitelmat melulle altistumisen vähentämiseksi sekä unionin ja kansallisen tason julkinen rahoitus jälkiasennusten tekemiseksi raide-
liikenteen kulkuneuvoihin ja melua vähentäviin infrastruktureihin.
- (47) Muita liikennemuotoja varten olisi harkittava vastaavia toimia melun vähentämiseksi kuin toimet, jotka on hyväksytty rautatiealalle.
- (48) Jotta nopeutetaan eurooppalaisen junakulunvalvontajärjestelmän (European Train Control System, ETCS) käyttöönottoa vetureissa, rataverkon haltijoiden olisi muutettava hinnoittelujärjestelmää eriyttämällä se tilapäisesti sellaisten junien osalta, joihin on asennettu ETCS-järjestelmä. Tällaisella eriyttämisellä olisi tarjottava tarvittavat kannustimet varustaa junat ETCS-järjestelmällä.
- (49) Jotta voitaisiin ottaa huomioon rautateiden ratakapasiteetin käyttäjien ja mahdollisten käyttäjien tarve suunnitella liiketoimintaansa sekä asiakkaiden ja rahoittajien tarpeet, rataverkon haltijoiden on tärkeää varmistaa, että ratakapasiteetin käyttöoikeus myönnetään tavalla, jossa kuvastuu tarve pitää yllä ja parantaa palvelun luotettavuustasoa.

(1) EUVL L 37, 8.2.2006, s. 1.

(2) EYVL L 189, 18.7.2002, s. 12.

- (50) On suotavaa tarjota rautatieyrityksille ja rataverkon haltijalle kannustimia minimoida verkossa esiintyvät häiriöt ja parantaa sen suorituskykyä.
- (51) Jäsenvaltioiden olisi voitava sallia se, että rautatiepalvelujen ostajat osallistuvat suoraan kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämismenettelyyn.
- (52) On tärkeää ottaa huomioon liiketoiminnan vaatimukset sekä hakijoiden että rataverkon haltijan osalta.
- (53) On tärkeää, että rataverkon haltijoiden käytettävissä olevat joustot tulevat täysin hyödynnetyiksi ratakapasiteetin käyttöoikeuksia myönnettäessä, kuitenkin niin, ettei synny ristiriitaa hakijan kohtuullisten vaatimusten kanssa.
- (54) Kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämismenettelyn olisi oltava sellainen, ettei se aseta tarpeettomia rajoitteita sellaisten muiden yritysten aikomuksille, joilla on oikeus käyttää infrastruktuuria oman liiketoimintansa kehittämiseksi tai joiden on tarkoitus hankkia tämä oikeus.
- (55) Kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämismenettelyissä ja hinnoittelujärjestelmissä joudutaan mahdollisesti ottamaan huomioon se, että rautateiden infrastruktuuriverkon eri osat on saatettu suunnitella erilaisia pääasiallisia käyttäjiä silmällä pitäen.
- (56) Koska erilaisilla käyttäjillä ja käyttäjätyypeillä on usein erilainen vaikutus ratakapasiteettiin, eri palvelujen tarpeet on tasapainotettava oikein.
- (57) Viranomaisten kanssa tehdyn sopimuksen mukaisesti tarjottavat palvelut voivat edellyttää erityissäantöjä, jotta palvelut säilyisivät käyttäjien silmissä houkuttelevina.
- (58) Hinnoittelujärjestelmissä ja kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämismenettelyissä olisi otettava huomioon ratakapasiteetin jatkuvasti lisääntyvän täyden käyttöasteen vaikutukset ja viime kädessä kapasiteetin niukkuus.
- (59) Liikennetyyppien suunnittelun vaatimilla eripituisilla ajoilla olisi varmistettava se, että vuosittaisen työaikataulun laatimismenettelyn jälkeen tehtyihin ratakapasiteettia koskeviin hakemuksiin voidaan antaa myönteinen päätös.
- (60) Parhaan mahdollisen tuloksen varmistamiseksi rautatieyritysten kannalta olisi toivottavaa, että edellytetään arvioinnin tekemistä ratakapasiteetin käytöstä, jos käyttäjien tarpeiden tyydyttämiseksi tarvitaan kapasiteettia koskevien hakemusten yhteensovittamista.
- (61) Rataverkon haltijoiden määräävän aseman vuoksi ne olisi veloitettava tarkastelemaan käytettävissä olevaa ratakapasiteettia ja menetelmiä sen kasvattamiseksi, jos kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämismenettelyllä ei pystytä tyydyttämään käyttäjien tarpeita.
- (62) Tiedonpuute muiden rautatieyritysten pyynnöistä sekä järjestelmän sisäisistä rajoitteista saattaa vaikeuttaa ratakapasiteettia koskevien hakemusten optimointia rautatieyrityksissä.
- (63) On tärkeää varmistaa käyttöoikeuden myöntämismenettelyjen parempi yhteensovittaminen, jotta parannettaisiin rautatieliikenteen houkuttelevuutta sellaisessa liikenteessä, jossa käytetään useamman kuin yhden rataverkon haltijan verkkoa, erityisesti kansainvälisessä liikenteessä.
- (64) On tärkeää minimoida kilpailun vääristyminen, jota hinnoitteluperiaatteissa esiintyvät merkittävät erot voivat aiheuttaa joko rautatieinfrastruktuurien tai eri liikennemuotojen välillä.
- (65) On toivottavaa, että määritellään ne infrastruktuuripalvelujen osat, jotka ovat välttämättömiä, jotta liikenteenharjoittaja voi tarjota palveluja, ja jotka olisi tarjottava vähimmäiskäyttömaksuja vastaan.
- (66) Investoinnit rautatieinfrastruktuuriin ovat tarpeen, ja infrastruktuurin hinnoittelujärjestelmien olisi tarjottava rataverkon haltijoille kannustimia tehdä tarkoituksenmukaisia investointeja taloudellisesti järkeviin kohteisiin.
- (67) Infrastruktuurimaksujen sopivan ja oikeudenmukaisen tason vahvistamiseksi rataverkon haltijoiden olisi kirjattava ja vahvistettava käyttöomaisuutensa arvo sekä muodostettava selkeä kuva tekijöistä, jotka määräävät infrastruktuurin toimintaan liittyvät kustannukset.
- (68) Olisi varmistettava, että liikennettä koskevia päätöksiä tehtäessä otetaan huomioon ulkoiset kustannukset ja että rautatieliikenteen infrastruktuurimaksuilla voidaan edistää ulkoisten kustannusten sisällyttämistä hintoihin johdonmukaisesti ja tasapainoisesti kaikissa liikennemuodoissa.
- (69) On tärkeää varmistaa, että kotimaisen ja kansainvälisen liikenteen maksut mahdollistavat rautateille markkinoiden tarpeita vastaavan toiminnan. Infrastruktuurimaksut olisi sen vuoksi vahvistettava niiden kustannusten perusteella, jotka aiheutuvat suoraan rautatieliikenteen harjoittamisesta.
- (70) Valtion rahoitettavaksi jäävä osuus riippuu siitä, miltä osin infrastruktuurien käyttömaksut kattavat kokonaiskustannukset. Jäsenvaltiot voivat vaatia maksujen erilaisia kokonaiskustannusten kattavuustasoja. Infrastruktuurin hinnoittelujärjestelmässä olisi kuitenkin mahdollistettava rataverkon käyttömahdollisuus sellaiselle liikenteen tasolle, joka voi korvata ainakin aiheuttamansa lisäkustannukset.
- (71) Rautatieinfrastruktuuri on luonnollinen monopoli, ja sen vuoksi on tarpeen tarjota rataverkon haltijoille kannustimia kustannusten vähentämiseksi ja infrastruktuurin hallinnoinnin tehostamiseksi.
- (72) Rautatieliikennettä olisi kehitettävä muun muassa käytettävissä olevien unionin välineiden avulla, sanotun kuitenkin vaikuttamatta jo vahvistettuihin painopistealueisiin.

- (73) Rautatieyrityksille myönnettävien alennusten olisi oltava suhteessa tosiasiallisiin hallinnossa saavutettuihin kustannussäästöihin, erityisesti liiketoimintakustannusten säästöihin. Alennuksia voidaan myöntää myös infrastruktuurin tehokkaan käytön edistämiseksi.
- (74) Rautatieyrityksille ja rataverkon haltijalle olisi tarjottava kannustimia minimoida verkossa esiintyvät häiriöt.
- (75) Kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämiseen liittyy rataverkon haltijalle aiheutuvia kustannuksia, joiden maksamista olisi edellytettävä.
- (76) Rautatieinfrastruktuurin tehokas hallinto ja oikeudenmukainen ja ketään syrjimätön käyttö edellyttävät sellaisen sääntelyelimen perustamista, joka valvoo tässä direktiivissä vahvistettujen sääntöjen soveltamista ja toimii muutoksenhakuelimenä, sanotun kuitenkin vaikuttamatta mahdollisuuteen hakea muutosta tuomioistuimessa. Kyseisen sääntelyelimen olisi voitava panna tietopyyntönsä ja päätöksensä täytäntöön määräämällä niihin liittyviä asianmukaisia seuraamuksia.
- (77) Sääntelyelimen rahoituksessa olisi taattava sen riippumattomuus, ja rahoituksen olisi oltava peräisin joko valtion talousarviosta tai alan maksuosuuksista, jotka ovat pakollisia, noudattaen tasapuolisuuden, läpinäkyvyyden, syrjimättömyyden ja suhteellisuuden periaatteita.
- (78) Sääntelyelimen riippumattomuus olisi pyrittävä takamaan henkilöstön nimittämistä koskevilla asianmukaisilla menettelyillä, ja erityisesti olisi varmistettava, että päätöksenteosta vastaavat henkilöt nimittää julkinen viranomainen, joka ei suoraan käytä omistajan oikeuksia sääntelyissä yrityksissä. Tällainen viranomainen voisi olla esimerkiksi parlamentti, presidentti tai pääministeri, jos ne täyttävät tämän ehdon.
- (79) Tarvitaan erityistoimenpiteitä, jotta otettaisiin huomioon tiettyjen jäsenvaltioiden erityinen geopolittinen ja maantieteellinen sijainti ja rautatiealan erityisjärjestelyt monissa jäsenvaltioissa samalla, kun turvataan sisämarkkinoiden yhtenäisyys.
- (80) Rautatiemarkkinoiden kehityksen huomioon ottamiseksi komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, jotka koskevat muutoksia tietoihin, jotka toimilupaa hakevan yrityksen on toimitettava, myöhästymisten luokkien luettelo, käyttöoikeuden myöntämisen menettelyn aikataulu ja sääntelyelimille toimitettavia kirjanpito-tietoja. On erityisen tärkeää, että komissio asiaa valmistellessaan toteuttaa asianmukaiset kuulemiset, myös asiantuntijatasolla. Komission olisi delegoituja sää-döksiä valmistellessaan ja laatiessaan varmistettava, että asianomaiset asiakirjat toimitetaan Euroopan parlamentille ja neuvostolle yhtäaikaaisesti, hyvissä ajoin ja asianmukaisesti.
- (81) Jotta voidaan varmistaa tämän direktiivin yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa. Tätä valtaa olisi käytettävä yleisistä säännöistä ja periaatteista, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat komission täytäntöönpanovallan käyttöä, 16 päivänä helmikuuta 2011 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011⁽¹⁾ mukaisesti.
- (82) Jos tämän direktiivin nojalla perustettu komitea ei anna lausuntoa komission esittämästä luonnoksesta täytäntöönpanosäädökseksi, komission ei olisi hyväksyttävä täytäntöönpanosäädöksiä, jotka koskevat rautatieliikenteen pääasiallista tarkoitusta, arviota uusien kansainvälisten palvelujen vaikutuksista julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten taloudelliseen tasapainoon, henkilöliikennepalveluja tarjoavilta rautatieyrityksiltä perittäviä maksuja, oikeutta käyttää olennaisissa palvelupaikoissa tarjottavia palveluja, toimiluvan saamiseksi noudatettavan menettelyn yksityiskohtia, suoraan aiheutuvien kustannusten laskemiseksi meluvaikutusten hinnoittelussa ja infrastruktuurimaksun eriyttämisessä noudatettavia yksityiskohtaisia sääntöjä, joilla pyritään antamaan kannustimia varustaa junat ETCS-järjestelmällä, sekä sääntelyelinten päätöksentekoa varten kehitettyjä yhteisiä periaatteita ja käytänteitä.
- (83) Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa tämän direktiivin tavoitteita, jotka ovat unionin rautateiden kehittämisen edistäminen, rautatieyritysten toimilupien myöntämistä koskevien laajojen periaatteiden vahvistaminen ja rautateiden ratakapasiteetin käyttöoikeuden myöntämistä ja käyttämisestä perittäviä maksuja koskevien järjestelyjen yhteensovittaminen jäsenvaltioissa, koska tällaisten toimilupien myöntämiseen ja rataverkkojen merkittävien osien toimintaan liittyy korostetusti kansainvälinen ulottuvuus ja koska on tarpeen varmistaa tasapuoliset ja syrjimättömät edellytykset infrastruktuurin käyttöoikeudelle, vaan nämä tavoitteet voidaan niiden kansalliset rajat ylittävien vaikutusten vuoksi saavuttaa paremmin unionin tasolla, joten unioni voi toteuttaa toimenpiteitä Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä direktiivissä ei ylitetä sitä, mikä on näiden tavoitteiden saavuttamiseksi tarpeen.
- (84) Velvollisuus saattaa tämä direktiivi osaksi kansallista lainsäädäntöä olisi rajoitettava koskemaan ainoastaan niitä säännöksiä, joilla muutetaan aikaisempien direktiivien sisältöä. Velvollisuus saattaa aiempiin direktiiveihin nähden sisällöltään muuttumattomat tämän direktiivin säännökset osaksi kansallista lainsäädäntöä perustuu mainittuihin direktiiveihin.

(1) EUVL L 55, 28.2.2011, s. 13.

- (85) Jäsenvaltiot, joilla ei ole rautatiejärjestelmää eikä välittömiä suunnitelmia rakentaa sellaista, joutuisivat täyttämään suhteettoman ja hyödyttömän velvoitteen, jos niiden olisi saatettava tämän direktiivin II ja IV luku osaksi kansallista lainsäädäntöä ja pantava ne täytäntöön. Sen vuoksi tällaiset jäsenvaltiot olisi vapautettava tästä velvoitteesta.
- (86) Jäsenvaltiot ovat selittävistä asiakirjoista 28 päivänä syyskuuta 2011 annetun jäsenvaltioiden ja komission yhteisen poliittisen lausuman ⁽¹⁾ mukaisesti sitoutuneet perustelluissa tapauksissa liittämään ilmoitukseen toimenpiteistä, jotka koskevat direktiivin saattamista osaksi kansallista lainsäädäntöä, yhden tai useamman asiakirjan, josta käy ilmi direktiivin osien ja kansallisen lainsäädännön osaksi saattamiseen tarkoitettujen välineiden vastaavien osien suhde. Tämän direktiivin osalta lainsäätäjää pitää tällaisten asiakirjojen toimittamista perusteltuna.
- (87) Tällä direktiivillä ei ole vaikutusta liitteessä IX olevassa B osassa mainittuihin määräaikoihin, joiden kuluessa jäsenvaltioiden on noudatettava aiempia direktiivejä,

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

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

3. Jäsenvaltiot voivat jättää 7, 8, 13 artiklan sekä IV luvun soveltamisalan ulkopuolelle

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

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

⁽¹⁾ EUVL C 369, 17.12.2011, s. 14.

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 aikatauluuunnittelun 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 ja koon sovellettavaan aikatauluun yleensä.

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

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

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 alueellisessa henkilöliikenteessä ja jotka on otettu ensimmäisen kerran käyttöön ennen vuotta 1985.

3 artikla

Määritelmät

Tässä direktiivissä tarkoitetaan

1) 'rautatieyrityksellä' 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;

2) 'rataverkon haltijalla' elintä tai yritystä, joka on vastuussa erityisesti rautatieinfrastruktuurin rakentamisesta, hallinnoinnista ja kunnossapidosta, mukaan lukien liikenteen hallinta sekä ohjaus, hallinta ja merkinanto; verkkoa tai verkon osaa koskevat rataverkon haltijan tehtävät voidaan antaa eri elimille tai yrityksille;

3) 'rautatieinfrastruktuurilla' kaikkia niitä nimikkeitä, jotka luetaan liitteessä I;

4) 'kansainvälisellä tavaraliikenteellä' liikennettä, jossa juna ylittää vähintään yhden jäsenvaltion rajan; juna voidaan liittää toiseen ja/tai jakaa osiin ja eri osilla voi olla eri lähtöpaikat ja määränpäätt 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 määränpäätt edellyttäen, että kaikki vaunut ylittävät vähintään yhden rajan;

6) 'kaupunki- ja esikaupunkiliikenteellä' liikennettä, jonka päätarkoituksena on kaupunkikeskuksen tai taajaman, myös rajojen molemmille puolille ulottuvan taajaman, sekä tällaisen kaupunkikeskuksen tai taajaman ja sitä ympäröivien alueiden välisten liikennetarpeiden täyttäminen;

7) 'alueellisella liikenteellä' liikennettä, jonka päätarkoituksena on alueen, myös rajojen molemmille puolille ulottuvan alueen, liikennetarpeiden täyttäminen;

8) 'kauttakuljetuksella' unionin alueen kautta kulkemista lasaamatta tai purkamatta tavaroita ja/tai ottamatta tai jättämättä matkustajia unionin alueella;

9) 'vaihtoehtoisella reittisuudella' toista saman lähtöpaikan ja määräpaikan välistä reittiä, jos rautatieyritys voi korvata reitit keskenään asianomaisen tavara- tai henkilöliikennepalvelun järjestämiseksi;

10) 'toteuttamiskelpoisella vaihtoehdolla' mahdollisuutta käyttää toista palvelupaikkaa, joka mahdollistaa rautatieyritykselle 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 rautatieyrityksille 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 rautatieyrityksenä; 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' rautatieyritystä tai rautatieyritysten 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";
- 22) 'yhteensovittamisella' menettelyä, jonka avulla rataverkon haltija ja hakijat yrittävät ratkaista tilanteet, joissa on kilpailuvia 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 yksityiskohteisesti hinnoittelujärjestelmien ja kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisyjärjestelmien yleiset säännöt, määräajat, menettelyt ja perusteet, mukaan lukien muut tiedot, joita tarvitaan ratakapasiteettia koskeissa hakemuksissa;
- 27) 'reitillä' ratakapasiteettia, joka tarvitaan tietyn junan kuljetamiseen paikasta toiseen tietynä ajanjaksona;
- 28) 'aikataululla' tietoja, joissa määritellään kaikki junien ja liikuvan 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.

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 liiketoimintasuunnitelman, 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 rautatiealaa 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 merkittäville 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 nimityksiä koskeviin jäsenvaltioiden yhtiöoikeuden mukaisiin valvontaelinten toimivaltuuksiin.

2 JAKSO

Rataverkon hallinnon ja liikennetoiminnan sekä eri liikennetoimintatyyppien erottaminen

6 artikla

Tilien eriyttäminen

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

2. Jäsenvaltiot saavat myös määrätä, että tämä erottaminen edellyttää erillisten yksiköiden perustamista yksittäiseen yritykseen tai että infrastruktuuria ja liikennettä hoitavat erilliset yksiköt.

3. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että rautateiden tavaraliikenteen tarjoamiseen liittyvästä liiketoiminnasta ja henkilöliikenteen tarjoamiseen liittyvästä toiminnasta tehdään erilliset tuloslaskelmat ja taseet ja että ne julkaistaan 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.

7 artikla

Rataverkon haltijan olennaisten toimintojen riippumattomuus

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

Olennaisia toimintoja ovat

- a) reittien jakamista koskeva päätöksenteko, johon sisältyy saatavuuden määrittely ja arviointi sekä yksittäisten reittien jakaminen; ja

- b) infrastruktuurimaksuja koskeva päätöksenteko, mukaan lukien maksujen vahvistaminen ja kerääminen, sanotun kuitenkin rajoittamatta 29 artiklan 1 kohdan soveltamista.

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

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

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

3 JAKSO

Taloudellisen aseman parantaminen

8 artikla

Rataverkon haltijan rahoitus

1. Jäsenvaltioiden on kehitettävä kansallista rautatieinfrastruktuuriaan ottaen tarvittaessa huomioon unionin yleiset tarpeet, mukaan lukien tarve tehdä yhteistyötä naapureina olevien kolmansien maiden kanssa. Tätä varten niiden on julkaistava asianomaisia osapuolia kuultuaan viimeistään 16 päivänä joulukuuta 2014 viitteellinen rautatieinfrastruktuurin kehittämissstrategia, jonka tavoitteena on tulevaisuuden liikumistarpeisiin vastaaminen pitämällä kunnossa, uusimalla ja kehittämällä infrastruktuuria rautatiejärjestelmän kestävästi 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 käyttökustannuksista 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 kuitenkin rajoittamatta sitä, että pitkän aikavälin tavoitteena saattaa olla se, että infrastruktuurin käyttäjä kattaa kaikkien liikennemuotojen infrastruktuurikustannukset tasapuolisen ja syrjimättömän liikennemuotojen välisen kilpailun pohjalta, jos rautatieliikenne pystyy kilpailemaan muiden liikennemuotojen kanssa.

9 artikla

Läpinäkyvä velkahuojennus

1. Jäsenvaltioiden on luotava asianmukaiset mekanismit julkisessa omistuksessa tai määräysvallassa olevien rautatieyrittäjien velkaantumisen vähentämiseksi tasolle, joka ei ole esteenä moitteettomalle varainhoidolle ja joka parantaa niiden taloudellista asemaa, sanotun kuitenkin rajoittamatta unionin valtioneuvoston sääntöjen 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 rautatieyrittäjien kirjanpitoyksikköjen yhteyteen velkojen kuolettamista varten.

Yksikön taseessa saadaan ottaa huomioon kaikki velat, jotka rautatieyrittäjä ottaa sekä investointien rahoittamiseksi että rautatieliikenteen harjoittamisesta tai rautatieinfrastruktuurista johtuvien ylimääräisten käyttökustannusten kattamiseksi, siihen asti kunnes nämä velat on kuolettettu. 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 rautatieyrittäjille on aiheutunut siihen päivään mennessä, jona rautatieliikenteen markkinat on avattu kokonaan tai osittain kyseisessä jäsenvaltiossa, ja joka tapauksessa viimeistään 15 päivänä maaliskuuta 2001 tai unioniin liittymispäivänä niiden jäsenvaltioiden osalta, jotka ovat liittyneet unioniin mainitun päivän jälkeen.

4 JAKSO

Oikeus käyttää rautatieinfrastruktuuria ja -palveluja

10 artikla

Rautatieinfrastruktuurin käyttöoikeutta koskevat edellytykset

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

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

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

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

11 artikla

Käyttöoikeuden ja matkustajien ottamista ja jättämistä koskevan oikeuden rajoittaminen

1. Jäsenvaltiot voivat rajoittaa 10 artiklassa säädettyä käyttöoikeutta tietyn lähtöpaikan ja määrän välisellä osuudella tarjottavien sellaisten palvelujen osalta, joista on tehty yksi tai useampi unionin oikeuden mukainen julkisia palveluhankintoja koskeva sopimus. Tällaisella rajoittamisella ei saa rajoittaa oikeutta ottaa ja jättää matkustajia kansainvälisellä reittiosuudella sijaitsevilla asemilla, myös niillä, jotka ovat samassa jäsenvaltiossa, paitsi jos tämän oikeuden käyttäminen vaarantaisi julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen taloudellisen tasapainon.

2. Jäljempänä 55 artiklassa tarkoitetun yhden tai useamman asianomaisen sääntelyelimen on määritettävä objektiivisen taloudellisen arvioinnin ja ennalta määritettyjen perusteiden mukaisesti, vaarantuuko julkisia palveluhankintoja koskevan so-

pimuksen taloudellinen tasapaino, jonkin seuraavista sitä pyytävässä:

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

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 pyydettävä 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.

3. Sääntelyelimen on perusteltava päätöksensä ja asetettava määräaika, jonka kuluessa, ja edellytykset, joiden mukaisesti, jokin seuraavista voi pyytää päätöksen uudelleen tarkastelua:

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

4. Komissio hyväksyy sääntelyelinten, toimivaltaisten viranomaisten ja rautatieyritysten kokemusten sekä 57 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun 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.

5. Jäsenvaltiot voivat niin ikään rajoittaa oikeutta ottaa ja jättää matkustajia samassa jäsenvaltiossa kansainvälisellä henkilöliikenteen reittiosuudella sijaitsevilla asemilla, jos matkustajien kuljettamiseen kyseisten asemien välillä on myönnetty yksinoikeus käyttöoikeussopimuksen perusteella, joka on tehty ennen 4 päivää joulukuuta 2007 oikeudenmukaisen ja kilpailuun perustuvan tarjousmenettelyn perusteella ja unionin oikeuden asiaankuuluvien periaatteiden mukaisesti. Tällaista rajoitusta voidaan soveltaa sopimuksen alkuperäisen keston ajan tai 15 vuotta sen mukaan, kumpi määräaika on lyhyempi.

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

12 artikla

Henkilöliikennettä harjoittavilta rautatieyrityksiltä perittävä maksu

1. Jäsenvaltiot voivat tässä artiklassa säädetyin edellytyksin sallia, että rautateiden henkilöliikenteestä vastaava viranomaisen perii henkilöliikennettä harjoittavilta rautatieyrityksiltä maksun sellaisten viranomaisen toimivallan piiriin kuuluvien reittiosuuk-sien käytöstä, joilla liikennöidään kahden kyseisessä jäsenvalti-ossa olevan aseman välillä, sanotun kuitenkin 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 asianomaisten julkisen palvelun velvoitteiden täyttämistä aiheutuneet kustannukset tai osa niistä, kun otetaan huomioon kyseisten velvoitteiden täyt-tämisestä saatavat tulot ja kohtuullinen voitto.

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

4. Asianomaisten viranomaisten on säilytettävä tiedot mak-suista, jotta niiden alkuperä ja käyttö voidaan jäljittää. Jäsenval-tioiden on toimitettava nämä tiedot komissiolle.

5. Komissio hyväksyy sääntelyelinten, toimivaltaisten viran-omaisten ja rautatieyritysten kokemusten sekä 57 artiklan 1 kohdassa tarkoitettun verkoston toiminnan perusteella toimenpi-teitä, joissa vahvistetaan tämän artiklan soveltamiseksi noudatet-tavan menettelyn ja perusteiden yksityiskohdat. Nämä täytän-töönpanosäädökset hyväksytään 62 artiklan 3 kohdassa tarkoi-tettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

13 artikla

Palvelujen käyttöoikeutta koskevat edellytykset

1. Rataverkon haltijoiden on tarjottava kaikille rautatieyrityk-sille ketään syrjimättömällä tavalla liitteessä II olevassa 1 koh-dassa vahvistetut vähimmäiskäyttömahdollisuudet.

2. Palvelupaikan ylläpitäjien on tarjottava kaikille rautatieyri-tyksille ketään syrjimättömällä tavalla käyttöoikeus, myös radan käyttöoikeus, liitteessä II olevassa 2 kohdassa tarkoitettuihin palvelupaikkoihin ja näissä palvelupaikoissa tarjottaviin palvelui-hin.

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 pal-velupaikan ylläpitäjä on sellaisen elimen tai yrityksen suorassa tai epäsuorassa määräysvallassa, joka on myös aktiivinen ja toi-mii määräävässä asemassa niillä kansallisilla rautatieliikenteen markkinoilla, joilla palvelupaikkaa käytetään, näiden palvelupai-kan ylläpitäjien on oltava organisatorisesti ja päätöksenteon osalta riippumattomia kyseisestä elimestä tai yrityksestä. Tällai-nen riippumattomuus ei edellytä, että palvelupaikkaa varten olisi perustettava erillinen oikeushenkilö, ja se voidaan toteuttaa eril-lisillä 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.

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

4. Rautatieyritysten hakemuksiin palvelupaikan käyttöoikeu-den saamiseksi ja palvelujen saamiseksi liitteessä II olevassa 2 kohdassa tarkoitettua palvelupaikassa on vastattava 55 artiklassa tarkoitettun sääntelyelimen asettamaan kohtuulliseen määräai-kaan mennessä. Tällaiset hakemukset voidaan hylätä ainoastaan, jos on olemassa toteuttamiskelpoisia vaihtoehtoja, jotka mah-dollistavat niille kyseessä olevan tavara- tai henkilöliikennepal-velun harjoittamisen samalla tai vaihtoehtoisella reittiosuudella taloudellisesti hyväksyttävien edellytyksin. Tämä ei velvoita pal-velupaikan ylläpitäjää tekemään investointeja resursseihin tai varusteisiin rautatieyritysten kaikkien hakemusten täyttämiseksi.

Jos rautatieyritysten hakemukset koskevat 3 kohdassa tarkoite-tun palvelupaikan ylläpitäjän hallinnassa olevan palvelupaikan käyttöoikeuden saamista ja palvelujen saamista kyseisessä pal-velupaikassa, 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 tapaus ja toteutettava tarvittaessa toimia varmistaakseen, että asianmukainen osuus kapasiteetista myönnetään kyseiselle hakijalle.

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

5 JAKSO

Rajat ylittävät sopimukset

14 artikla

Rajat ylittäviä sopimuksia koskevat yleiset periaatteet

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

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 kuitenkaan 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 tarkoitettujen neuvottelujen, 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 rautatiesektorin kehittämistä ja markkinoiden kehitystä, arvioida toteutettujen toimenpiteiden vaikutusta ja analysoida komission suunnitteleminen toimenpiteiden vaikutuksia. Tarvittaessa komissio kutsuu myös Euroopan 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 palveluhankintoja 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 työmarkkinaosapuolten tehtäviin.

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

- a) rautatieliikenteen sisämarkkinoiden kehityksestä ja rautatierityksille tarjottavista palveluista liitteessä II tarkoitettulla tavalla;
- b) 3 kohdassa tarkoitetuista puite-edellytyksistä, myös rautateiden julkisen henkilöliikenteen osalta;
- c) unionin rataverkon tilanteesta;
- d) käyttöoikeuksien käytöstä;
- e) tehokkaamman rautatieliikenteen esteistä;
- f) infrastruktuurin rajoituksista;
- g) lainsäädännön tarpeesta.

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

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

III LUKU

RAUTATIEYRITYSTEN TOIMILUVAT

1 JAKSO

Toimilupaviranomainen

16 artikla

Toimilupaviranomainen

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

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

2 JAKSO

Toimiluvan saamisen edellytykset

17 artikla

Yleiset vaatimukset

1. 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 säädettyt 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 aloittamista, että se kykenee jatkuvasti täyttämään 19–22 artiklassa luetellut hyvää mainetta, taloudellista vakava-raisuutta ja ammatillista pätevyyttä koskevat vaatimukset sekä korvausvelvollisuutensa.

⁽¹⁾ EUVL L 164, 30.4.2004, s. 1.

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 säädettyistä vakavista rikkomuksista;
- d) ei ole tuomittu vakavasta tai toistuvasta sosiaali- tai työlainsäädännön rikkomisesta, mukaan lukien työturvallisuutta ja työterveyttä koskevan lainsäädännön velvoitteiden rikkomisen, eikä, jos kyseessä on yhtiö, jonka tavoitteena on tullimenettelyjen alaisen rajat ylittävän tavaraliikenteen harjoittaminen, ole tuomittu tullilainsäädännön vaatimusten rikkomisesta.

20 artikla

Taloudellista vakavaraisuutta koskevat vaatimukset

1. Taloudellista vakavaraisuutta koskevat vaatimukset täyttyvät, kun toimilupaa hakeva yritys voi osoittaa kykenevänsä vastaamaan 12 kuukauden ajan olemassa olevista ja mahdollisesti syntyvistä velvoitteistaan, jotka määrittellään realististen oletusten perusteella.
2. Toimilupaviranomaisen on käytettävä taloudellisen vakavaraisuuden tarkistamiseen erityisesti rautatieyrityksen tilinpäätöstä, tai jos toimilupaa hakevalla yrityksellä ei ole esittää tilinpäätöstä, tämän tasetta. Kunkin toimilupaa hakevan yrityksen on annettava vähintään liitteessä III luetellut tiedot.
3. Toimilupaviranomainen ei saa katsoa toimilupaa hakevan yrityksen olevan taloudellisesti vakavarainen, jos yrityksen toiminnasta on aiheutunut huomattavia tai toistuvia vero- tai sosiaalimaksurästejä.
4. Toimilupaviranomainen voi vaatia tilintarkastuskertomuksen sekä pankin, julkisen luottolaitoksen, kirjanpitäjän tai tilintarkastajan laatimien aiheellisten asiakirjojen toimittamista. Näissä asiakirjoissa on oltava liitteessä III luetellut tiedot.
5. Siirretään komissiolle valta antaa 60 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä tietyistä liitteeseen III tehtävistä muutoksista. Liitettä III voidaan tällä tavoin muuttaa toimilupaa hakevilta yrityksiltä vaadittavien tietojen täsmentämiseksi tai täydentämiseksi toimilupaviranomaisten saaman kokemuksen tai rautatieliikennemarkkinoiden kehityksen perusteella.

21 artikla

Ammatillista pätevyyttä koskevat vaatimukset

Ammatillista pätevyyttä koskevat vaatimukset täyttyvät, kun toimilupaa hakeva yritys voi osoittaa, että sillä on tai vastaisuudessa on hallintorakenne, jolla on tarvittavat tiedot tai kokemus turvallisen ja luotettavan toiminnan hallinnan ja valvonnan harjoittamiseen toimiluvassa yksilöidyn toimintatyypin 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 säädetty velvollisuudet. Toimilupaviranomainen voi kuitenkin määrätä säännöllisestä uudelleen tarkastelusta. Tällaisessa tapauksessa uudelleen tarkastelu on toteutettava vähintään joka viides vuosi.
3. Toimilupaan voidaan sisällyttää erityismääräyksiä toimiluvan peruuttamisesta määräajaksi tai kokonaan.

24 artikla

Väliaikainen toimilupa, hyväksyminen, peruuttaminen määräajaksi ja peruuttaminen kokonaan

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

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

2. Jos jäsenvaltion toimilupaviranomainen toteaa, että on syytä vakavasti epäillä, että rautatieyritys, 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 rautatieyrityksen uudelleenjärjestelyn ajaksi edellyttäen, että turvallisuutta ei vaaranneta. Väliaikainen toimilupa saa kuitenkin olla voimassa enintään kuusi kuukautta sen myöntämispäivästä.

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

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

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

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

7. Toimilupaviranomainen ei saa antaa rautatieyrityksen säilyttää toimilupaansa, jos yhtiö on haettu konkurssiin tai jos sitä vastaan on aloitettu vastaavanlainen menettely ja jos 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 kuluessa kaikkien asiaankuuluvien tietojen ja erityisesti liitteessä III tarkoitettujen tietojen toimittamisesta. Toimilupaviranomaisen on otettava huomioon kaikki saatavilla olevat tiedot. Päätös on annettava tiedoksi toimilupaa hakevalle yritykselle viipymättä. Hylkäävä päätös on perusteltava.

3. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että toimilupaviranomaisen päätöksiin voidaan hakea muutosta tuomioistuimessa.

IV LUKU

RAUTATEIDEN INFRASTRUKTUURIN KÄYTTÖMAKSUJEN PERIMINEN JA RAUTATEIDEN INFRASTRUKTUURIKAPASITEETTIN 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 selaista 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 puitteissa.

2. Verkkoselostuksessa on määriteltävä rautatieyritysten käytettävissä oleva infrastruktuuri ja siihen on sisällyttävä tietoja kyseisen rautatieinfrastruktuurin käyttöoikeutta koskevista edellytyksistä. Verkkoselostuksessa on oltava tietoja myös edellytyksistä, jotka koskevat rataverkon haltijan rataverkkoon liitettyjen palvelupaikkojen käyttöoikeutta ja palvelujen tarjoamista kyseisissä palvelupaikoissa, tai siinä on ilmoitettava verkkosivusto, jolla kyseiset tiedot ovat maksutta saatavilla sähköisessä muodossa. Verkkoselostuksen sisältö vahvistetaan liitteessä IV.

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

4. Verkkoselostus on julkaistava vähintään neljä kuukautta ennen ratakapasiteettia koskevien hakemusten jättämiselle asetettun 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 rautatieyrittäjiltä, jotka tarjoavat vastaavia palveluja samanlaisella markkinoiden osalla, ja että tosiasiallisesti sovellettavat maksut ovat verkkoselostuksessa määrättyjen sääntöjen mukaisia.

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

30 artikla

Infrastruktuurikustannukset ja tilit

1. Rataverkon haltijoille on tarjottava kannustimia infrastruktuurin tarjoamisesta aiheutuvien kustannusten vähentämiseksi ja sen käytöstä perittävien maksujen alentamiseksi kiinnittäen 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 soveltuvalta 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 tarkoitettut kannustimet joko 2 kohdassa tarkoitettulla sopimuksella tai sääntelytoimenpiteillä taikka soveltamalla kannustinyhdistelmää, johon kuuluu sopimuksessa määrättyjä kustannusten vähennyksiä ja maksuja alentavia sääntelytoimenpiteitä.

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

5. Edellä 2 kohdassa tarkoitettujen sopimuksen ehtoista ja niiden maksujen määrätymisperusteista, 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. Siinä on liitettävä yksityiskohtaiset tiedot infrastruktuurin uusimisesta ja parantamisesta aiheutuvista menoista.

8. Rataverkon haltijoiden on luotava menetelmä kustannusten jakamiseksi rautatieyrittäjille 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 asetetuista maksuista, jotta sääntelyelin voi huolehtia 56 artiklassa tarkoitetuista 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 kuitenkin 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 kokoonpano, jolla on vaikutusta melupäästöjen tasoon. Nämä täytäntöönpanosäädökset 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 meluvaikutuksista 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 tarkoitettujen 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 lisätynä kohtuullisella voitolla.

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

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

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

32 artikla

Hinnoitteluperiaatteisiin liittyvät poikkeukset

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

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

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

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

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

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

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

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

4. Komission päätöksessä 2009/561/EY⁽¹⁾ määriteltyjen rautatieliikennekäytävien käytöstä perittävät infrastruktuurimaksut on eriytettävä niin, että annetaan kannustimia varustaa junat ETCS-järjestelmällä, joka vastaa komission päätöksellä

⁽¹⁾ Komission päätös 2009/561/EY, tehty 22 päivänä heinäkuuta 2009, päätöksen 2006/679/EY muuttamisesta Euroopan laajuisen tavanomaisen rautatiejärjestelmän ohjaus-, hallinta- ja merkinanto-osajärjestelmään liittyvän yhteentoimivuuden teknisen eritelmän käyttöönoton osalta (EUVL L 194, 25.7.2009, s. 60).

2008/386/EY⁽²⁾ hyväksyttyä versiota ja sitä seuraavia versioita. Eriyttäminen ei saa vaikuttaa rataverkon haltijan saamien kokonaistulojen määrään.

Tämän velvoitteen estämättä jäsenvaltiot voivat päättää olla soveltamatta eriytettyjä infrastruktuurimaksuja päätöksessä 2009/561/EY määriteltyihin ratoihin, joilla saavat liikennöidä ainoastaan junat, joissa on ETCS-järjestelmä.

Jäsenvaltiot voivat päättää soveltaa tätä eriyttämistä myös ratoihin, joita ei yksilöidä päätöksessä 2009/561/EY.

Ennen 16 päivään kesäkuuta 2015 ja vaikutustenarvioinnin jälkeen komissio hyväksyy toimenpiteitä, joiden mukaisesti infrastruktuurimaksun eriyttämisessä noudatettavia yksityiskohtaisia sääntöjä sovelletaan, päätöksellä 2009/561/EY vahvistetun ERTMS-järjestelmän käyttöönottosuunnitelman aikataulun mukaisesti ja varmistaen, että tämä ei vaikuta rataverkon haltijan saamien kokonaistulojen määrään. Näillä täytäntöönpanotoimenpiteillä mukautetaan eriyttämistä koskevia yksityiskohtaisia sääntöjä, joita sovelletaan paikallis- ja alueliikenteen juniin, jotka käyttävät rajattua osaa päätöksessä 2009/561/EY yksilöidyistä rautatieliikennekäytävistä. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 62 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenetelyä noudattaen. Ne eivät saa aiheuttaa rautatieyritysten välisen kilpailun aiheutonta vääristymistä eivätkä haitata rautatiealan yleistä kilpailukykyä.

5. Syrjinnän estämiseksi jäsenvaltioiden on varmistettava, että rataverkon 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 määräaikaa.

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 suoremmat kuin rataverkon haltijalle hallintokustannusten osalta koituvaa todellinen säästö. Alennuksen suuruutta määritettäessä ei voida ottaa huomioon kustannussäästöjä, jotka on jo otettu huomioon perittävässä maksussa.

⁽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).

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

4. Alennukset saavat koskea vain niitä maksuja, jotka peritään määrättyä infrastruktuuriin 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 rasi

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

2. Jos yksinoikeudella toimiva rautatieyritys saa korvausta, korvauksen saamisen on näytävä vastaavana etuna käyttäjälle.

3. Käytetyn menetelmän ja tehtyjen laskelmien on oltava julkisia. Erityisesti on oltava mahdollista osoittaa ne kilpailevan liikenneinfrastruktuuriin 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 rautatieyrityksiä 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 peruseräiteitä 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 rautatieyritysten 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 rautatieyritys. Rataverkon haltijan on kyettävä aina ilmoittamaan rautatieyritysten käyttöön jo myönnetty ratakapasiteetti kaikille, joiden etua asia koskee.

37 artikla

Hinnoittelujärjestelmiä koskeva yhteistyö useammassa kuin yhdessä verkossa

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että rataverkon haltijat toimivat yhteistyössä soveltaakseen tehokkaita hinnoittelujärjestelmiä ja liittyvät yhteen sovittaakseen yhteen hinnoittelua tai hinnoittelakseen useamman kuin yhden unionin rautatiejärjestelmään kuuluvan infrastruktuuriverkon alueelle ulottuvaa juna-liikennettä. 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

Kapasiteettoikeudet

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 rautatieyrittäjä käyttää kapasiteettia sellaisen hakijan liiketoimintaan, joka ei itse ole rautatieyrittäjä.

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.

4. Jos hakija aikoo pyytää ratakapasiteettia kansainvälisen henkilöliikenteen harjoittamiseksi, sen on ilmoitettava tästä asianomaisille rataverkon haltijoille ja sääntelyelimille. Jotta sääntelyelinten olisi mahdollista arvioida, onko kansainvälisen liikenteen tarkoituksena matkustajien kuljettaminen eri jäsenvaltioissa sijaitsevien asemien välisellä reittiosuudella ja mitkä ovat mahdolliset taloudelliset vaikutukset olemassa oleviin julkisiin palveluhankintoihin koskeviin sopimuksiin, niiden on varmistettava, että asiasta ilmoitetaan kaikille toimivaltaisille viranomaisille, jotka ovat myöntäneet oikeuden julkisiin palveluhankintoihin koskevassa sopimuksessa määritellyn rautateiden henkilöliikenteen harjoittamiseen kyseisellä reittiosuudella, muulle asiaan liittyvälle toimivaltaiselle viranomaiselle, jolla on 11 artiklan nojalla oikeus rajoittaa käyttöoikeutta, ja kaikille rautatieyrittäjille, jotka panevat täytäntöön julkisia palveluhankintoja koskevaa sopimusta tämän kansainvälisen henkilöliikenteen käyttämällä reittiosuudella.

39 artikla

Kapasiteetin käyttöoikeuden myöntäminen

1. Jäsenvaltiot voivat vahvistaa puitteet ratakapasiteetin käyttöoikeuden myöntämiseksi, jollei 4 artiklassa säädetyistä hallinnon riippumattomuutta koskevasta velvoitteesta 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 asianmukaisesti 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 myöntämistä 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 myöntämistä 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 myöntämistä 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.

5. Edellä 1 kohdassa tarkoitettujen 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. Käytännössä 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 oikeutetut 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 tarkoitetun sääntelyelimen on ennakolta hyväksyttävä tällainen puitesopimus.

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

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

4. 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 voimaantulon 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.

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

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

46 artikla

Yhteensovittamismenettely

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

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

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

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

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

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

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

6. Ratakapasiteetin käyttöoikeuden myöntämistä koskevia riitoja varten on luotava riitojenratkaisujärjestely tällaisten riitojen ratkaisemiseksi nopeasti, sanotun kuitenkaan rajoittamatta olemassa olevien muutoksenhakukeinojen 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 myöntää 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.

⁽¹⁾ EUVL L 276, 20.10.2010, s. 22.

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.

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 kuitenkaan 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.

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 suunnittelemattomien kunnossapitotöiden johdosta.

54 artikla

Erityiset toimenpiteet häiriötilanteissa

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

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

Jos rataverkon haltija pitää tätä tarpeellisenä, se voi vaatia rautatieyrityksiä antamaan sen käyttöön resurssit, joita se pitää asianmukaisimpina tilanteen palauttamiseksi ennalleen mahdollisimman nopeasti.

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

4 JAKSO

Sääntelyelin

55 artikla

Sääntelyelin

1. Kunkin jäsenvaltion on perustettava rautatiealalle yksi kansallinen sääntelyelin. Kyseisen elimen on oltava itsenäinen viranomaislainen, joka on organisatorisesti, 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 säännellyllä alalla, jos tällaiset yhdistetyt sääntelyviranomaiset täyttävät tämän artiklan 1 kohdassa vahvistetut riippumattomuusvaatimukset. Rautatiealan sääntelyelin voidaan myös organisatorisesti liittää perustamissopimuksen 101 ja 102 artiklassa vahvistettujen kilpailusääntöjen täytäntöönpanosta 16 päivänä joulukuuta 2002 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 1/2003⁽¹⁾ 11 artiklassa tarkoitettuun kansalliseen kilpailuviranomaiseen, yhteisön rautateiden turvallisuudesta 29 päivänä huhtikuuta 2004 annetun Euroopan parlamentin

⁽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.

ja neuvoston direktiivin 2004/49/EY ⁽¹⁾ 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 määräajaksi, joka voidaan uusida, 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 rautatiealaaan liittyvistä markkinaetunäkökohtista eikä heillä näin ollen ole intressiä missään säännellyssä yrityksessä tai yhteisössä eikä liikesuhdetta niihin. Tätä varten näiden henkilöiden on annettava sidonnaisuuksistaan ja etunäkökohtistaan 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 jättädyttävä 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 päätynyt, heillä ei saa vähintään yhden vuoden aikana olla ammatillista asemaa tai vastuuta missään säännellyistä yrityksistä tai yhteisöistä.

56 artikla

Sääntelyelimen toiminta

1. Rajoittamatta 46 artiklan 6 kohdan soveltamista hakijalla on oikeus hakea muutosta sääntelyelimeltä, jos se katsoo tulleensa 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.

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

3. Sääntelyelimen on tehtävä tiivistä yhteistyötä myös rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta yhteisössä 17 päivänä kesäkuuta 2008 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2008/57/EY ⁽²⁾ tarkoitettua kansallisen turvallisuusviranomaisen ja tässä direktiivissä tarkoitettua toimilupaviranomaisen kanssa.

Jäsenvaltioiden on varmistettava, että nämä viranomaiset kehittävät yhdessä sellaiset puitteet tietojenvaihtoa ja yhteistyötä varten, joilla pyritään ehkäisemään kielteiset vaikutukset kilpailuun tai rautatieliikenteen 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 kuitenkin rajoittamatta näiden viranomaisten itsenäisyyttä niiden omaan toimivaltaan kuuluvalla alalla. Jos asianomainen viranomainen päättää poiketa näistä suosituksista, sen on perusteltava päätöksensä.

⁽¹⁾ EUVL L 164, 30.4.2004, s. 44.

⁽²⁾ EUVL L 191, 18.7.2008, s. 1.

4. Jäsenvaltiot voivat päättää, että sääntelyelimelle annetaan tehtävä antaa neuvoa-antavia lausuntoja 8 artiklan 3 kohdassa tarkoitettun 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 aineellisinä 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.

Pyydetty 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 seurattessaan kilpailua rautatieliikenteen markkinoilla 2 kohdan mukaisesti. Tähän sisältyvät tiedot, jotka ovat tarpeen tilastointi- ja markkinaseurantatarkoituksiin.

9. Sääntelyelimen 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 asianomaisten tietojen vastaanottamisesta. Sääntelyelimen on tarvittaessa päätettävä omasta aloitteestaan aiheellisista toimenpiteistä hakijoihin kohdistuvan syrjinnän, markkinoiden vääristymisen ja muiden kielteisten ilmiöiden oikaisemiseksi näillä markkinoilla erityisesti 1 kohdan a–g alakohdan osalta, sanotun kuitenkin rajoittamatta kansallisten kilpailuviran-

omaisten toimivaltaa rautatieliikenteen markkinoiden kilpailun varmistamiseksi.

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

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

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

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

12. Sääntelyelimellä on oltava valtuudet tehdä tarkastuksia tai teettää ulkopuolisia tarkastuksia rataverkon haltijoissa, palvelupaikan ylläpitäjissä ja tarvittaessa rautatieyrityksissä varmistaakseen 6 artiklassa vahvistettujen tilien eriyttämistä koskevien säännösten noudattamisen. Tässä suhteessa sääntelyelimellä on oikeus pyytää tarvittavia tietoja. Sääntelyelimellä on erityisesti oikeus pyytää, että rataverkon haltija, palvelupaikan ylläpitäjät ja kaikki yritykset tai muut yhteisöt, jotka harjoittavat tai yhdistävät rautatieliikenteen eri muotoja tai rataverkon hallintaa, joita tarkoitetaan 6 artiklan 1 ja 2 kohdassa ja 13 artiklassa, toimittavat liitteessä VIII luetellut tilinpäätöstiedot kokonaan tai osittain niin yksityiskohtaisesti kuin katsotaan tarpeelliseksi ja oikeasuhteiseksi.

Sääntelyelin voi myös tehdä näiden tilinpäätösten perusteella johtopäätöksiä valtiontukikysymyksistä, joista sen on ilmoitettava tällaisten kysymysten ratkaisemisesta vastaaville viranomaisille, sanotun kuitenkin rajoittamatta näiden viranomaisten toimivaltaa.

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

Säätelyelinten välinen yhteistyö

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

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

4. Säätelyelinten, 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 tarkoitettujen valituksen tai tutkimuksen käsittelemiseksi.

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

6. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että 40 artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen yhteen liittyneiden rataverkon haltijoiden edustajat toimittavat viipymättä kaikki tämän artiklan 3 kohdassa

tarkoitettujen valituksen tai tutkimuksen käsittelemiseksi tarvittavat tiedot, joita sen jäsenvaltion säätelyelin pyytää, jonka alueella yhteen liittynyt edustaja on. Kyseisellä säätelyelimellä on oltava oikeus toimittaa kyseistä kansainvälistä reittiä koskevat tällaiset tiedot 3 kohdassa tarkoitetuille säätelyelimille.

7. Komissio voi osallistua säätelyelimen pyynnöstä 2–6 kohdassa lueteltuihin toimiin helpottaakseen säätelyelinten välistä yhteistyötä mainituissa kohdissa tarkoitettulla tavalla.

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

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

V LUKU

LOPPUSÄÄNNÖKSET

58 artikla

Julkisia hankintoja koskevat säännöt

Tämän direktiivin säännöksiä sovelletaan rajoittamatta vesi- ja energiahuollon sekä liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankintamenettelyjen yhteensovittamisesta 31 päivänä maaliskuuta 2004 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2004/17/EY⁽³⁾ 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 mainituissa artiklassa velvoitetaan jäsenvaltioita perustamaan riippumattomat elimet 7 artiklan 2 kohdassa tarkoitettujen tehtävien suorittamista varten;

⁽¹⁾ EYVL L 281, 23.11.1995, s. 31.

⁽²⁾ EYVL L 8, 12.1.2001, s. 1.

⁽³⁾ EUVL L 134, 30.4.2004, s. 1.

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

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

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

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

3. Edellä 1 kohdassa tarkoitettu poikkeus voidaan uusia 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 geopolittisen 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 säädettyin 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 tarkoitettua säädösvallan siirron. Peruuttamispäätöksellä lopetetaan tuossa päätöksessä mainittu säädösvallan siirto. Päätös tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona se julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*, tai jonakin myöhempanä, päätöksessä mainittuna päivänä. Päätös ei vaikuta jo voimassa olevien delegoitujen säädösten pätevytyteen.

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 määräaika jatketaan kahdella kuukaudella.

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

1. Komissio antaa viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2012 Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle sekä alueiden komitealle kertomuksen II luvun täytäntöönpanosta. Tässä kertomuksessa arvioidaan myös markkinoiden kehitystä, mukaan lukien valmistautumisaste rautatieliikennemarkkinoiden avaamiseksi edelleen. Tässä kertomuksessa komissio myös analysoi eri malleja näiden markkinoiden järjestämiseksi ja tämän direktiivin vaikutuksia julkisia palveluhankintoja koskeviin sopimuksiin ja niiden rahoitukseen. Samalla komissio ottaa huomioon asetuksen (EY) N:o 1370/2007 täytäntöönpanon ja jäsenvaltioiden väliset olennaiset erot (verkkojen tiheys, matkustajien määrä, keskimääräinen matkan pituus). Komissio ehdottaa tarvittaessa lainsäädäntötoimenpiteitä, jotka koskevat kansallisten matkustajaliikennemarkkinoiden avaamista ja sellaisten asianmukaisten olosuhteiden luomista, joilla varmistetaan syrjimätön pääsy infrastruktuureihin ja jotka perustuvat voimassa oleviin vaatimuksiin, jotka koskevat infrastruktuurin hallinnon ja kuljetustoimintojen erottamista toisistaan, ja arvioi näiden toimenpiteiden vaikutuksia.

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. 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, 15 päivästä joulukuuta 2012, 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.

Tehty Strasbourgissa 21 päivänä marraskuuta 2012.

Euroopan parlamentin puolesta
Puhemies
M. SCHULZ

Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja
A. D. MAVROYIANNIS

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 ratapenka, erityisesti vallit, maanleikkaukset, vedenpoistokanavat ja ojat, ojakivetykset, rummut, seinämät, radanvarsipenkereitä suojaava kasvillisuus jne.; matkustaja- ja tavaralaiturit, myös matkustaja-aseilla ja tavaraliikenneterminalleissa; ajo- ja jalankulkitiet; aitamuurit, pensasaidat ja muut aidat; paloturvallisuuskaitat; vaihteiden ja risteysten lämmityspisteiden laitteet; risteykset jne.; lumiaidat.
- Tekniset rakenteet: sillat, rummut ja muut ylikulkitiet, tunnelit, katetut leikkaukset ja muut alikulkitiet; suojamuurit sekä lumivyöryiltä ja putoavilta kivilta 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 tarkoitettut 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 kontaktijoh-tojen väliset syöttökaapelit, kantolangat ja kannattimet; kolmas raide kannattimiseen.
- Infrastruktuurista vastaavan osaston käyttämät rakennukset, mukaan lukien niiden osuus liikennemaksujen kantami- seen tarvittavista rakenteista ja laitteista.

LIITE II

RAUTATIEYRITYKSILLE TARJOTTAVAT PALVELUT

(13 artiklassa 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 vaihtotyöläitteet;
 - 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.
 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 VAKAVARAISSUUS**(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 tarkoitettun verkkoselostuksen on sisällettävä seuraavat tiedot:

1. Jakso, jossa esitellään rautatieyritysten käytettävissä oleva infrastruktuuri ja sen käyttöä koskevat edellytykset. Tämän jakson tiedot on vuosittain saatettava yhteneviksi direktiivin 2008/57/EY 35 artiklan mukaisesti perustettujen rautateiden infrastruktuurirekisterien kanssa tai niissä on viitattava näihin rekistereihin.
2. Jakso, jossa esitellään hinnoitteluperiaatteet ja hinnat. Sen on sisällettävä asianmukaiset tiedot hinnoittelujärjestelmästä ja riittävät tiedot maksuista sekä muita merkityksellisiä tietoja käyttöoikeudesta, joita sovelletaan liitteessä II lueteltuihin ja ainoastaan yhden palveluntarjoajan toimittamiin palveluihin. Jaksossa on esiteltävä sekä kustannusten että maksujen osalta yksityiskohtaisesti 31–36 artiklan soveltamisessa käytetyt menettelyt, säännöt ja tapauskohtaisesti taulukot. Siinä on myös oltava tietoja jo päätetyistä tai seuraavien viiden vuoden aikana suunnitelluista hinnanmuutoksista, 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 määritellä tärkeysjärjestykset.Siinä on annettava yksityiskohtaiset tiedot toimenpiteistä, jotka on toteutettu tavaraliikenteen, kansainvälisen liikenteen ja *ad hoc* -menettelyn mukaisten hakemusten asianmukaisen käsittelyn varmistamiseksi. Siihen on sisällyttävä kapasiteettihakemusten mallilomake. Lisäksi rataverkon haltijan on julkaistava yksityiskohtaiset tiedot kansainvälisten reittien myöntämismenettelyistä.
4. Jakso, jossa on tietoja tämän direktiivin 25 artiklassa tarkoitettujen toimiluvan ja direktiivin 2004/49/EY mukaisesti myönnettävien rautateiden turvallisuustodistusten hakemisesta tai jossa ilmoitetaan verkkosivusto, jolla kyseiset tiedot ovat maksutta saatavilla sähköisessä muodossa.
5. Jakso, jossa on tietoja rautatieinfrastruktuurin ja palvelujen käyttöoikeuteen sekä 35 artiklassa tarkoitettuun 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 jäsenneilynä. 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 suoritusaste esimerkiksi niiden matkanopeus ja luotettavuus, ja asiakastyytyväisyys,
 - b) verkon kapasiteetti,
 - c) omaisuuden hoito,
 - d) toiminnan volyymit,
 - e) turvallisuustasot, ja
 - f) ympäristönsuojelu;
- 4) mahdollisesti toteuttamatta jäänyt kunnossapito sekä omaisuus, jota poistuu vähitellen käytöstä ja käynnistää sen vuoksi erilaisia pääoman liikkeitä;
- 5) 30 artiklan 1 kohdassa 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 sovitettava 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 ennaikainen 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 tarkoitettut)**

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

- 3.2 Rakennustöiden 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 Myöhästymisen, joka johtuu ulkoisista syistä verkossa
 - 8.6 Muut syyt
- 9. Toissijaiset syyt, jotka eivät johdu rataverkon haltijasta eivätkä rautatieyrityksestä
 - 9.1 Vakavat vaaratilanteet, onnettomuudet ja turvallisuusriskit

- 9.2 Rata varattu saman junan 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 myöhästymisen.
- f) Rataverkon haltijan on ilmoitettava suorituskannustinjärjestelmän mukaisten maksujen laskelmat rautatieyritykselle mahdollisimman nopeasti. Laskelmien on katettava kaikki myöhästyneet junat enintään kuukauden ajalta.
- g) Suorituskannustinjärjestelmää koskevia riitoja varten on luotava riitojenratkaisujärjestelmä tällaisten kysymysten ratkaisemiseksi nopeasti, sanotun kuitenkaan rajoittamatta olemassa olevien muutoksenhakukeinojen ja 56 artiklan säännösten soveltamista. Tämän riitojenratkaisujärjestelmän on oltava puolueeton kyseessä olevia osapuolia kohtaan. Jos tätä järjestelyä käytetään, päätös on tehtävä kymmenen työpäivän kuluessa.
- h) Rataverkon haltijan on julkaistava kerran vuodessa tiedot rautatieyritysten saavuttamasta keskimääräisestä vuotuisesta suorituskannustintasosta suorituskannustinjärjestelmässä sovittujen tärkeimpien tekijöiden perusteella.
-

LIITE VII

KÄYTTÖOIKEUDEN MYÖNTÄMISMENETTELYN AIKATAULU**(43 artiklassa tarkoitettu)**

1. Aikataulu laaditaan kerran kalenterivuodessa.
2. Aikataulumuutokset tulevat voimaan keskiyöllä joulukuun toisena lauantaina. Jos muutokset tai korjaukset toteutetaan talven jälkeen – jotta voitaisiin tarvittaessa ottaa huomioon alueellisen henkilöliikenteen aikataulumuutokset – ne tulevat voimaan keskiyöllä kesäkuun toisena lauantaina ja tarvittaessa edellä mainittujen päivämäärien välisinä muina vastaavina aikoina. Infrastruktuurin haltijat voivat sopia toisenlaisista päivämääristä, ja niiden on ilmoitettava kyseiset päivämäärät komissiolle, jos ne voivat vaikuttaa kansainväliseen liikenteeseen.
3. Aikatauluun sisällytettävien kapasiteettia koskevien hakemusten viimeinen vastaanottopäivä on 12 kuukautta ennen aikataulun voimaantuloa.
4. Viimeistään 11 kuukautta ennen aikataulun voimaantuloa rataverkon haltijoiden on varmistettava, että alustavat kansainväliset reitit on vahvistettu yhteistyössä muiden asianomaisten rataverkon haltijoiden kanssa. Rataverkon haltijoiden on varmistettava, että näitä alustavia reittejä noudatetaan seuraavien menettelyjen aikana mahdollisimman pitkälle.
5. Rataverkon haltijan on laadittava aikatauluehdotus viimeistään neljän kuukauden kuluttua siitä, kun määräaika hakijoiden tekemien tarjousten esittämiselle on päättynyt.

LIITE VIII

SÄÄNTELYELIMELLE PYYNNÖSTÄ TOIMITETTAVAT TILINPÄÄTÖSTIEDOT

(56 artiklan 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 (ristikkäis-tuki, saalistushinnoittelu ja kohtuuton hinnoittelu).
 3. Taloudellisen tuloksen ilmoittaminen
 - a) tuloksen muodostumista koskeva laskelma;
 - b) tiivistetty menolaskelma;
 - c) kunnossapidon menolaskelma;
 - d) toiminnan menolaskelma;
 - e) tulolaskelma;
 - f) selventäviä huomautuksia, joissa täsmennetään ja selitetään laskelmia tarvittaessa.
-

LIITE IX

A OSA

**KUMOTUT DIREKTIIVIT JA LUETTELO NIIDEN MYÖHEMMISTÄ MUUTOKSISTA
(65 artiklassa 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
(EUVL L 363, 20.12.2006, s. 344)

Vain liitteessä oleva B osa

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

Vain 1 artikla

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

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

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

Vain 29 artikla

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

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

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

Vain 30 artikla

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

Vain 2 artikla

B OSA

**OSAKSI KANSALLISTA LAINSÄÄDÄNTÖÄ SAATTAMISTA KOSKEVAT MÄÄRÄAJAT
(65 artiklassa 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 2 kohta	1 artiklan 1 kohta 1 artiklan 2 kohta
2 artiklan 2 kohta	1 artiklan 2 kohta	1 artiklan 3 kohta	2 artiklan 1 kohta 2 artiklan 2 kohta 2 artiklan 3 kohta 2 artiklan 4–9 kohta
2 artiklan 4 kohta			2 artiklan 10 kohta 2 artiklan 11 kohta
3 artikla	2 artiklan b ja c alakohta	2 artikla	3 artiklan 1–8 alakohta 3 artiklan 9–13 alakohta 3 artiklan 14 ja 15 alakohta 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		4 artiklan 2 kohta ja 14 artiklan 2 kohta	7 artiklan 1 kohta 7 artiklan 2 kohta

Direktiivi 91/440/EY	Direktiivi 95/18/EY	Direktiivi 2001/14/EY	Tämä direktiivi
7 artiklan 1, 3 ja 4 kohta		6 artiklan 1 kohta	8 artiklan 1, 2 ja 3 kohta 8 artiklan 4 kohta
9 artiklan 1 ja 2 kohta			9 artiklan 1 ja 2 kohta
10 artiklan 3 ja 3 a kohta			10 artiklan 1 ja 2 kohta
10 artiklan 3 b kohta			11 artiklan 1, 2 ja 3 kohta 11 artiklan 4 kohta
10 artiklan 3 c ja 3 e kohta			11 artiklan 5 ja 6 kohta
10 artiklan 3 f kohta			12 artiklan 1–4 kohta 12 artiklan 5 kohta
		5 artikla	13 artikla 14 artikla 15 artikla
10 b 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		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
		1 artiklan 1 kohdan toinen alakohta 3 artikla	26 artikla 27 artikla
10 artiklan 5 kohta			28 artikla

Direktiivi 91/440/ETY	Direktiivi 95/18/EY	Direktiivi 2001/14/EY	Tämä direktiivi
		4 artiklan 1, 3, 4, 5 ja 6 kohta	29 artikla
		6 artiklan 2–5 kohta	30 artikla
		7 artikla	31 artikla
		8 artikla	32 artikla
		9 artikla	33 artikla
		10 artikla	34 artikla
		11 artikla	35 artikla
		12 artikla	36 artikla
			37 artikla
		13 artikla	38 artikla
		14 artiklan 1 ja 3 kohta	39 artikla
		15 artikla	40 artikla
		16 artikla	41 artikla
		17 artikla	42 artikla
		18 artikla	43 artikla
		19 artikla	44 artikla
		20 artiklan 1, 2 ja 3 kohta	45 artiklan 1, 2 ja 3 kohta
			45 artiklan 4 kohta
		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

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