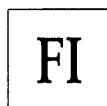


Suomenkielinen laitos

## Tiedonantoja ja ilmoituksia

<u>Ilmoitusnumero</u>	Sisältö	Sivu
	<i>I Tiedonantoja</i>	
	<b>Komissio</b>	
98/C 321/01	Ecu .....	1
98/C 321/02	Luettelo komission neuvostolle 5.10.—9.10.1998 toimittamista asiakirjoista (1) .....	2
98/C 321/03	Ennakkoilmoitus yrityskeskittymästä (Asia N:o IV/M.1325 — Bayer/Chiron Diagnostics) (1) .....	3
98/C 321/04	EY:n perustamissopimuksen 92 ja 93 artiklan mukaisen valtiontuen hyväksyminen — Tapaukset, joita komissio ei vastusta .....	4
	<i>II Valmistavat säädökset</i>	
	<b>Komissio</b>	
98/C 321/05	Ehdotus neuvoston direktiivi yhteisön rautateiden kehittämisestä annetun direktiivin 91/440/ETY muuttamisesta (1) .....	6
98/C 321/06	Ehdotus neuvoston direktiivi rautatieyritysten toimiluvista annetun direktiivin 95/18/EY muuttamisesta (1) .....	8
98/C 321/07	Ehdotus neuvoston direktiiviksi rautatieinfrastruktuurin kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisestä ja rautatieinfrastruktuurin käyttömaksujen perimisestä sekä turvallisuustodistusten antamisesta (1) .....	10



Ilmoitusnumero

Sisältö (jatkuu)

Sivu

III *Tiedotteita*

**Komissio**

98/C 321/08	Tarjouskilpailujen tulokset (yhteisön elintarvikeapu) .....	26
98/C 321/09	WWW-sivu tekstiilituotteiden kiintiötasoja koskeville tiedoille — Neuvoston asetus (EY) N:o 3030/93 ja (EY) N:o 517/94 .....	27

## I

(Tiedonantoja)

## KOMISSIO

Ecu (<sup>1</sup>)

19. lokakuuta 1998

(98/C 321/01)

Kansallisen valuutan määrä yhtä yksikköä kohti:

Belgian frangi ja Luxemburgin frangi	40,3285	Suomen markka	5,94339
Tanskan kruunu	7,43313	Ruotsin kruunu	9,36002
Saksan markka	1,95475	Sterling-punta	0,708110
Kreikan drakhma	336,319	Yhdysvaltojen dollari	1,20627
Espanjan peseta	166,151	Kanadan dollari	1,86308
Ranskan frangi	6,55449	Japanin jeni	137,768
Irlannin punta	0,783799	Sveitsin frangi	1,58684
Italian liira	1934,21	Norjan kruunu	8,96738
Alankomaiden guldeni	2,20481	Islannin kruunu	81,6280
Itävallan šillinki	13,7526	Australian dollari	1,90624
Portugalin escudo	200,590	Uuden-Seelannin dollari	2,26019
		Etelä-Afrikan randi	6,82747

Komissio on ottanut käyttöön automaattisella vastauslaitteella varustetun teleksin, joka ilmoittaa muuntokurssit tärkeimpinä valuuttoina kysyjän otettua siihen yhteyden omalla teleksillään. Tämä palvelu toimii päivittäin kello 15.30:stä seuraavaan päivään kello 13:een.

Palvelun käyttäjän on:

- valittava teleksinumero 23789, Bryssel,
- annettava oma teleksitunnuksensa,
- kirjoitettava koodi "cccc", joka käynnistää automaattisen vastausjärjestelmän ecun muuntokurssien lähettämiseksi käyttäjän teleksiin,
- ylläpidettävä keskeytymätöntä teleksiyhteyttä, kunnes sanoma ilmoitetaan päättyneeksi koodilla "ffff".

*Huom.* Komissiolla on käytössä myös automaattisella vastauslaitteella varustettu telekopiolaite (n:o 296 10 97 ja n:o 296 60 11), joka lähettää päivittäisiä tietoja yhteisessä maatalouspolitiikassa sovellettavien muuntokurssien laskemisesta.

(<sup>1</sup>) Neuvoston asetus (ETY) N:o 3180/78, annettu 18 päivänä joulukuuta 1978 (EYVL L 379, 30.12.1978, s. 1), sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna asetuksella (ETY) N:o 1971/89 (EYVL L 189, 4.7.1989, s. 1).

Neuvoston päätös 80/1184/ETY, tehty 18 päivänä joulukuuta 1980 (Lomé'n sopimus) (EYVL L 349, 23.12.1980, s. 34).

Komission päätös N:o 3334/80/EHTY, tehty 19 päivänä joulukuuta 1980 (EYVL L 349, 23.12.1980, s. 27).

Euroopan yhteisöjen yleiseen talousarvioon sovellettava varainhoitoasetus, annettu 16 päivänä joulukuuta 1980 (EYVL L 345, 20.12.1980, s. 23).

Neuvoston asetus (ETY) N:o 3308/80, annettu 16 päivänä joulukuuta 1980 (EYVL L 345, 20.12.1980, s. 1).

Euroopan investointipankin valtuuston päätös, tehty 13 päivänä toukokuuta 1981 (EYVL L 311, 30.10.1981, s. 1).

**LUETTELO KOMISSION NEUVOSTOLLE 5.10.—9.10.1998 TOIMITTAMISTA ASIAKIRJOISTA**

(98/C 321/02)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

*Näitä asiakirjoja voi tilata Euroopan yhteisöjen virallisten julkaisujen myyntipisteistä*

Koodi	Luettelonumero	Asiakirjan nimi	Komission hyväksymispäivämäärä	Päivämäärä, jolloin toimitettu neuvostolle	Sivujen lukumäärä
KOM(1998) 550	CB-CO-98-564-FI-C	Komission tiedonanto neuvostolle, Euroopan parlamentille, talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle: ”Yrittäjyyden ja kilpailukyvyen edistäminen” Komission vastaus BEST-ryhmän kertomukseen ja suositukseen (*)	30.9.1998	5.10.1998	33
KOM(1998) 552	CB-CO-98-558-FI-C	27. rahoituskertomus — Euroopan maatalouden ohjaus- ja tukirahaston EMOTR:n tukiosasto — varainhoitovuosi 1997	5.10.1998	5.10.1998	104
KOM(1998) 543	CB-CO-98-554-FI-C	Koheesiorahaston vuosikertomus 1997	7.10.1998	7.10.1998	158
KOM(1998) 554	CB-CO-98-563-FI-C	Ehdotus neuvoston päätökseksi Itävallan läpi tapahtuvaan Slovenian kauttakulkuliikenteeseen 1 päivästä tammikuuta 1997 sovellettavaa ekopistejärjestelmää koskevasta Euroopan yhteisön ja Slovenian tasavallan välisenä kirjeenvaihtona tehtävästä sopimuksesta	7.10.1998	7.10.1998	36
KOM(1998) 555	CB-CO-98-559-FI-C	Komission kertomus neuvostolle humalan tuotanto- ja markkinatilanteesta (satovuosi 1997)	7.10.1998	7.10.1998	25
KOM(1998) 556	CB-CO-98-565-FI-C	Komission tiedonanto neuvostolle: Lausunnot Euroopan keskuspankin suosituksista neuvoston asetuksiksi (EY) Euroopan keskuspankin vähimmäisvarannon soveltamisesta, Euroopan keskuspankin harjoittamasta tilastotietojen keräämisestä ja Euroopan keskuspankin toimivallasta määrätä seuraamuksia	7.10.1998	7.10.1998	6
KOM(1998) 557	CB-CO-98-560-FI-C	Ehdotus neuvoston asetukseksi (EY) tiettyjä yhteisön kalastusalueita ja kalakantoja koskevasta pyyntiponnistusten hallintojärjestelmästä annetun asetuksen (EY) N:o 2027/95 muuttamisesta (*) (*)	7.10.1998	7.10.1998	7

(\*) Tämä asiakirja sisältää lomakkeen ”Ehdotuksen vaikutukset yrityksille, erityisesti pienille ja keski suurille yrityksille”.

(\*) Tämä asiakirja julkaistaan EYVL:ssä.

(\*) ETA:n kannalta merkityksellinen teksti.

*Huom.:* KOM-asiakirjat ovat saatavilla vuositulauksena, teemanumeroina tai yksittäisinä numeroina, jolloin hinta perustuu sivumäärään.

**Ennakoilmoitus yrityskeskittymästä**  
**(Asia N:o IV/M.1325 — Bayer/Chiron Diagnostics)**

(98/C 321/03)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

1. Komissio vastaanotti 14. lokakuuta 1998 neuvoston asetuksen (ETY) N:o 4064/89<sup>(1)</sup>, sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna asetuksella (EY) N:o 1310/97<sup>(2)</sup>, 4 artiklan mukaisen ilmoituksen ehdotetusta yrityskeskittymästä, jolla yritys Bayer AG (Bayer) hankkii mainitun asetuksen 3 artiklan 1 kohdan b alakohdassa tarkoitettussa merkityksessä määräysvallan yrityksessä Chiron Diagnostics Corporation (Chiron Diagnostics) ostamalla osakkeita.

2. Kyseisten yritysten liiketoiminnan sisältö on seuraava:

— Bayer: kemikaalit ja farmaseuttiset tuotteet

— Chiron Diagnostics: kliininen diagnostiikka, DNA- ja verikokeet.

3. Komissio katsoo alustavan tarkastelun perusteella, että ilmoitettu keskittymä voi kuulua asetuksen (ETY) N:o 4064/89 soveltamisalaan. Asiaa koskevan lopullisen päätöksen tekoa on kuitenkin lykätty.

4. Komissio kehottaa asianomaisia kolmansia osapuolia esittämään sille mahdolliset ehdotettua toimenpidettä koskevat huomautuksensa.

Huomautusten on oltava komissiolla 10 päivän kuluessa tämän ilmoituksen julkaisupäivästä. Huomautukset voidaan lähettää faksina ((32-2) 296 43 01/296 72 44) tai postitse viitteellä IV/M.1325 — Bayer/Chiron Diagnostics seuraavaan osoitteeseen:

Euroopan komissio  
Kilpailun pääosasto (PO IV)  
Linja B — Yrityskeskittymien valvontaryhmä  
Avenue de Cortenberg/Kortenberglaan 150  
B-1040 Bruxelles/Brussel.

---

<sup>(1)</sup> EYVL L 395, 30.12.1989, s. 1; oikaisu: EYVL L 257, 21.9.1990, s. 13.

<sup>(2)</sup> EYVL L 180, 9.7.1997, s. 1; oikaisu: EYVL L 40, 13.2.1998, s. 17.

**EY:n perustamissopimuksen 92 ja 93 artiklan mukaisen valtiontuen hyväksyminen**

**Tapaukset, joita komissio ei vastusta**

(98/C 321/04)

**Myöntämispäätöksen päivämäärä:** 3.6.1998

**Jäsenvaltio:** Italia

**Tuen numero:** N 166/98

**Nimi:** Italia: maatalouden valuuttakurssijärjestelmään liittyvä korvaus

**Tarkoitus:** Italian liiran maatalouden muuntokurssin alenemisesta maaliskuussa 1997 aiheutuneiden tulonmenestysten korvaaminen maataloustuottajille

**Oikeusperusta:** Regolamento (CE) n. 724/97 del Consiglio e regolamento (CE) n. 5/97 e (CE) n. 806/97 della Commissione

**Budjetti:** 247,32 miljoonaa ecua (pelkästään yhteisön tuki)

**Tuen intensiteetti:**

— Toimenpide 1 (maataloustuotteiden jalostus ja markkinointi): 50 % (tavoitteen 1 ulkopuolinen) ja 75 % (tavoite 1)

— Toimenpide 2 (maatilojen investoinnit): 35 % — 75 % investointityypin ja alueen mukaan

— Toimenpide 3 (tapaturmavakuutusten alennus): max. 25 %

**Kesto:** 1998—2000

**Myöntämispäätöksen päivämäärä:** 15.6.1998

**Jäsenvaltio:** Espanja

**Tuen numero:** N 260/98

**Nimi:** Maatalousalan tukitoimenpiteet

**Tarkoitus:** Espanjalaisten nautarotujen käytön edistäminen ulkoisessa tuotannossa

**Oikeusperusta:** Proyecto de Real Decreto para el fomento de las razas vacunas españolas en régimen de producción extensiva

**Budjetti:** 120 miljoonaa pesetaa (noin 727 000 ecua) vuonna 1998

**Tuen intensiteetti:** 25 000 pesetaa (noin 150 ecua) hankittua hiehoa kohti

**Kesto:** Määrittelemätön

**Ehdot:** Kyseiset tuet kuuluvat asetuksen (EY) N:o 950/97 soveltamisalaan ja niitä on tarkasteltava kyseisen asetuksen mukaisesti. Saman asetuksen 37 artiklassa suljetaan pois perustamissopimuksen 92, 93 ja 94 artiklan soveltaminen

**Myöntämispäätöksen päivämäärä:** 23.6.1998

**Jäsenvaltio:** Espanja (Cantabria)

**Tuen numero:** N 148/B/98

**Nimi:** Alueellisten tukien järjestelmä ympäristön suojelemiseksi

**Tarkoitus:** Ympäristön tilaa parantavien toimien kehittäminen

**Oikeusperusta:** Proyecto de Orden por la que se aprueba la convocatoria de ayudas para inversiones en empresas en el marco del plan ambiental para el año 1998

**Budjetti:** 200 miljoonaa pesetaa (noin 1 miljoonaa ecua)

**Tuen intensiteetti:** 40 prosenttia

**Kesto:** 1999

**Myöntämispäätöksen päivämäärä:** 23.6.1998

**Jäsenvaltio:** Espanja (Madrid)

**Tuen numero:** N 235/A/98

**Nimi:** Maatalouden elintarviketeollisuuden investointituet

**Tarkoitus:** Maataloustuotteiden jalostuksen ja markkinoinnin kehittäminen

**Oikeusperusta:** Proyecto de Orden por la que se establecen las ayudas para inversiones de la industria agroalimentaria

**Budjetti:** Määrittelemätön

**Tuen intensiteetti:** Enintään 55 prosenttia

**Kesto:** Määrittelemätön

**Ehdot:** Espanjan viranomaisten on sitouduttava noudattamaan komission päätöstä 94/173/EY

**Myöntämispäätöksen päivämäärä:** 30.6.1998

**Jäsenvaltio:** Yhdistynyt kuningaskunta

**Tuen numero:** N 225/98

**Nimi:** Ympäristön kannalta herkkien alueiden suojelun edistämishjelma (muutos)

**Tarkoitus:** Ympäristön ja maiseman suojelu ja parantaminen

**Oikeusperusta:** The Agricultural Act 1986

**Budjetti:** Muuttumaton

**Tuen intensiteetti:** Enintään 80 prosenttia tukikelpoista menoista

**Kesto:** Rajoittamaton

**Myöntämispäätöksen päivämäärä:** 30.6.1998

**Jäsenvaltio:** Yhdistynyt kuningaskunta

**Tuen numero:** N 246/98

**Nimi:** Ympäristön kannalta herkkien alueiden (ESA) suojelun edistämishjelma — metsitetyt alueet (muutos)

**Tarkoitus:** Ympäristön kannalta herkillä alueilla (ESA) sijaitsevien metsitettyjen alueiden suojelu ja kehittäminen

**Oikeusperusta:** The Agricultural Act 1986

**Budjetti:** 250 000 Englannin puntaa vuodessa uuden toimenpiteen osalta

**Tuen intensiteetti:** Enintään 100 prosenttia tukikelpoista menoista (lisäkulujen korvaaminen)

**Kesto:** Rajoittamaton

**Myöntämispäätöksen päivämäärä:** 30.6.1998

**Jäsenvaltio:** Espanja (Madrid)

**Tuen numero:** N 286/98

**Nimi:** Vuoristoalueiden tuet

**Tarkoitus:** Yksityisomistuksessa olevan metsän kohentaminen

**Oikeusperusta:** Proyecto de Orden por la que se aprueban las bases reguladoras para convocar subvenciones para la ejecución de obras y trabajos en montes de titularidad privada

**Budjetti:** 250 miljoonaa pesetaa (noin 1 miljoonaa ecua) vuodeksi 1998

**Tuen intensiteetti:** 25—65 prosenttia menotyypin mukaan

**Kesto:** Määrittelemätön

**Myöntämispäätöksen päivämäärä:** 30.6.1998

**Jäsenvaltio:** Saksa (Schleswig-Holstein)

**Tuen numero:** N 1009/95

**Nimi:** Kylien ja alueiden kehityksen edistäminen

**Tarkoitus:** Maaseutualueiden elvyttäminen

**Oikeusperusta:** Richtlinien zur Förderung der Dorf- und ländlichen Regionalentwicklung

**Budjetti:**

— 1998: 800 000 Saksan markkaa (noin 400 000 ecua)

— 1999: 800 000 Saksan markkaa (noin 400 000 ecua)

**Tuen intensiteetti:** Vaihtelee toimenpiteen mukaisesti

**Kesto:** 1999

**Ehdot:** Komissio on huomionnut Saksan viranomaisten antamat takeet toimenpiteen 2.2.4 kannalta (esittelyhankkeet, joiden tarkoituksena on erityisesti luoda työpaikkoja naisille ja taata toimenpiteiden avoimuus tasapuolisesti miehille ja naisille).

Lisäksi Saksan viranomaiset ovat vakuuttaneet, että

— tuen enimmäismäärä on 7,5 % keskisuurille yrityksille ja 15 % sellaisille pienille yrityksille, jotka sijaitsevat aluetukialueiden ulkopuolella ja 18 % brutto, jota nostetaan 10 %: lla niiden pk-yritysten osalta, jotka sijaitsevat Schleswig-Holstein aluetukialueilla,

— tämä tuki tarkoitettu vain pienille ja keskisuurille yrityksille, ja

— tätä tukea ei voida kumuloida minkään muun tuen kanssa, mikä johtaisi edellä mainittujen enimmäistukimäärien ylittämiseen

## II

(Valmistavat säädökset)

## KOMISSIO

**Ehdotus neuvoston direktiivi yhteisön rautateiden kehittämistä annetun direktiivin  
91/440/ETY muuttamisesta**

(98/C 321/05)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

KOM(1998) 480 lopull. — 98/0265(COD)

(Komission esittämä 29 päivänä syyskuuta 1998)

EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 75 artiklan,

ottaa huomioon komission ehdotuksen,

ottaa huomioon talous- ja sosiaalikomitean lausunnon,

toimii perustamissopimuksen 189 c artiklassa määrätyn menettelyn mukaisesti Euroopan parlamentin kanssa yhdessä toimien,

sekä katsoo, että

- (1) neuvoston direktiiviä 91/440/ETY<sup>(1)</sup> olisi muutettava direktiivin täytäntöönpanosta sen antamisen jälkeen saatujen kokemusten ja rautatiealalla tapahtuneen kehityksen huomioon ottamiseksi, jotta varmistettaisiin direktiivin tavoitteiden saavuttaminen,
- (2) kahden erillisen toiminnan, eli liikennepalvelujen tarjoamisen ja infrastruktuurin hallinnon, tehokkaan toiminnan ja kehittämisen edistämiseksi, rautatiealalle annetun julkisen rahoituksen käytön avoimuuden lisäämiseksi sekä vakaan perustan luomiseksi infrastruktuurimaksuille on tarpeellista erottaa toisistaan näiden kahden toiminnan tuloslaskelmat ja taseet,
- (3) kun rautatieyritykset ja niiden muodostamat kansainväliset ryhmittymät tarjoavat direktiivin 91/440/ETY 10 artiklassa tarkoitettuja palveluja, niiden on voitava hyödyntää täysin kyseisessä artiklassa säädetyt oikeuksia käyttäen rautateiden infrastruktuuria,
- (4) tämän vuoksi kaikkia rautatieyrityksiä ja kansainvälisiä ryhmittymiä on kohdeltava yhtäläisesti ja syrjimättä rautateiden infrastruktuurin käytön ehtona

olevien toimintojen osalta, ja tästä syystä turvallisuussääntöjen laatiminen olisi annettava sellaisten riippumattomien elinten tai yritysten tehtäväksi, jotka eivät itse tarjoa rautatieliikennepalveluja,

- (5) julkisen edun mukaisen rautateiden infrastruktuurin tehokkaan hallinnon edistämiseksi infrastruktuurin hallintojen olisi oltava valtiosta riippumattomia ja niillä olisi oltava vapaus järjestää sisäisten asioidensa hallinto, kun taas jäsenvaltioiden olisi toteutettava tarpeelliset toimenpiteet rautateiden infrastruktuurin kehittämiseksi ja turvallisen käytön varmistamiseksi, ja
- (6) henkilö- ja rahtiliikennepalvelujen tehokkaan toiminnan edistämiseksi ja niiden rahoituksen avoimuuden varmistamiseksi, rakennemuutokseen myönnettävä tuki mukaan lukien, henkilö- ja rahtiliikennepalvelujen kirjanpito on syytä erottaa toisistaan.

ON ANTANUT TÄMÄN DIREKTIIVIN:

*1 artikla*

Muutetaan direktiivi 91/440/ETY seuraavasti:

1. Korvataan 1 artiklan toinen luetelmakohta seuraavasti:

”— erottamalla rautateiden infrastruktuurin hallinto rautatieliikennepalvelujen tarjoamisesta siten, että tuloslaskelmien ja taseiden erottaminen on pakollista samoin kuin infrastruktuurin yhtäläisten ja syrjimättömien käyttömahdollisuuksien kannalta olennaisten toimintojen antaminen riippumattoman elimen tai yrityksen tehtäväksi ja että muiden toimintojen organisatorinen tai institutionaalinen erottaminen on valinnaista”.

<sup>(1)</sup> EYVL L 237, 24.8.1991, s. 25.



2. Korvataan 3 artiklan ensimmäinen ja toinen luettelukohta seuraavasti:

- 'rautatieyrityksellä' jokaista yksityistä tai julkista yritystä, joka päätoimenaan tarjoaa rautatiepalveluja tavara- ja/tai henkilöliikenteessä ja joka on velvollinen huolehtimaan vetovoimasta.
- 'infrastruktuurin hallinnolla' jokaista elintä tai yritystä, joka on vastuussa rautateiden infrastruktuurin rakentamisesta ja ylläpidosta."

3. Korvataan 6 artiklan 1 kohta seuraavasti:

"1. Jäsenvaltioiden on toteutettava tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että liikennepalvelujen tarjoamiseen liittyvästä liiketoiminnasta ja rautateiden infrastruktuurin hallintoon liittyvästä liiketoiminnasta pidetään erillisiä tuloslaskelmia ja taseita ja että nämä julkaistaan erillisinä. Jommallekummalle toiminnalle maksettavaa julkista rahoitusta ei saa siirtää toiselle.

Kummankin toiminnan kirjanpitoa on hoidettava siten, että siitä ilmenee tämä kieltö."

4. Muutetaan 7 artikla seuraavasti:

a) Korvataan 1 kohta seuraavasti:

"1. Jäsenvaltioiden on toteutettava tarvittavat toimenpiteet kansallisen rautateiden infrastruktuurinsa kehittämiseksi ottaen tarvittaessa huomioon yhteisön yleiset tarpeet.

Jäsenvaltioiden on varmistettava turvallisuusstandardien ja -sääntöjen laatiminen, soveltaminen ja täytäntöönpano sekä tarkoituksenmukainen seuranta. Tästä vastaavat sellaiset elimet tai yritykset, jotka eivät itse tarjoa rautatieliikennepalveluja ja jotka ovat riippumattomia tällaisia palveluja tarjoavista elimistä tai yrityksistä ja jotka hoitavat tehtävänsä siten, että ne takaavat yhtäläiset ja ketään syrjimättömät infrastruktuurin käyttömahdollisuudet"

b) Lisätään 4, 5 ja 6 kohdat seuraavasti:

"4. Jäsenvaltioiden on toteutettava tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että infrastruktuurin hallinnot ovat liikkeenjohdon, hallinnon ja hallinto-, talous- ja kirjanpitoasioiden sisäisen valvonnan osalta riippumattomia.

5. Infrastruktuurin hallinnoille on laadittava liiketoimintasuunnitelmat, johon sisältyvät myös niiden investointi- ja rahoitusohjelmat. Tällaiset suunnitelmat on laadittava siten, että niissä saavutetaan taloudellinen tasapaino ja että niillä varmis-

tetaan infrastruktuurin optimaalinen käyttö ja kehittäminen; lisäksi niissä on esitettävä keinot, joilla niihin tavoitteisiin päästään.

6. Valtion määrittelemien politiikan yleisten suuntaviivojen yhteydessä ja ottaen huomioon kansalliset suunnitelmat ja sopimukset (jotka voivat olla monivuotisia), myös investointi- ja rahoitus-suunnitelmat, infrastruktuurin hallinnoilla on oltava mahdollisuus:

- määritellä sisäinen organisaationsa, sanotun kuitenkin rajoittamatta tämän jakson säännösten soveltamista,
- tehdä henkilöstöä ja omia hankintojaan koskevia päätöksiä,
- hallinnoida omaa omaisuuttaan mahdollisimman tehokkaasti, kehittää uutta teknologiaa ja uusia palveluja sekä omaksua innovatiivista hallintotekniikoita"

5. Lisätään 9 artiklan 4 kohta seuraavasti:

"4. Henkilöliikennepalvelujen tarjoamiseen liittyvästä liiketoiminnasta ja rahtiliikennepalvelujen tarjoamiseen liittyvästä liiketoiminnasta on pidettävä erillisiä tuloslaskelmia ja taseita ja ne on julkaistava erillisinä. Kummallekin maksettavat varat on kirjattava erikseen asianmukaiseen kirjanpitoon eikä niitä voida siirtää toiselle"

## 2 artikla

Jäsenvaltioiden on annettava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset viimeistään vuoden kuluttua tämän direktiivin voimaantulosta. Niiden on ilmoitettava tästä komissiolle viipymättä.

Näissä jäsenvaltioiden antamissa säännöksissä on viitattava tähän direktiiviin tai niihin on liitettävä tällainen viittaus, kun ne virallisesti julkaistaan. Jäsenvaltioiden on säädettävä siitä, miten viittaukset tehdään.

## 3 artikla

Tämä direktiivi tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä*.

## 4 artikla

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

**Ehdotus neuvoston direktiivi rautatieyritysten toimiluvista annetun direktiivin 95/18/EY muuttamisesta**

(98/C 321/06)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

*KOM(1998) 480 lopull. — 98/0266(SYN)*

*(Komission esittämä 29 päivänä syyskuuta 1998)*

EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 75 artiklan,

ottaa huomioon komission ehdotuksen,

ottaa huomioon talous- ja sosiaalikomitean lausunnon,

toimii perustamissopimuksen 189 c artiklassa määrätyn menettelyn mukaisesti Euroopan parlamentin kanssa yhdessä toimien,

sekä katsoo, että

(1) yhteisön rautateiden kehittämisestä 29 heinäkuuta 1991 annetussa neuvoston direktiivissä 91/440/ETY<sup>(1)</sup> säädetään rautatieyrityksille ja rautatieyritysten kansainvälisille ryhmittymille tiettyjä oikeuksia päästä kansainvälisille rautatieliikennemarkkinoille,

(2) luotettavien ja riittävien palvelujen takaamiseksi tarvitaan yhteinen toimilupajärjestelmä, jolla varmistetaan, että kaikki rautatieyritykset täyttävät aina tietyt hyvää mainetta, taloudellista vakavaraisuutta ja ammatillista pätevyyttä koskevat vaatimukset asiakkaiden ja kolmansien osapuolten suojelemiseksi ja että yritysten tarjoamien palvelujen turvallisuustaso on korkea,

(3) sen varmistamiseksi, että rautatieinfrastruktuurin käyttöoikeuksia sovelletaan koko yhteisön alueella yhtäläisellä ja ketään syrjimättömällä tavalla, neuvoston direktiivillä 95/18/EY<sup>(2)</sup> otettiin käyttöön di-

rektiivin 91/440/ETY 10 artiklassa tarkoitettuja palveluja tarjoavia rautatieyrityksiä koskeva toimilupa, joka on pakollinen kyseisten palvelujen tarjoamista varten ja joka on voimassa koko yhteisön alueella,

(4) tietyt jäsenvaltiot ovat ulottaneet käyttöoikeudet laajemmalle kuin mitä direktiivissä 91/440/ETY säädetään, joten on tarpeellista varmistaa kaikkien näillä markkinoilla mahdollisesti toimivien rautatieyritysten oikeudenmukainen, avoin ja syrjimätön kohtelu laajentamalla direktiivissä säädetyt toimilupia koskevat periaatteet kaikkiin alalla toimiviin yrityksiin,

(5) perustamissopimuksen 3 b artiklassa vahvistettujen toissijaisuus- ja suhteellisuusperiaatteiden mukaisesti tämän direktiivin tavoitteita, jotka ovat rautatieyritysten toimilupia koskevien laajojen periaatteiden vahvistaminen ja tällaisten toimilupien keskinäinen tunnustaminen koko yhteisössä, ei voida riittävästi saavuttaa jäsenvaltioiden tasolla, koska tällaisten lupien myöntämiseen liittyy selvästi kansainvälinen ulottuvuus, ja tavoitteet voidaan ylikansallisten vaikutusten vuoksi siten paremmin saavuttaa yhteisön tasolla; tässä direktiivissä säädetään vain vähimmäisvaatimuksista näiden tavoitteiden saavuttamiseksi, eikä siinä ylitetä sitä, mikä on tämän vuoksi tarpeen,

(6) on syytä täsmentää, että direktiivin 95/18/EY soveltamisalaan eivät kuulu Kanaalitunnelin läpi kulkevat maantieajoneuvojen sukkulaliikennepalvelut eivätkä henkilöliikennepalvelut, jotka toimivat ainoastaan erillisessä, paikallisessa verkossa tai joihin käytetään raitiovaunuliikennettä tai kevyttä raideliikennettä, eivätkä myöskään rautatieyritykset, jotka harjoittavat pelkästään omaa rahtiliikennettä yksinomaan tähän tarkoitukseen varatussa verkossa,

(7) rautateiden infrastruktuurin käyttöoikeuksiin tai kauttakulkuoikeuksiin sovellettavista yhteisön vaatimuksista säädetään muissa yhteisön säädöksissä, ja

<sup>(1)</sup> EYVL L 237, 24.8.1991, s. 25.

<sup>(2)</sup> EYVL L 143, 27.6.1995, s. 70.

(8) direktiiviä 95/18/EY olisi tämän vuoksi muutettava,

ON ANTANUT TÄMÄN DIREKTIIVIN:

ja joka on velvollinen huolehtimaan vetovoimasta,”

*1 artikla*

Muutetaan direktiivi 95/18/EY seuraavasti:

1. Korvataan 1 artikla seuraavasti:

”1 artikla

1. Tämä direktiivi koskee arviointiperusteita, joita sovelletaan jäsenvaltioiden myöntäessä, uudistaessa tai tarkistaessa yhteisöön sijoittautuneille tai sijoittautuville rautatieyrityksille osoitettuja toimilupia.

2. Tämän direktiivin soveltamisalaan eivät kuulu rautatieyritykset, jotka harjoittavat henkilöliikennettä erillisissä, paikallisissa verkoissa tai jotka harjoittavat kaupunkien tai esikaupunkien henkilöliikennettä, kuten raitiovaunuliikennettä tai kevyttä raideliikennettä. Direktiivin soveltamisalaan eivät kuulu myöskään rautatieyritykset, jotka harjoittavat omaa rahtiliikennettä yksinomaan tähän tarkoitukseen varatussa verkossa.

3. Tämän direktiivin soveltamisalaan eivät kuulu myöskään rautatieyritykset ja kansainväliset ryhmitymät, joiden toiminta rajoittuu sukkulaliikennepalveluiden tarjoamiseen tieliikenteen ajoneuvojen kuljettamiseksi Kanaalitunnelin läpi.

4. Toimilupa on voimassa koko yhteisön alueella.”

2. Muutetaan 2 artikla seuraavasti:

a) Korvataan a kohta seuraavasti

”a) ’rautatieyrityksellä’ jokaista yksityistä tai julkista yritystä, joka päätoimenaan tarjoaa rautatiepalveluja tavara- ja/tai henkilöliikenteessä

b) Poistetaan d kohta.

3. Korvataan 3 artikla seuraavasti:

”3 artikla

Kunkin jäsenvaltion on nimettävä toimilupien myöntämisestä ja tästä direktiivistä johtuvien velvoitteiden toteuttamisesta vastaava elin. Toimiluvan myöntää elin, joka ei itse tarjoa rautatieliikennepalveluja ja joka on riippumaton kyseisiä palveluja tarjoavista elimistä tai yrityksistä.”

*2 artikla*

Jäsenvaltioiden on annettava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset viimeistään vuoden kuluttua tämän direktiivin voimaantulosta. Niiden on ilmoitettava tästä komissiolle viipymättä.

Näissä jäsenvaltioiden antamissa säädöksissä on viitattava tähän direktiiviin tai niihin on liitettävä tällainen viittaus, kun ne virallisesti julkaistaan. Jäsenvaltioiden on säädettävä siitä, miten viittaukset tehdään.

*3 artikla*

Tämä direktiivi tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä*.

*4 artikla*

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

**Ehdotus neuvoston direktiiviksi rautatieinfrastruktuurin kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisestä ja rautatieinfrastruktuurin käyttömaksujen perimisestä sekä turvallisuustodistusten antamisesta**

(98/C 321/07)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

KOM(1998) 480 lopull. — 98/0267(SYN)

(Komission esittämä 29 päivänä syyskuuta 1998)

EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 75 artiklan,

ottaa huomioon komission ehdotuksen,

ottaa huomioon talous- ja sosiaalikomitean lausunnon,

noudattaa perustamissopimuksen 189 c artiklassa määrättyä menettelyä Euroopan parlamentin kanssa yhdessä toimien,

sekä katsoo, että

- (1) yhteisön rautatiesektorin tiiviimpi yhdentäminen on olennainen osa sisämarkkinoiden toteuttamista ja edistää kestävä kehityksen periaatteiden mukaisen liikkuvuuden saavuttamista,
- (2) yhteisön rautateiden kehittämisestä 29 päivänä heinäkuuta 1991 annetussa neuvoston direktiivissä 91/440/ETY<sup>(1)</sup> säädetään rautatieyrityksille ja rautatieyritysten kansainvälisille ryhmittymille tietyjä oikeuksia päästä kansainvälisille rautatiekuljetusmarkkinoille; nämä oikeudet merkitsevät sitä, että useat eri käyttäjät voivat käyttää rautatieinfrastruktuuria,
- (3) rautatieinfrastruktuurin kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisestä ja infrastruktuurimaksujen perimisestä 19 päivänä kesäkuuta 1995 annetussa neuvoston direktiivissä 95/19/EY<sup>(2)</sup> säädetään rautatieinfrastruktuurin kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisen yleisistä suuntaviivoista,
- (4) kyseiset direktiivit ovat mahdollistaneet huomattavan vaihtelun rautatieinfrastruktuurimaksujen määrätymisperusteissa ja suuruudessa sekä kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämismenettelyjen muodossa ja kestossa,
- (5) asianmukaiset rautatieinfrastruktuurin kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisyjärjestelmät ja liikenne-

teenharjoittajien kilpailuttaminen johtavat parempaan tasapainoon eri liikennemuotojen välille,

- (6) rautatieinfrastruktuurin optimaalisen käytön edistäminen auttaa vähentämään yhteiskunnalle liikenteestä aiheutuvia kustannuksia,
- (7) on olemassa pieni mutta jatkuvasti kasvava joukko yrityksiä, jotka olisivat halukkaita käyttämään yhteisön rautatieinfrastruktuuria,
- (8) olisi suotava, että rautatiepalvelujen ostajat voivat osallistua suoraan kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämismenettelyyn,
- (9) maksujärjestelmissä ja kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisyjärjestelmissä olisi mahdollistettava kapasiteetin yhtäläinen ja syrjimätön käyttöoikeus kaikille yrityksille ja niissä on mahdollisuuksien mukaan pyrittävä täyttämään kaikkien käyttäjien ja liikennetyyppien tarpeet oikeudenmukaisella ja syrjimättömällä tavalla,
- (10) maksujärjestelmien ja kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisyjärjestelmien olisi kannustettava rautatieinfrastruktuurin hallintoja optimoimaan infrastruktuurinsa käyttö koko yhteiskuntaa ajatellen,
- (11) rautatieyritysten olisi saatava kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisyjärjestelmistä jatkuvasti selkeitä ja johdonmukaisia tietoja, joiden perusteella ne voivat tehdä järkeviä päätöksiä,
- (12) on syytä sallia infrastruktuurin hallintojen jonkinasteinen joustavuus, jotta mahdollistetaan infrastruktuuriverkon tehokkaampi käyttö,
- (13) kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisyjärjestelmissä ja infrastruktuurimaksujen perimisjärjestelmissä joudutaan mahdollisesti ottamaan huomioon se, että rautatieinfrastruktuuriverkon eri osat on voitu suunnitella erilaisia pääasiallisia käyttäjiä silmällä pitäen,

<sup>(1)</sup> EYVL L 237, 24.8.1991, s. 25.

<sup>(2)</sup> EYVL L 143, 27.6.1995, s. 75.

- (14) henkilöliikennepalvelujen vaatimukset saattavat usein olla ristiriidassa rahtipalveluvaatimusten kanssa; henkilöliikennepalvelujen vaatimukset saattavat johtaa verkkoon, joka on kalliimpi rakentaa ja ylläpitää kuin pelkästään rahtiliikennekäyttöön tarkoitettu verkko,
- (15) eri palvelujen tarpeet on tasapainotettava oikein,
- (16) rahtiliikenteen ja henkilöliikenteen liikkuvan kaluston väliset kasvavat nopeuserot voivat johtaa näiden kahden liikennetyypin välisten ristiriitaisuuksien lisääntymiseen,
- (17) julkisten viranomaisten kanssa tehdyn sopimuksen perusteella tarjottavat palvelut voivat edellyttää erityissääntöjä, jotta palvelut säilyisivät käyttäjien silmissä houkuttelevina,
- (18) erilaisilla käyttäjillä ja käyttäjätyypeillä on usein erilainen vaikutus kapasiteettiin,
- (19) maksujärjestelmissä ja kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisyjärjestelmissä on otettava huomioon kapasiteetin lisääntyvän ehtymisen vaikutukset ja viime kädessä kapasiteetin niukkuus,
- (20) eri liikennetyypien suunnittelu vaatii erilaisen ajan, joten olisi suotavaa varmistaa, että aikataulujen laatimismenettelyn jälkeen tehdyt kapasiteettipyynnöt voidaan täyttää,
- (21) tietotekniikan käyttö voi parantaa aikataulujen laatimismenettelyjen nopeutta ja joustavuutta ja hakijoiden mahdollisuuksia hakea kapasiteettia sekä lisätä mahdollisuuksia laatia reittejä, jotka kulkevat useamman kuin yhden infrastruktuurin hallinnon verkossa,
- (22) liikenteenharjoittajien ja liikennetyypien parhaan mahdollisen tuloksen varmistamiseksi on syytä edellyttää kapasiteetin käyttöä koskevan arvioinnin tekemistä silloin, kun käyttäjien tarpeiden tyydyttämiseksi tarvitaan infrastruktuurikapasiteetin yhteensovittamista,
- (23) infrastruktuurin hallinnon määrävän aseman vuoksi on syytä edellyttää tutkimusta käytettävissä olevasta kapasiteetista ja menetelmistä sen vahvistamiseksi silloin, kun infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämismenettelyn avulla ei pystytä tyydyttämään käyttäjien tarpeita,
- (24) tiedonpuute toisten rautatieyritysten tekemistä pyynnöistä sekä järjestelmän sisäisistä rajoituksista saattaa vaikeuttaa kapasiteettihakemusten optimointia rautatieyrityksissä,
- (25) on tärkeää varmistaa käyttöoikeuden myöntämisyjärjestelmien parempi yhteensovittaminen, jotta turvattaisiin rautatieliikenteen houkuttelevuuden parantaminen sellaisessa liikenteessä, jossa käytetään useamman kuin yhden infrastruktuurin hallinnon verkkoa, erityisesti kansainvälisessä liikenteessä,
- (26) on tärkeää minimoida kilpailun vääristymät, joita hinnoitteluperiaatteissa esiintyvät merkittävät erot voivat aiheuttaa joko rautatieinfrastruktuurien tai eri liikennemuotojen välillä,
- (27) on suotavaa määritellä ne infrastruktuuripalvelujen osat, jotka ovat välttämättömiä, jotta liikenteenharjoittaja voi tarjota palveluja, ja jotka olisi tarjottava vähimmäiskäyttömaksuja vastaan,
- (28) investoinnit rautatieinfrastruktuuriin ovat toivottavia, ja infrastruktuurimaksujen perintäjärjestelmien olisi tarjottava infrastruktuurin hallinnoille kannustimia tehdä tarkoituksenmukaisia investointeja taloudellisesti järkeviin kohteisiin,
- (29) maksujärjestelmän kautta annetaan taloutta koskevia tietoja käyttäjille, ja on tärkeää, että nämä rautatieyrityksille annettavat tiedot ovat johdonmukaisia ja auttavat yrityksiä tekemään järkiperaisiiä päätöksiä,
- (30) tarkoituksenmukaiset rautatieinfrastruktuurimaksujen perimisjärjestelmät yhdessä muiden liikenneinfrastruktuurien tarkoituksenmukaisten maksujen perimisjärjestelmien ja kilpailevien liikenteenharjoittajien kanssa johtavat parhaan tasapainon löytämiseen eri liikennemuotojen välillä,
- (31) infrastruktuuriverkon entistä tehokkaamman käytön edistämiseksi infrastruktuurin hallinnoille olisi hyvä jättää jonkin verran liikkumavaraa vaihdella maksuja esimerkiksi silloin, kun liikenteenharjoittajat pystyvät muuttamaan reittejä tai tekevät pitkäaikaisia sitoumuksia,
- (32) infrastruktuurimaksujen sopivan ja oikeudenmukaisen tason vahvistamiseksi infrastruktuurin hallintojen olisi kirjattava omaisuutensa ja tehtävä siitä arviointi sekä muodostettava selkeä kuva infrastruktuurin toimintaan liittyvistä kustannustekijöistä,

- (33) on suotavaa varmistaa, että liikennettä koskevia päätöksiä tehtäessä otetaan huomioon ulkoiset kustannukset, kuten komission antamassa vihreässä kirjassa *Kohti oikeudenmukaista ja tehokasta liikenteen hinoittelua* <sup>(1)</sup> ehdotetaan,
- (34) on toivottavaa, että jokaisessa infrastruktuurimaksujen perimisjärjestelmässä mahdollistetaan rautatieverkon käyttömahdollisuus liikenteelle, joka voi korvata ainakin yhteiskunnalle aiheuttamansa lisäkustannukset,
- (35) vaikka yksittäisiä reittejä koskevissa neuvotteluissa voidaan ottaa huomioon reitin käytön markkina-arvo, tiedon epätasainen jakaantuminen voi johtaa heikkoihin tuloksiin ja neuvottelutaakkaa saattaa muodostua ylivoimaiseksi,
- (36) rautatieinfrastruktuuri on luontainen monopoli; tämän vuoksi on tarpeen tarjota infrastruktuurin hallinnoille kannustimia kustannusten vähentämiseksi ja infrastruktuurin hallinnon tehostamiseksi,
- (37) on tärkeää varmistaa, etteivät kansainvälisestä liikenteestä perittävät maksut estä rautateitä tyydyttävästä markkinoiden tarpeista,
- (38) infrastruktuurimaksujen kautta katettujen kustannusten kokonaistaso vaikuttaa valtion antaman rahoituksen määrään,
- (39) liikenteenharjoittajille annettavien alennusten on oltava suhteessa todellisiin saavutettuihin kustannussäästöihin,
- (40) on suotavaa tarjota rautatieyrityksille ja infrastruktuurin hallinnolle kannustimia minimoida verkossa esiintyvät häiriöt,
- (41) kapasiteetin käyttöoikeuden myöntäminen liittyy infrastruktuurin hallinnolle aiheutuviin kustannuksiin, joiden maksaminen on turvattava,
- (42) perustamissopimuksen 3 b artiklassa vahvistettujen toissijaisuus- ja suhteellisuusperiaatteiden mukaisesti tämän direktiivin tavoitteita, eli niiden järjestelyjen yhteensovittamista, jotka koskevat rautatieinfrastruktuurin kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämistä ja sen käyttämisestä perittäviä maksuja jäsenvaltioissa, ei voida riittävästi saavuttaa jäsenvaltioiden tasolla, koska on tarpeen taata oikeudenmukaiset

ja syrjimättömät infrastruktuurin myöntämistä koskevat ehdot ja ottaa huomioon rautatieverkon olennaisten osien toiminnan selkeästi kansainvälinen luonne, ja tavoitteet voidaan siten paremmin saavuttaa yhteisön tasolla ottaen huomioon yhteensovitun ylikansallisen toiminnan tarve; tässä direktiivissä säädetään vain vähimmäisvaatimuksista näiden tavoitteiden saavuttamiseksi, eikä siinä ylitetä sitä, mikä on tämän vuoksi tarpeen.

- (43) tarvittavista toimenpiteistä rautatieyritysten kirjanpitojärjestelmien ja tilinpäätösten saamiseksi keskenään vertailukelpoisiksi 12 päivänä joulukuuta 1977 annettu neuvoston asetus (ETY) N:o 2830/77 <sup>(2)</sup> yhdenmukaisten kustannuslaskentaperiaatteiden vahvistamisesta rautatieyrityksille 19 päivänä syyskuuta 1978 annettu neuvoston asetus (ETY) N:o 2183/78 <sup>(3)</sup> sekä rautateiden kansainvälisen tavaraliikenteen maksujen määrittämisestä 19 päivänä heinäkuuta 1982 tehty neuvoston päätös 82/529/ETY <sup>(4)</sup>, joita kaikkia on viimeksi muutettu Itävallan, Suomen ja Ruotsin liittymisasiakirjalla, on korvattu ja ne olisi siten kumottava, ja
- (44) direktiivin 95/19/EY turvallisuustodistusta koskevat säännökset olisi säilytettävä tässä direktiivissä; direktiivi 95/19/EY olisi tämän vuoksi kumottava.

ON ANTANUT TÄMÄN DIREKTIIVIN:

## I LUKU

### JOHDANTOSÄÄNNÖKSET

#### 1 artikla

#### Soveltamisala

1. Tässä direktiivissä käsitellään periaatteita ja menettelyjä, joita sovelletaan rautatieinfrastruktuurimaksujen määrittämiseen ja perimiseen sekä rautatieinfrastruktuurin kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämiseen. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että kunkin rautatieinfrastruktuurin maksujen perimismenettelyissä ja kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämismenettelyissä noudatetaan tässä direktiivissä vahvistettuja periaatteita ja että infrastruktuurin hallinnolle annetaan mahdollisuus markkinoida ja hyödyntää mahdollisimman tehokkaasti käytettävissä olevaa infrastruktuurikapasiteettia.

<sup>(2)</sup> EYVL L 334, 24.12.1977, s. 13.

<sup>(3)</sup> EYVL L 258, 21.9.1978, s. 1.

<sup>(4)</sup> EYVL L 234, 9.8.1982, s. 5.

<sup>(1)</sup> KOM(95) 691 lopullinen.

2. Tätä direktiiviä sovelletaan maiden sisäisessä ja kansainvälisessä liikenteessä käytettävien pääratojen rautatieinfrastruktuuriin.

3. Erilliset, paikalliset henkilöliikenneverkot ja verkot, joita voidaan käyttää ainoastaan kaupunkien ja esikaupunkien henkilöliikenteeseen, kuten raitiovaunuliikenteeseen ja kevyeen raideliikenteeseen, eivät kuulu tämän direktiivin soveltamisalaan.

Direktiivin soveltamisalaan eivät kuulu myöskään yksityisomistuksessa olevat verkot, joita ainoastaan niiden omistaja käyttää omiin tavarakuljetuksiinsa.

4. Rautatieyritykset ja kansainväliset ryhmittymät, jotka harjoittavat ainoastaan maantiejoneuvojen sukkulaliikennepalvelujen tarjoamista Kanaalitunnelin läpi, eivät kuulu tämän direktiivin soveltamisalaan.

## 2 artikla

### Määritelmät

Tässä direktiivissä tarkoitetaan:

- a) ”käyttöoikeuden myöntämisellä” infrastruktuurin hallinnon tai käyttöoikeuden myöntävän elimen suorittamaa rautatieinfrastruktuurin kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämistä;
- b) ”vaatimukset täyttävällä hakijalla” henkilöä tai oikeushenkilöä, joka haluaa hankkia infrastruktuurikapasiteettia rautatieliikenteen harjoittamista varten joko kaupallisista tai julkisen palvelun tarjoamiseen liittyvistä syistä, joka täyttää kapasiteetin varaamiselle asetetut vaatimukset ja joka haluaa varata kyseisen rautatieinfrastruktuurin kapasiteetin käyttöoikeuden; tähän sisältyvät rautatieyritykset, joilla on toimilupa;
- c) ”kapasiteetiltaan rajoitetulla infrastruktuurilla” infrastruktuurin osaa, johon kohdistuvaa kapasiteetin kysyntää ei voida täysin tyydyttää edes kapasiteettihakemusten yhteensovittamisen jälkeen;
- d) ”kapasiteetin vahvistamissuunnitelmalla” toimenpide tai toimenpiteiden sarjaa, jonka täytäntöönpanolle on vahvistettu aikataulu ja jonka tarkoituksena on helpottaa sellaisia kapasiteetin rajoituksia, jotka johtavat infrastruktuurin osan nimeämiseen ”kapasiteetiltaan rajoitetuksi infrastruktuuriksi”;
- e) ”yhteensovittamisella” menettelyä, jonka avulla käyttöoikeuden myöntämisestä vastaava elin ja vaatimukset täyttävät hakijat yrittävät ratkaista tilanteet, joissa infrastruktuurikapasiteettia koskevat hakemukset ovat keskenään ristiriitaisia;
- f) ”puitesopimuksella” yleistä sopimusta, jossa määritetään vaatimukset täyttävän hakijan rautatieinfrastruktuurikapasiteetin tarpeet yhtä aikataulukaksaa pidemmäksi ajaksi;
- g) ”infrastruktuurikapasiteetilla” mahdollisuutta laatia reittiainkatalogia infrastruktuurin jollekin osuudelle;
- h) ”infrastruktuurin hallinnolla” jokaista elintä tai yritystä, joka on vastuussa rautateiden infrastruktuurin rakentamisesta ja ylläpidosta;
- i) ”verkolla” koko infrastruktuurin hallinnon omistamaa ja ylläpitämää rautatieinfrastruktuuria;
- j) ”verkkoselostuksella” selostusta, jossa esitellään yksityiskohtaisesti maksujärjestelmiin ja kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisyjärjestelmiin sovellettavat yleiset säännöt, määräajat, menettelyt ja perusteet; siihen sisältyy myös muita tietoja, joita tarvitaan kapasiteetin hakemisessa;
- k) ”rautatieyrityksellä” jokaista julkista tai yksityistä yritystä, joka harjoittaa rautateiden henkilö- ja/tai tavarankuljetuspalvelujen tarjoamista sillä edellytyksellä, että yritys on velvollinen huolehtimaan vetovoi-  
masta;
- l) ”sääntelyelimellä” organisaatiota, joka on vastuussa rautatieinfrastruktuurin kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisyjärjestelmien ja maksujärjestelmien valvonnasta;
- m) ”aikataulujen laatimismenettelyllä” menettelyä, joka käynnistyy infrastruktuurin kapasiteetin hakemisesta ja päättyy alustavan aikataulun laatimiseen;
- n) ”kiireellisellä pyynnöllä” kapasiteettihakemusta, jota ei voida esittää tavanomaisen aikataulumenettelyn kautta sen vuoksi, ettei tarve ole ollut tiedossa riittävän hyvissä ajoin etukäteen;
- o) ”reitillä” infrastruktuurikapasiteettia, joka tarvitaan tietyn junan kuljettamiseen paikasta toiseen tietyn ajanjakson kuluessa;
- p) ”alustavalla aikataululla” tietoja, joissa kuvaillaan kaikki junien ja liikkuvan kaluston suunniteltu liikuminen kyseisessä infrastruktuurissa aikataulun voimassaoloaikana.

### 3 artikla

#### Verkkoselostus

1. Infrastruktuurin hallinnon on vaatimukset täyttäviä hakijoita ja muita asianomaisia osapuolia kuultuaan laadittava ja julkaistava verkkoselostus.
2. Verkkoselostuksessa on esiteltävä rautatieyrityksen käytettävissä oleva infrastruktuuri. Siihen on sisällyttävä tietoja, joissa määritellään kyseisen rautatieinfrastruktuurin käyttöä koskevat edellytykset. Siinä on oltava erillinen jakso, jossa esitetään maksujen perimistä koskevat periaatteet ja tarvittaessa tariffit 7 artiklassa tarkoitetulla tavalla, sekä jakso, jossa esitellään kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämiseen sovellettavat perusteet ja säännöt 17 artiklassa tarkoitetulla tavalla. Lisäksi siinä on oltava yksityiskohtaiset tiedot noudatettavista menettelyistä ja määräajoista.
3. Verkkoselostuksen on oltava kaikkien niiden osapuolten saatavilla, jotka ovat vaatimukset täyttäviä hakijoita tai haluavat tulla sellaisiksi, hintaan, joka ei ylitä selostuksen julkaisukustannuksia.
4. Verkkoselostus on pidettävä ajan tasalla ja sitä on muutettava tarvittaessa.

## II LUKU

### INFRASTRUKTUURIMAKSUT

#### 4 artikla

##### Maksujen vahvistaminen, määrittäminen ja periminen

1. Jäsenvaltiot voivat vahvistaa kehykset maksujen perimiselle kunnioittaen kuitenkin direktiivin 91/440/ETY 7 artiklassa säädettyä hallinnon riippumattomuutta. Eriytisten maksuja koskevien sääntöjen laatimisesta, maksuperusteiden määrittämisestä ja infrastruktuurin käyttömaksujen perimisestä vastaa infrastruktuurin hallinto.
2. Jos infrastruktuurin hallinto ei ole oikeudelliselta muodoltaan, organisaatioltaan eikä päätöksenteoltaan riippumaton kaikista rautatieyrityksistä, edellä 1 kohdassa tarkoitetun ja tässä luvussa kuvailun toiminnon suorittaa maksujen perintäelin, joka on oikeudelliselta muodoltaan, organisaatioltaan ja päätöksenteoltaan riippumaton kaikista rautatieyrityksestä.
3. Infrastruktuurin hallintojen on toimittava yhteistyössä niiden rautatiepalvelujen tehokkaan toiminnan varmistamiseksi, jotka ulottuvat useamman kuin yhden infrastruktuurin verkon alueelle. Tämän mahdollistamiseksi hallinnot voivat perustaa tarpeelliseksi katsomiaan yhteisiä organisaatioita. Tämän direktiivin säännökset sitovat kaikkea yhteistyötä ja kaikkia yhteisiä organisaatioita.

4. Infrastruktuurien hallintojen on varmistettava, että käytettävä maksujärjestelmä perustuu samoihin periaatteisiin koko verkoston alueella 9 artiklan 1 kohdan mukaisia erityisjärjestelyjä lukuun ottamatta.

5. Infrastruktuurin hallintojen on varmistettava, että maksujärjestelmien soveltaminen johtaa puolueettomien, tasapuolisten ja syrjimättömien maksujen perimiseen eri rautatieyrityksiltä, jotka tarjoavat samanlaisia palveluja markkinoiden samanlaisilla osilla.

6. Infrastruktuurin hallinnon tai maksujen perintäelimen on kunnioitettava vaatimukset täyttävien hakijoiden sille toimittamien tietojen liiketaloudellista luottamuksellisuutta.

#### 5 artikla

##### Palvelut

1. Rautatieyrityksille on tarjottava liitteessä vähimmäiskäyttömahdollisuuksina kuvaillut palvelut sekä palvelut, jotka on liitteessä kuvailtu vaadittavina käyttöpalveluina.

2. Infrastruktuurin hallinto voi vaatia rautatieyrityksiä hankkimaan joitain palveluja verkon turvallisen toiminnan varmistamiseksi. Kyseiset palvelut on kuvailtu liitteessä pakollisina palveluina, ja ne voi toimittaa infrastruktuurin hallinto tai jokin muu infrastruktuurin hallinnon hyväksymä elin.

3. Jos infrastruktuurin hallinto tarjoaa mitkä tahansa liitteessä tarkoitetuista palveluista lisäpalveluina, sen on toimitettava ne pyynnöstä vaatimukset täyttävälle hakijalle.

4. Rautatieyritykset voivat pyytää muita liitteessä lueteltuja sivupalveluja infrastruktuurin hallinnolta tai muilta palvelujen tarjoajilta. Infrastruktuurin hallinto ei ole velvollinen toimittamaan näitä palveluja.

#### 6 artikla

##### Infrastruktuurikustannukset ja tilit

1. Jäsenvaltioiden on vahvistettava vaatimukset, tarvittaessa ennakkomaksut mukaan lukien, sen varmistamiseksi, että infrastruktuurin hallinnon tileissä toisaalta infrastruktuurin käytöstä saatavat maksutulot, muista kaupallisista toimista saatavat tulot ja valtion tuet sekä toisaalta infrastruktuurista aiheutuvat menot ovat tavanomaisissa liikeolosuhteissa kohtuullisen ajanjakson aikana tasapainossa keskenään. Kyseiset valtion tuet on maksettava perustamissopimuksen 77, 92 ja 93 artiklan mukaisesti.



2. Infrastruktuurin, hallinnoille on tarjottava kannustimia infrastruktuurin tarjoamisesta aiheutuvien kustannusten vähentämiseksi ja sen käytöstä perittävien maksujen alentamiseksi ottaen kuitenkin asianmukaisesti huomioon turvallisuus sekä infrastruktuuripalvelun laadun ylläpitäminen ja parantaminen.

3. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että 2 kohdassa säädetyt kannustimet toteutetaan joko toimivaltaisen viranomaisen ja infrastruktuurin hallinnon välisellä sopimuksella, jonka kesto on vähintään kolme vuotta ja jossa määrätään valtion tuesta 1 kohdassa säädetyllä tavalla, tai perustamalla tarkoituksenmukainen sääntelyelin, jolla on riittävä toimivalta.

4. Kun tehdään edellä 3 kohdassa tarkoitettu sopimus, sopimuksen ehdoista ja niiden maksujen määräytymisperusteista, joista on sovittu taloudellisen tuen antamiseksi infrastruktuurin hallinnolle, on sovittava etukäteen koko sopimuskauden ajaksi.

5. Infrastruktuurin hallintojen on laadittava omaisuusluettelo, jota ne ylläpitävät ja hallinnoivat ja joka sisältää arvion omaisuuden nykyisestä arvosta sekä yksityiskohdaisia tietoja infrastruktuurin vahvistamisesta ja uudistamisesta aiheutuvista menoista.

6. Infrastruktuurin hallinnon on laadittava kustannusten jakamiseksi eri tyyppisen liikkuvan kaluston ja eri tyyppisten toimintojen kesken menetelmä, joka perustuu parhaaseen saatavilla olevaan tietoon kustannustekijöistä.

#### 7 artikla

##### Selvitys maksuista ja hinnoittelujärjestelmistä

1. Infrastruktuurin hallinnon on vaatimukset täyttäviä hakijoita ja muita asianomaisia osapuolia kuultuaan laadittava maksuja ja hinnoittelujärjestelmiä koskeva selvitys, joka on osa verkkoselostusta.

2. Selvityksessä on annettava asianmukaiset tiedot maksujärjestelmästä ja riittävät tiedot maksuista, joita sovelletaan liitteessä lueteltuihin, ainoastaan yhden palveluntarjoajan toimittamiin palveluihin. Selvityksessä on oltava tietoja voimassa olevasta maksujärjestelmästä sekä viittaus maksujen todennäköisiin muutoksiin seuraavien viiden vuoden aikana. Siinä on esitettävä myyntiä ja tuloja koskeva yleinen arviointi, jonka perusteella ei voida yksilöidä yrityksen tietystä palvelusta suoritettavia maksuja.

3. Jos infrastruktuurin hallinnot panevat täytäntöön 10 artiklassa tarkoitettua alennusjärjestelmän, 12 artiklassa tarkoitettua suoritejärjestelmän tai 13 artiklassa tar-

koitetut varausmaksut, selvitykseen on sisällytettävä yksityiskohtaiset tiedot näistä järjestelmistä.

4. Sääntelyelin voi vaatimukset täyttävän hakijan kohtuullisesta pyynnöstä vaatia infrastruktuurin hallintoa toimittamaan sääntelyelimelle kuukauden kuluessa ja ilman korvausta riittävän yksityiskohtaiset tiedot infrastruktuurimaksujen laskennassa käytetyistä kustannuksista sekä tiedot niistä perusteista, joiden mukaan hallinnot määrittävät kustannukset ja jakavat ne liikkuvan kaluston eri tyyppien ja palveluiden välillä, jotta hakija voi varmistua siitä, että maksut ovat tämän direktiivin vaatimusten mukaisia.

5. Jotta palvelun suorittamisen kannattavuuden arviointi olisi mahdollista, infrastruktuurin hallinnon on annettava ilman korvausta ja kuukauden kuluessa vaatimukset täyttävän hakijan pyynnöstä tiedot maksuista, joita sovellettaisiin sellaisiin liikkuvan kaluston tyyppeihin tai palveluihin, joita julkaistut tiedot eivät kata.

#### 8 artikla

##### Hinnoitteluperiaatteet

1. Rautatieinfrastruktuurin käyttömaksut maksetaan infrastruktuurin hallinnolle, ja ne käytetään sen liiketoimien rahoittamiseen.

2. Jäsenvaltiot voivat vaatia, että infrastruktuurin hallinto toimittaa kaikki tarvittavat tiedot asetuista maksuista, jotta ne voivat varmistua siitä, että maksut peritään ketään syrjimättä.

3. Rautatieinfrastruktuurin käytöstä, johon sisältyvät vähimmäiskäyttömahdollisuudet ja mitkä tahansa vaadituista käyttöpalveluista, perittävät infrastruktuurimaksut on määritettävä niiden kustannusten perusteella, jotka aiheutuvat suoraan junan toiminnasta, sanotun kuitenkaan rajoittamatta 5 kohdan soveltamista.

4. Infrastruktuurin hallinnon on sisällytettävä infrastruktuurimaksuun määrä, joka vastaa kapasiteetin niukkuutta. Kyseinen maksu peritään ainoastaan sellaisilta määritellyiltä infrastruktuurin osilta, joilla kapasiteetti on rajoitettu. Kyseisen maksun suuruus määritellään sellaisen menetelmän perusteella, josta asianomaisia osapuolia kuullaan etukäteen. Käytettävää menetelmää on kuvailtava hinnoitteluperiaatteita koskevassa selvityksessä.

5. Infrastruktuurimaksua voidaan muuttaa maksulla, jolla otetaan huomioon junan toiminnasta aiheutuvien ulkoisten vaikutusten kustannukset. Tällaisen maksun on oltava suhteutettu aiheutetun vaikutuksen suuruuteen. Kyseisten maksujen suuruus on määriteltävä sellaisen julkaistun menetelmän perusteella, josta on kuultu infrastruktuuria käyttäviä tai sen käyttäjiksi haluavia rautatieyrityksiä. Jos ulkoisiin kustannuksiin perustuvat maksut

eivät ole vertailukelpoisella tasolla muissa kilpailevista liikennemuodoissa, tällaiset maksut eivät saa vaikuttaa infrastruktuurin hallinnon kokonaistulojen määrään. Tapauksissa, joissa ulkoisen maksuosuuden sisällyttäminen johtaa ylimääräisiin tuloihin, jäsenvaltiot saavat päättää, kuinka kyseiset tulot käytetään.

6. Liiallisten ei-toivottujen vaihtelujen välttämiseksi edellä 3, 4 ja 5 kohdassa tarkoitetuista maksuista voidaan laskea keskiarvot kohtuullisella junamäärällä ja aikavälillä. Infrastruktuurimaksujen suuruus on kuitenkin suhteutettava eri palveluiden välisiin suhteellisiin kustannuseroihin.

7. Jos liitteessä luetellut lisäpalvelut, pakolliset palvelut ja sivupalvelut voi toimittaa ainoastaan yksi palveluntarjoaja, palvelusta perittävän maksun on liityttävä niiden tarjoamisesta aiheutuviin kustannuksiin todellisen käyttöasteen perusteella.

8. Kapasiteetista, jota käytetään infrastruktuurin ylläpitoon, on perittävä maksu. Nämä maksut eivät saa ylittää ylläpidosta infrastruktuurin hallinnolle aiheutuvaa tulojen nettomenetystä.

#### 9 artikla

##### Hinnoitteluperiaatteisiin liittyvät poikkeukset

1. Poikkeuksellisissa olosuhteissa ja erityishankkeissa infrastruktuurin käyttöä tai olemassa olevan infrastruktuurin parantamista koskevat maksujärjestelyt voivat perustua tehdyistä investoinneista aiheutuviin pitkän aikavälin lisäkustannuksiin, kohtuullinen tuotto mukaan lukien. Maksut voidaan määrittää tällä perusteella ainoastaan, jos infrastruktuurin hallinto osoittaa sääntelyelimelle, että:

- a) vaadittua investointia ei olisi muutoin tehty, ja
- b) investointi ja maksujärjestelmä yhdessä johtavat taloudellisen tehokkuuden paranemiseen.

2. Jäsenvaltioiden on periaatteessa pyrittävä varmistamaan, ettei yksikään palvelu, joka voi korvata vähintään aiheuttamansa kustannukset, ole maksujärjestelmän takia estynyt käyttämästä infrastruktuurikapasiteettia. Jos maksujen perintäelin haluaa kattaa suuremman osan kustannuksista kuin mitä 8 artiklan 3, 4 ja 5 kohdassa sallitaan, se voi muiden kuin rahtipalvelujen osalta tehdä niin

ainoastaan asettamalla lisämaksuja jäljempänä 3, 4 ja 5 kohdassa vahvistettuja sääntöjä noudattaen.

3. Infrastruktuurin jotain osuutta eniten käyttävältä rautatieyrittäjältä voidaan periä kiinteä maksu ja muihin rautatieyrittäjiin voidaan soveltaa kiinteiden ja vaihtelevien maksujen järjestelmää. Verkko voidaan tätä varten jakaa osiin; infrastruktuurin jokaisen osan on oltava vähintään 1 000 kilometrin pituinen. Maksun on perustuttava niihin kyseiseen infrastruktuurin osaan liittyviin kustannuksiin, joita 8 artiklan 3 kohdassa tarkoitettujen maksut eivät kata, eikä se saa ylittää näitä kustannuksia. Jos käytetään kiinteää maksua, maksujen perintäelimen on varmistettava, ettei muille rautatieyrittäjille, jotka tarjoavat vastaavaa palvelua samaan aikaan samoilla markkinoilla, aseteta keskimääräistä maksua tai lisäpalvelujen tarjoamisesta aiheutuvaa maksua, joka on yli 10 prosenttia suurempi kuin osuutta eniten käyttävän rautatieyrittäjän maksama maksu.

4. Maksuja voidaan korottaa ja muuttaa neuvottelujen kautta eri palvelujen tai eri palvelutyypin kysynnän joustavuuden mukaan. Tämä voidaan sallia ainoastaan silloin, kun se tapahtuu sääntelyelimen tarkkan valvonnan alaisena ja kun on toteutettu suojatoimenpiteitä, joilla varmistetaan, etteivät rautatiekuljetuksista riippuvaisilta käyttäjiltä perittävät maksut ole liian suuria. Sääntelyelimen on asianomaisten tahojen kuulemisen jälkeen laadittava ja julkaistava noudatettavat säännöt. Tällä tavalla määritellyt maksut on sisällytettävä infrastruktuurin hallinnon ja vaatimukset täyttävän hakijan väliseen sopimukseen.

5. Infrastruktuurin hallinto voi julkaista tariffit, joissa erotellaan toisistaan selvästi määritellyt liikennetyypit sen mukaan, ollaanko niiden suhteen halukkaita maksamaan enemmän kuin mitä niistä aiheutuvat kustannukset ovat. Tämän voidaan sallia ainoastaan olosuhteissa, joissa on toteutettu suojatoimenpiteitä sen varmistamiseksi, etteivät rautatiekuljetuksista riippuvaisilta käyttäjiltä perittävät maksut ole liian suuria ja että on toteutettu tarvittavat järjestelyt sen varmistamiseksi, että liikenne, joka voi maksaa vähintään aiheuttamansa lisäkustannukset, voidaan hyväksyä. Sääntelyelin valvoo eri liikennetyypin tariffeja ja varmistaa, että ne ovat asianmukaiset.

#### 10 artikla

##### Alennukset

1. Kaikissa alennuksissa, joita infrastruktuurin hallinto antaa rautatieyrittäjiltä mistä tahansa palveluista perimistään maksuista, on noudatettava 2, 3 ja 4 kohdassa vahvistettuja perusteita, sanotun kuitenkaan rajoittamatta perustamissopimuksen 85, 86 ja 90 artiklan soveltamista.

2. Alennukset eivät saa ylittää sitä todellista kustannussäästöä, joka toiminnasta aiheutuu infrastruktuurin hallinnolle yksittäiseen vastaavan matkaan verrattuna. Alennuksen suuruutta määritettäessä ei voida ottaa huomioon kustannussäästöjä, jotka on jo otettu huomioon perittävässä maksussa.

3. Alennukset voivat koskea ainoastaan maksuja, jotka peritään määrättyä infrastruktuurin osalta.

4. Erilaisiin palvelutyyppeihin sovelletaan erillisiä alennusjärjestelmiä.

#### 11 artikla

##### **Korvausjärjestelyt maksamattomille ulkoisille rajakustannuksille ja infrastruktuurikustannuksille**

1. Jäsenvaltiot voivat luoda kestoltaan rajoitetun järjestelyn, josta korvataan rautatieinfrastruktuurin käyttö muiden liikennemuotojen selvästi maksamatta olevien ulkoisten rajakustannusten ja infrastruktuurikustannusten osalta siltä osin kuin nämä kustannukset ylittävät rautateiden ulkoiset rajakustannukset ja infrastruktuurikustannukset.

2. Käytetyn menetelmän ja tehtyjen laskelmien on oltava yleisesti saatavilla. Erityisesti on tarpeellista osoittaa ne kilpailevan liikenneinfrastruktuurin erityiset perimättömät kustannukset, jotka on voitu välttää, sekä varmistaa, että järjestely myönnetään yrityksille syrjimättömin perustein.

3. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että tällainen järjestely on perustamissopimuksen 77, 92 ja 93 artiklan mukainen.

#### 12 artikla

##### **Suoritejärjestelmä**

1. Infrastruktuurimaksujärjestelmien on kannustettava rautatieyrityksiä ja infrastruktuurin hallintoa minimoimaan häiriöt ja parantamaan rautatieverkon suorituskykyä. Tämä saavutetaan suoritejärjestelmällä, jossa asetetaan rangaistuksia verkon toimintaa häiritsevästä toimista, annetaan korvauksia häiriöistä kärsiville yrityksille ja jaetaan palkintoja ennakoitua paremmasta suorituskyvystä.

2. Suoritejärjestelmän peruseriaatteita sovelletaan koko verkkoon.

#### 13 artikla

##### **Varausmaksut**

1. Infrastruktuurin hallinnot voivat periä maksun kapasiteetista, jota on pyydetty mutta jätetty käyttämättä, jäljempänä 2–6 kohdassa vahvistettujen periaatteiden mukaisesti.

2. Maksu on käytettävä tavalla, joka tarjoaa kannustimia kapasiteetin tehokkaaseen käyttöön.

3. Kun kaikki kapasiteettipyynnöt voidaan täyttää ilman koordinoitua, maksun on oltava enintään reitin tarjoamisesta aiheutuvien kustannusten suuruinen.

4. Kun koordinoitua on tarpeen, maksun on oltava enintään pyydetyn kapasiteetin arvon suuruinen.

5. Erityisjärjestelyjä voidaan tehdä, jos yrityksellä on yhden tai useamman junan liikennöintiä koskeva sopimus, jossa ei tarkenneta tarkkoja toiminta-aikoja.

6. Varausmaksut voidaan periä vasta pyydetyn kapasiteetin käyttöajan päätyttyä.

### III LUKU

#### **KAPASITEETIN KÄYTTÖOIKEUDEN MYÖNTÄMINEN**

#### 14 artikla

##### **Kapasiteettioikeudet**

1. Oikeus junaliikenteen sallimiseen rautatieinfrastruktuurissa kuuluu kyseisen verkon infrastruktuurin hallinnolle.

2. Kapasiteetin käyttöoikeuden myöntää infrastruktuurin hallinto, eikä oikeuden saanut vaatimukset täyttävä hakija voi siirtää myönnettyä käyttöoikeutta toiselle yritykselle tai palvelulle. Siirtona ei pidetä sitä, että jokin rautatieyritys käyttää kapasiteettia sellaisien vaatimukset täyttävän hakijan liiketoimintaan, joka ei itse ole rautatieyritys.

3. Oikeus tietyn rautatieinfrastruktuurin kapasiteetin käyttöön reittinä voidaan myöntää vaatimukset täyttävälle hakijalle enintään yhden aikataulukauden ajaksi.

4. Infrastruktuurin hallinto ja vaatimukset täyttävä hakija voivat tehdä 20 artiklan mukaisen puitesopimuksen kyseessä olevan rautatieinfrastruktuurin kapasiteetin käytöstä yhtä aikataulukautta pidempänä aikana.

5. Infrastruktuurin hallintojen ja vaatimukset täyttävien hakijoiden on tehtävä sopimukset, joissa määritellään kummankin osapuolen oikeudet ja velvollisuudet kapasiteetin käyttöoikeuksien myöntämisen osalta.

#### 15 artikla

##### Käyttöoikeuden myöntäminen

1. Jäsenvaltiot voivat laatia kehykset rautatieinfrastruktuurin kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämiseksi kunnioittaen kuitenkin direktiivin 91/440/ETY 7 artiklassa säädettyä hallinnon riippumattomuutta. Kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämistä koskevien erityissääntöjen laatimisesta ja kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämismenettelyjen toteuttamisesta vastaa infrastruktuurin hallinto. Infrastruktuurin hallinto varmistaa erityisesti, että rautatieinfrastruktuurin kapasiteetin käyttöoikeudet myönnetään oikeudenmukaisin ja syrjimättömin perustein ja yhteisön lainsäädännön mukaisesti.

2. Jos infrastruktuurin hallinto ei ole oikeudelliselta muodoltaan, organisaatioltaan eikä päätöksenteoltaan riippumaton kaikista rautatieyrityksistä, käyttöoikeuden myöntämisen suorittaa käyttöoikeuden myöntävä elin. Käyttöoikeuden myöntävän elimen on oltava oikeudelliselta muodoltaan, organisaatioltaan ja päätöksenteoltaan riippumaton kaikista rautatieyrityksistä.

3. Infrastruktuurin hallintojen ja käyttöoikeuden myöntävien elinten on kunnioitettava niille toimitettujen tietojen kaupallista luottamuksellisuutta.

#### 16 artikla

##### Yhteistyö käyttöoikeuden myöntämiseksi useampaan kuin yhteen verkkoon

1. Infrastruktuurin hallintojen on toimittava yhteistyössä mahdollistaakseen useamman kuin yhden verkon alueella sijaitsevan kapasiteetin tehokkaan luomisen ja käyttöoikeuden myöntämisen. Ne voivat perustaa tällaisen toiminnan edellyttämiä yhteisiä organisaatioita. Tämän direktiivin säännökset sitovat kaikkea yhteistyötä tai yhteisiä organisaatioita.

Infrastruktuurin hallintojen on erityisesti perustettava organisaatio, joka koordinoi kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämistä kansainvälisellä tasolla ja johon osallistuvat kaikkien niiden rautatieinfrastruktuurien hallintojen edustajat, joiden tekemillä kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämistä koskevilla päätöksillä on vaikutuksia yhteen tai useampaan muuhun infrastruktuurin hallintoon. Tähän organisaatioon voi osallistua myös yhteisön ulkopuolisten infrastruktuurien hallintojen edustajia. Komissiolle ilmoitetaan organisaation kokouksista ja se kutsutaan osallistumaan niihin tarkkailijana.

2. Kaikissa kokouksissa tai muissa toimissa, joiden tarkoituksena on mahdollistaa infrastruktuurin kapasiteetin myöntäminen verkkojen väliselle junapalveluille, päätöksiä tekevät ainoastaan infrastruktuurin hallintojen edustajat.

3. Edellä 1 kohdassa tarkoitettuun yhteistyöhön osallistuvien osapuolten on varmistettava, että organisaation jäsenyyttä ja toimintamenetelmiä koskevat tiedot sekä kaikki kapasiteetin käyttöoikeuden arvioinnissa ja myöntämisessä käytettävät perusteet ovat julkisesti saatavilla.

4. Edellä 1 kohdan ensimmäisessä alakohdassa tarkoitettujen infrastruktuurin hallintojen välisen yhteistyön yhteydessä voidaan arvioida tarvetta perustaa kansainvälisiä reittejä kiireellisten rahtijunien toiminnan helpottamiseksi, sekä tarvittaessa järjestää tai pyytää kyseisiä reittejä.

Vaatimukset täyttävien hakijoiden on voitava tällaisia etukäteen järjestettyjä kansainvälisiä reittejä minkä tahansa yhteistyöhön osallistuvan infrastruktuurin hallinnon kautta.

#### 17 artikla

##### Verkkoselostus — kapasiteetin käyttöoikeuden myöntäminen

1. Infrastruktuurin hallintojen on vaatimukset täyttäviä hakijoita, muita asianomaisia osapuolia ja tarvittaessa muita infrastruktuurin hallintoja kuultuaan laadittava kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisperiaatteista ja -perusteista selvitys, joka on osa verkkoselostusta.

2. Selvityksessä on esiteltävä rautatieyritysten käytävissä olevan infrastruktuurin kapasiteetin yleispiirteet ja sen käyttöön liittyvät rajoitukset, mukaan lukien kapasiteetin ylläpitoa koskevat todennäköiset vaatimukset.

3. Selvityksessä on tarkennettava kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämiseen liittyvät menettelyt ja määräajat. Siihen on sisällyttävä menettelyissä sovellettavat erityisperusteet, erityisesti:

- a) yksityiskohtaiset ohjeet, joiden mukaisesti vaatimukset täyttävät hakijat voivat hakea kapasiteetin käyttöoikeutta infrastruktuurin hallinnolta,
- b) vaatimukset täyttäviä hakijoita koskevat edellytykset,
- c) hakumenettelyn ja käyttöoikeuden myöntämismenettelyn aikataulu,
- d) koordinoitimenettelyjä koskevat periaatteet,
- e) noudatettavat menettelyt ja käytettävät perusteet tapauksissa, joissa infrastruktuurin kapasiteetti on rajoitettu,
- f) yksityiskohtaiset tiedot erikoistuneen infrastruktuurin määrittelemisestä,

g) kaikki edellytykset, joiden avulla otetaan huomioon kapasiteetin aikaisemmat käyttöasteet määriteltäessä käyttöoikeuden myöntämismenettelyjen tärkeys järjestystä.

4. Selvityksessä on annettava yksityiskohtaiset tiedot toimenpiteistä, jotka on toteutettu rahtipalvelujen, kansainvälisten palvelujen ja kiireellisten hakemusten asianmukaisen käsittelyn varmistamiseksi.

5. Selvitys on julkaistava vähintään neljä kuukautta ennen infrastruktuurin kapasiteettia koskevien hakemusten jättämislle asetettua määräaikaa.

#### 18 artikla

##### Käyttöoikeuden myöntämistä koskevat periaatteet

Erityisesti kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämistä koskevaa selvitystä laatiessaan infrastruktuurin hallinnon on otettava seuraavien tekijöiden välttämättömyys tai toivotavuus:

- a) kapasiteetin jakaminen ja infrastruktuurin kehittämisen turvaaminen henkilö- ja tavaraliikenteen harjoittamiseksi kotimaan ja kansainvälisessä liikenteessä mahdollisimman tehokkaalla ja taloudellisella tavalla kaikkien rautatiepalvelujen käyttäjien etua ajatellen,
- b) syrjimättömyys yritysten tai yritysluokkien välillä,
- c) kilpailun edistäminen rautatiepalvelujen tarjonnassa,
- d) palvelun luotettavuustason ylläpitäminen ja parantaminen,
- e) vaatimukset täyttävien hakijoiden ja infrastruktuurin hallintojen kohtuullisten vaatimusten täyttäminen niiden liiketoiminnan tuleva kehitys huomioon ottaen,
- f) infrastruktuurin hallintojen sellaisen joustavuuden maksimointi kapasiteetin käyttöoikeuksien myöntämisen yhteydessä, joka ei vaaranna vaatimukset täyttävien hakijoiden kohtuullisten vaatimusten tyydyttämistä,
- g) muiden yritysten, joilla on oikeus infrastruktuurin käyttöön liiketoimintansa kehittämiseksi tai jotka haluavat saada tällaisen oikeuden, toivomuksia ei saa rajoittaa aiheettomasti,
- h) henkilöliikennepalvelujen ostamiseen tarkoitettujen julkisten varojen tarjoajien taloudellisten etujen asianmukainen huomioon ottaminen,
- i) kannustimien tarjoaminen hyvän suorituskyvyn saavuttamiseksi.

#### 19 artikla

##### Vaatimukset täyttävät hakijat

1. Rautatieinfrastruktuurikapasiteettia voi hakea ainoastaan vaatimukset täyttävä hakija.

2. Infrastruktuurin hallinto voi asettaa ehtoja vaatimukset täyttävälle hakijoille varmistaakseen, että sen oikeutetut odotukset saatavista tuloista ja infrastruktuurin käytöstä turvataan. Tällaisten ehtojen on oltava asianmukaisia, avoimia ja syrjimättömiä. Kyseiset ehdot on julkaistava verkkoselostuksessa osana kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämistä koskevia periaatteita ja niistä on ilmoitettava komissiolle.

3. Edellä 2 kohdassa tarkoitettuihin ehtoihin voi sisältyä vain sellaisen taloudellisen takuun antamisen, joka ei ylitä vaatimukset täyttävän hakijan suunniteltuun toimintamäärään suhteutettua tarkoituksenmukaista tasoa, sekä vakuutus kyvystä laatia asianmukaisia kapasiteettihakemuksia.

#### 20 artikla

##### Puitesopimukset

1. Vaatimukset täyttävä hakija ja infrastruktuurin hallinto voivat tehdä puitesopimuksen, jossa eritellään sen rautatieinfrastruktuurin kapasiteetin ominaispiirteet, jota vaatimukset täyttävä hakija hakee yhtä aikataulukautta pidemmäksi ajanjaksoksi, sanotun kuitenkin rajoittamatta perustamissopimuksen 85, 86 ja 90 artiklan soveltamista. Puitesopimuksessa ei eritellä yksityiskohtaisia reittejä, vaan sen avulla pitäisi pyrkiä täyttämään vaatimukset täyttävän hakijan oikeutetut kaupalliset tarpeet.

2. Puitesopimukset eivät saa estää kyseisen infrastruktuurin käyttöä muilta vaatimukset täyttäviltä hakijoilta tai palveluilta.

3. Puitesopimuksessa on sallittava sopimuksen ehtojen muuttaminen tai rajoittaminen, jotta mahdollistetaan rautatieinfrastruktuurin entistä parempi käyttö.

4. Puitesopimuksen sopimuspuolet voivat sopia sopimussakoista siinä tapauksessa, että sopimusta joudutaan muuttamaan tai se joudutaan purkamaan.

5. Puitesopimuksen kesto on periaatteessa korkeintaan viisi vuotta. Infrastruktuurin hallinto voi sopia pidemmästä ajanjaksosta erityistapauksissa. Kaikki poikkeukset on voitava perustella kaupallisilla sopimuksilla tai erityisinvestoinneilla tai -vaaroilla.

6. Jokaisen puitesopimuksen yleistä luonnetta koskevien tietojen on oltava kaikkien asianomaisten osapuolten saatavilla, mutta sopimuksen kaupallinen luottamuksellisuus on kuitenkin turvattava.

7. Käyttäjät, joilla on erityistarpeita, saattavat kapasiteetin taloudellisen tai yhteiskunnallisen merkityksen takia haluta määritellä kapasiteettiin liittyvät näkökohdat puitesopimuksessa tarkemmin kuin mitä tavallisesti sallitaan. Infrastruktuurin hallinto voi ottaa tällaiset kapasiteetin tarkempaa määrittelyä koskevat vaatimukset huomioon sillä edellytyksellä, että kapasiteetti on hankittu sopimuksella, jossa otetaan huomioon siitä infrastruktuurin hallinnolle aiheutuvat kustannukset, ja että kyseinen kapasiteetti on verkkoselostuksessa esitettyjen periaatteiden mukainen.

#### 21 artikla

##### Käyttöoikeuden myöntämismenettelyn aikataulu

1. Infrastruktuurin hallinto noudattaa käyttöoikeuden myöntämisessä 2–7 kohdassa vahvistettua aikataulua.

2. Alustava aikataulu laaditaan kerran kalenterivuodessa.

3. Aikataulun muutokset tulevat voimaan keskiyöllä toukokuun viimeisenä lauantaina. Jos muutos tai korjaus toteutetaan kesän jälkeen, sen on tultava voimaan kunkin vuoden syyskuun viimeisenä lauantaina ja tarvittaessa edellä mainittujen päivämäärien välisinä muina vastaavina aikoina.

4. Alustavaan aikatauluun sisällytettävien kapasiteettihakemusten viimeinen vastaanottopäivä saa olla enintään 12 kuukautta ennen aikataulun voimaantuloa.

5. Viimeistään 11 kuukautta ennen alustavan aikataulun voimaantuloa infrastruktuurin hallintojen on varmistettava, että alustavat kansainväliset reitit on luotu yhteistyössä muiden asianomaisten käyttöoikeuksia myöntävien elinten kanssa 16 artiklan mukaisesti. Infrastruktuurin hallintojen on varmistettava, että näitä alustavia reittejä noudatetaan seuraavien menettelyjen aikana mahdollisimman pitkälle.

6. Infrastruktuurin hallintojen on sovittava muiden asianomaisten infrastruktuurin hallintojen kanssa alustavaan aikatauluun sisällytettävistä kansainvälisistä reiteistä ennen kuin ne aloittavat muiden osapuolten kuulemisen aikataululuonnoksesta. Muutoksia olisi tehtävä ainoastaan silloin, kun ne ovat ehdottoman välttämättömiä.

7. Infrastruktuurin hallinnon on laadittava aikataululuonnos viimeistään 4 kuukauden kuluttua siitä, kun määräaika vaatimukset täyttävien hakijoiden tekemien tarjousten esittämiselle on kulunut umpeen.

#### 22 artikla

##### Hakeminen

1. Vaatimukset täyttävät hakijat voivat esittää infrastruktuurin hallinnolle hakemuksen, jossa pyydetään sopimuksen tekemistä oikeudesta käyttää rautatieinfrastruktuuria korvausta vastaan II luvussa kuvatulla tavalla.

2. Säännöllistä aikataulua koskevissa hakemuksissa on noudatettava 21 artiklassa säädettyjä määräaikoja.

3. Vaatimukset täyttävän hakijan, joka on puitesopimuksen sopimuspuoli, on tehtävä hakemus kyseisen sopimuksen mukaisesti.

4. Vaatimukset täyttävät hakijat voivat hakea useamman kuin yhden verkon alueelle ulottuvaa kapasiteettia jättämällä hakemuksen yhdelle infrastruktuurin hallinnolle. Kyseisellä infrastruktuurin hallinnolla on tällöin oikeus toimia vaatimukset täyttävän hakijan puolesta hankkiakseen kapasiteetin muilta asianomaisilta infrastruktuurin hallinnoilta.

5. Useamman kuin yhden verkon alueelle ulottuvan kapasiteetin osalta infrastruktuurin hallintojen on varmistettava, että vaatimukset täyttävät hakijat voivat hakea kapasiteettia suoraan miltä tahansa infrastruktuurien hallintojen perustamalta yhteiseltä elimeltä.

#### 23 artikla

##### Aikataulujen laatiminen

1. Infrastruktuurin hallinnon on mahdollisuuksien mukaan pyrittävä täyttämään kaikki kapasiteettipyynnöt, mukaan lukien useamman kuin yhden verkon alueelle ulottuvia reittejä koskevat pyynnöt, sekä ottamaan huomioon mahdollisuuksien mukaan kaikki vaatimukset täyttäviin hakijoihin kohdistuvat rajoitukset, niiden liiketoimintaan kohdistuvat taloudelliset vaikutukset mukaan lukien.

2. Infrastruktuurin hallinnon on varmistettava, että 20 artiklan 7 kohdassa, 25 artiklan 3 kohdassa ja 27 artiklassa säädettyjä tapauksia lukuun ottamatta mitään palvelutyyppejä tai ketään vaatimukset täyttävää hakijaa ei aseteta etusijalle aikataulujen laatimismenettelyssä ja koordinoitumismenettelyssä.

3. Infrastruktuurin hallinnon on kuultava asianomaisia osapuolia aikataululuonnoksesta ja annettava niille vähintään kuukausi aikaa esittää näkemyksensä. Asianomaisiin osapuoliin kuuluvat kaikki kapasiteettia hakeneet tahot sekä muut osapuolet, jotka haluavat esittää huomioitaan siitä, kuinka aikataulu saattaa vaikuttaa niiden mahdollisuuksiin hankkia rautatiepalveluja aikataulukautena.

4. Infrastruktuurin hallinnon on ryhdyttävä tarkoitukseenmukaisiin toimenpiteisiin kaikkien esitettyjen kysymysten käsittelemiseksi.

*24 artikla***Koordinointimenettely**

1. Jos infrastruktuurin hallinto havaitsee aikataulujen laatimismenettelyjen aikana, että eri hakemukset ovat keskenään ristiriidassa, sen on pyrittävä hakemusten koordinoinnin avulla varmistamaan hakemusten mahdollisimman hyvä yhteensovittaminen.

2. Jos syntyy tilanne, joka edellyttää koordinointia, infrastruktuurin hallinnolla on kohtuullisissa rajoissa oikeus ehdottaa kapasiteettia, joka eroaa pyydetystä kapasiteetista.

3. Infrastruktuurin hallinnon on edellä 18 artiklassa vahvistetut periaatteet huomioon ottaen pyrittävä ratkaisemaan ristiriidat asianomaisten hakijoiden kanssa käytävillä neuvotteluilla.

4. Koordinointimenettelyä ohjaavat periaatteet on määriteltävä verkkoselostuksessa. Niissä on erityisesti otettava huomioon kansainvälisten reittien järjestämiseen liittyvät vaikeudet sekä vaikutukset, joita muutoksista saattaa aiheutua muille infrastruktuurin hallinnoille.

5. Jos kapasiteettipyynnöitä ei voida täyttää ilman koordinointia, infrastruktuurin hallinnon on pyrittävä koordinoinnin avulla sovittamaan kaikki pyynnöt.

*25 artikla***Kapasiteetin niukkuus**

1. Jos pyydettyjen reittien koordinoinnin ja hakijoiden kuulemisen jälkeen ei ole mahdollista täyttää riittävällä tavalla kapasiteetihakemuksia, infrastruktuurin hallinnon on ilmoitettava välittömästi, että kyseinen infrastruktuurin osa on kapasiteetiltaan rajoitettua infrastruktuuria. Tämä on tehtävä myös sellaisen infrastruktuurin osalta, jonka voidaan ennakoita kärsivän kapasiteetin riittämättömyydestä lähitulevaisuudessa.

2. Jos infrastruktuuri on ilmoitettu kapasiteetiltaan rajoitetuksi infrastruktuuriksi, infrastruktuurin hallinnon on laadittava 28 artiklan mukainen kapasiteettia koskeva arviointi, ellei 29 artiklassa tarkoitettua kapasiteetin vahvistamissuunnitelmaa ole jo alettu panna täytäntöön.

3. Jos 8 artiklan 4 kohdan mukaisesti perityt maksut eivät ole tuottaneet tyydyttävää tulosta ja infrastruktuuri on julistettu kapasiteetiltaan rajoitetuksi infrastruktuuriksi, infrastruktuurin hallinto voi lisäksi soveltaa ensisijaisuusperusteita kapasiteetin käyttöoikeuden jakamiseen.

4. Ensisijaisuusperusteissa on otettava huomioon palvelun merkitys yhteiskunnalle suhteessa kaikkiin palveluihin, jotka jäävät sen vuoksi toteuttamatta. Tähän sisältyy muihin jäsenvaltioihin kohdistuvien vaikutusten huomioon ottaminen.

5. Rahtipalvelujen ja erityisesti kansainvälisten rahtipalvelujen merkitys on otettava riittävällä tavalla huomioon ensisijaisuusperusteita määritettäessä.

6. Infrastruktuurin hallinnon on kapasiteetiltaan rajoitettujen infrastruktuurien osalta ryhdyttävä riittäviin toimenpiteisiin sen varmistamiseksi, että se voi sopivassa määrin toteuttaa kiireellisiä pyyntöjä, jotka on ennakoitu tai jotka ovat olleet ennakoitavissa aikataulumenettelyn aikana. Sen on varmistettava, että mahdollisuudet toteuttaa näitä pyyntöjä ovat verrattavissa mahdollisuuksiin toteuttaa aikataulumenettelyn aikana tehtyjä pyyntöjä.

7. Kapasiteetiltaan rajoitettujen infrastruktuurien osalta noudatettavat menettelyt ja käytettävät perusteet on esitettävä verkkoselostuksessa.

*26 artikla***Kiireelliset pyynnöt**

1. Infrastruktuurin hallinnon on varmistettava, että se pystyy milloin tahansa vastaamaan yksittäisiä reittejä koskeviin pyyntöihin enintään viiden vuorokauden kuluessa. Tällaisia pyyntöjä koskevan keskimääräisen vastausajan on oltava alle kaksi vuorokautta.

2. Infrastruktuurin hallintojen on tarvittaessa suoritettava arviointi lopullisessa aikataulussa käytettävissä olevan varakapasiteetin tarpeesta, jotta ne voisivat vastata nopeasti ennakoitavissa oleviin kiireellisiin kapasiteettipyntöihin.

3. Infrastruktuurin hallinnon on varmistettava, että tiedot varakapasiteetista, jota voidaan käyttää kiireellisten pyyntöjen täyttämiseen, ovat kaikkien niiden vaatimukset täyttävien hakijoiden käytettävissä, jotka saattavat haluta käyttää kyseistä kapasiteettia.

4. Kunkin 21 artiklassa tarkoitettujen aikataulukauden osalta on julkaistava yleiset tilastot kiireellisten pyyntöjen vastausajoista sekä pyyntöjen tuloksista.

*27 artikla***Erikoistunut infrastruktuuri**

1. Ellei sopivia vaihtoehtoisia reittejä ole olemassa, rautatieinfrastruktuurin kapasiteetin katsotaan olevan kaikkien sellaisten palvelutyypin käytettävissä, jotka täyttävät linjan toimintaan vaadittavat ominaisuudet.

2. Jos on olemassa sopivia vaihtoehtoisia reittejä, infrastruktuurin hallinto voi asianomaisia osapuolia kuultuaan osoittaa tietyn infrastruktuurin määrätyn tyyppisen liikenteen käyttöön. Kun tällainen osoittaminen on tapahtunut, infrastruktuurin hallinto voi asettaa kyseisen liikennetyypin etusijalle kapasiteetin käyttöoikeuksia myöntäessään, sanotun kuitenkaan rajoittamatta perustamissopimuksen 85, 86 ja 90 artiklan soveltamista.

Osoittaminen ei saa estää muita liikennetyyppejä käyttämästä kyseistä infrastruktuuria, kun kapasiteettia on käytettävissä ja kun juna täyttää linjan toimintaan vaadittavat ominaisuudet.

3. Kun infrastruktuuri on osoitettu tiettyyn käyttöön edellä 2 kohdassa kuvatulla tavalla, tästä on kerrottava verkkoselostuksessa.

#### 28 artikla

##### Kapasiteettia koskeva arviointi

1. Edellä 25 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun kapasiteettia koskevan arvioinnin tarkoituksena on määrittää kapasiteetin rajoitukset, jotka estävät kapasiteettipyynnöiden riittävän täyttämisen, sekä ehdottaa menetelmiä, joilla lisäpyynnöt voidaan täyttää. Arvioinnissa määritellään rajoitusten syyt sekä toimenpiteet, joita rajoitusten poistamiseksi voitaisiin toteuttaa lyhyellä ja keskipitkällä aikavälillä.

2. Arviointi koskee infrastruktuuria, toimintatapoja, toimintaan sisältyvien palvelujen luonnetta ja kaikkien näiden tekijöiden vaikutusta kapasiteettiin. Ehdotettaviin toimenpiteisiin voivat sisältyä erityisesti palvelujen ohjaaminen toisille reiteille, palvelujen uudelleenajoittaminen, nopeudenmuutokset ja infrastruktuurin parantaminen.

3. Kapasiteettia koskevan arvioinnin suorittaa infrastruktuurin hallinto, jonka on arviointia laatiessaan kuultava kyseisen infrastruktuurin nykyisiä ja mahdollisia tuloja käyttäjiä.

4. Kapasiteettia koskeva arviointi on saatava päätökseen kahden kuukauden kuluessa siitä, kun infrastruktuuri on määritelty kapasiteetiltaan rajoitetuksi infrastruktuuriksi.

#### 29 artikla

##### Kapasiteetin vahvistamissuunnitelma

1. Infrastruktuurin hallinnon on esitettävä kapasiteetin vahvistamissuunnitelma kuuden kuukauden kuluessa edellä 28 artiklassa kuvatun kapasiteettia koskevan arvioinnin valmistumisesta.

2. Kapasiteetin vahvistamissuunnitelmaa laadittaessa on kuultava kyseisen kapasiteetiltaan rajoitetun infrastruktuurin käyttäjiä. Siinä on esitettävä syyt kapasiteetin rajoituksiin, vaihtoehtoja kapasiteetin vahvistamiseksi, liikenteen todennäköinen tuleva kehittyminen, infrastruktuurin kehittämistä koskevat rajoitukset, vaihtoehtoista aiheutuvat kustannukset, mukaan lukien todennäköiset käyttömaksuja koskevat muutokset, sekä kustannus-hyötyanalyysi mahdollisista kapasiteetin vahvistamiseksi toteutettavista toimenpiteistä.

3. Ehdotettavaan suunnitelmaan on sisällyttävä suunnitelma toteutettavista toimista ja toimenpiteiden toteuttamisen aikataulu.

4. Jos infrastruktuurin hallinto ei edisty kapasiteetin vahvistamissuunnitelmassa määritellyn toimintasuunnitelman toteuttamisessa, paitsi jos tämä johtuu hallinnosta itsestään riippumattomista syistä, sen on kyseistä infrastruktuuria käyttävien rautatieyritysten pyynnöstä keskeytettävä sellaisten maksujen periminen, joita peritään kyseisen infrastruktuurin kapasiteetin niukkuuden johdosta.

#### 30 artikla

##### Reittien käyttö

1. Infrastruktuurin hallintojen on asetettava 2, 3 ja 4 kohdassa kuvaillut ehdot niiden reittien käytölle, joiden käyttöluvun ne antavat vaatimukset täyttävälle hakijoille.

2. Kapasiteetiltaan rajoitetun infrastruktuurin osalta infrastruktuurin hallinnon on vaadittava reitin luovuttamista, jos reitillä on vähintään kuukauden mittaisen ajanjakson kuluessa käytetty vähemmän kuin 75 prosenttia sille varatusta kapasiteetista.

3. Infrastruktuurin niiden osien osalta, jotka edellyttävät koordinoitua, mutta jotka eivät ole kapasiteetiltaan rajoitettuja, infrastruktuurin hallinto voi vaatia reitin luovuttamista, jos reitillä on vähintään kuukauden mittaisen ajanjakson kuluessa käytetty vähemmän kuin 75 prosenttia sille varatusta kapasiteetista.

4. Infrastruktuurin hallinto voi esittää verkkoselostuksessa edellytykset, joiden avulla otetaan huomioon reittien aikaisemmat käyttöasteet määriteltäessä käyttöikeyden myöntämismenettelyjen tärkeysjärjestystä.

#### 31 artikla

##### Infrastruktuurikapasiteetti ylläpitoa varten

1. Infrastruktuurikapasiteettipyynnöt, jotka koskevat infrastruktuurikapasiteetin ylläpitoa, on esitettävä aikataulumenettelyn aikana.

2. Infrastruktuurin hallinnon on otettava riittävällä tavalla huomioon radan ylläpitoon varatun kapasiteetin vaikutus muihin vaatimukset täyttäviin hakijoihin.

#### 32 artikla

##### Riitojen sovittelu

1. Infrastruktuurin hallinnon on varmistettava, että mahdollisuus sovittelumenettelyyn, jossa voidaan tehdä päätös riita-asiasta kymmenen työpäivän kuluessa, on käytettävissä silloin, kun se myöntää rautatiekapasiteetin käyttöoikeuksia tai on osallisena yhteisessä organisaatiossa, joka myöntää kansainvälisen rautatiekapasiteetin



käyttöoikeuksia. Sovittelua käytetään infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämiseen liittyvissä riita-asioissa. Menettelyistä ja toimintatavoista on sovittava vaatimukset täyttäviä hakijoita kuullen, ja ne on julkaistava osana verkkoselostusta.

2. Jos sovittelu on tarpeen, kukin osapuoli maksaa itse omat kustannuksensa. Sovittelusta aiheutuvat lisäkustannukset jaetaan tasan osapuolten kesken.

3. Kun vaatimukset täyttävät hakijat ja infrastruktuurin hallinto tai infrastruktuurin hallintojen yhteinen organisaatio pyytävät sovittelua, niiden on sitouduttava toimittamaan kaikki päätöksen tekemisessä vaadittavat tiedot ja noudattamaan sovitteluelimen tekemää päätöstä.

#### IV LUKU

#### YLEISET TOIMENPITEET

##### 33 artikla

##### Sääntelyelin

1. Jäsenvaltioiden on perustettava sääntelyelin, sanotun kuintenkään rajoittamatta 32 artiklan soveltamista. Elemen on oltava organisaatioiltaan, rahoitukseltaan, oikeudelliselta rakenteeltaan ja päätöksenteoltaan riippumaton infrastruktuurin hallinnosta, maksujen perintäelimestä, käyttöoikeuksia myöntävästä elimestä tai vaatimukset täyttävistä hakijoista. Elemen on toimittava jäljempänä 2—8 kohdassa esitettyjen periaatteiden mukaisesti.

2. Yrityksellä on oltava oikeus vedota sääntelyelimeen, jos yritys katso tulleen kohdelluksi epäoikeudenmukaisesti, syrjityksi tai jollain muulla tavalla loukatuksi erityisesti infrastruktuurin hallinnon tekemisissä päätöksissä, jotka koskevat

- a) verkkoselostusta
- b) verkkoselostukseen sisältyviä perusteita
- c) käyttöoikeuden myöntämisenettä ja sen tuloksia
- d) maksujärjestelmää
- e) yrityksiltä perittävien tai perittäväksi tarkoitettujen infrastruktuurimaksujen suuruutta tai määräytymisperusteita.

3. Sääntelyelimen on varmistettava, että infrastruktuurin hallinnon asettamat maksut ovat tämän direktiivin II luvun mukaisia ja ketään syrjimättömiä. Edellä 9 artiklan

4 kohdassa tarkoitettujen infrastruktuurimaksujen suuruutta koskevat neuvottelut yritysten ja infrastruktuurin hallinnon välillä sallitaan ainoastaan, jos ne käydään sääntelyelimen valvonnan alaisina. Sääntelyelimen on puuttettava asiaan, jos neuvottelut todennäköisesti rikkovat tässä direktiivissä säädettyjä vaatimuksia.

4. Sääntelyelimellä on oikeus pyytää infrastruktuurin hallinnolta, vaatimukset täyttäviltä hakijoilta ja keneltä tahansa kyseisessä jäsenvaltiossa sijaitsevalta kolmannelta osapuolelta asiaa koskevia tietoja, jotka on toimitettava viipymättä.

5. Sääntelyelimen on käsiteltävä valitukset ja ryhdyttävä toimiin tilanteen korjaamiseksi kahden kuukauden kuluessa tietojen vastaanottamisesta.

6. Sääntelyelimen tekemä päätös sitoo kaikkia niitä, jotka kuuluvat päätöksen soveltamisalaan.

7. Jos muutoksenhaku koskee kieltäytymistä käyttöoikeuden myöntämisestä tai kapasiteetin tarjoamiseen liittyviä ehtoja, sääntelyelimen on joko vahvistettava, ettei infrastruktuurin hallinnon tekemää päätöstä tarvitse muuttaa, tai vaadittava päätöksen muuttamista sääntelyelimen esittämien ohjeiden mukaisesti.

8. Jäsenvaltioiden on toteutettava tarpeelliset toimenpiteet sen varmistamiseksi, että sääntelyelimen tekemät päätökset ovat oikeudellisen valvonnan alaisia.

##### 34 artikla

##### Turvallisuustodistus

1. Tämän artiklan 2 ja 3 kohdan mukaisesti toteutetaan järjestelyt turvallisuustodistusten antamiseksi rautatieyrityksille, jotka ovat sijoittuneet tai jotka sijoittuvat yhteisön alueelle, sekä niiden muodostamille kansainvälisille ryhmittymille, kun nämä yritykset ja ryhmittymät suorittavat direktiivin 91/440/ETY 10 artiklassa tarkoitettuja palveluja mainitussa artiklassa säädettyjen edellytysten mukaisesti.

2. Jäsenvaltioiden on säädettävä velvollisuudesta antaa turvallisuustodistus, jossa vahvistetaan rautatieyritykselle asetettavat turvallisuusvaatimukset turvallisen toiminnan takaamiseksi kyseisillä reiteillä.

3. Turvallisuustodistuksen saamista varten rautatieyrityksen on noudatettava yhteisön lainsäädännön mukaisia ja syrjimättömällä tavalla sovellettavia kansallisen lainsäädännön säännöksiä, joissa vahvistetaan rautatieliikennettä koskevat tekniset ja toiminnalliset vaatimukset sekä henkilökuntaan, liikkuvaan kalustoon ja yhtiön sisäiseen organisaatioon sovellettavat turvallisuusvaatimukset.

Yrityksen on erityisesti osoitettava, että henkilökunnalla, jonka yritys on palkannut kuljettamaan ja seuraamaan direktiivin 91/440/ETY 10 artiklassa tarkoitettuja palveluja suorittavia junia, on tarvittava koulutus, jotta se pystyy noudattamaan infrastruktuurin hallinnon soveltamia liikennesääntöjä ja junaliikenteen etuja silmällä pitäen asetettuja turvallisuusvaatimuksia.

Rautatieyrityksen on myös osoitettava, että julkinen viranomainen tai infrastruktuurin hallinto on hyväksynyt sen liikkuvan kaluston, josta nämä junat muodostuvat, ja että kalusto on tarkastettu käytettävään infrastruktuurin sovellettavien toimintasääntöjen mukaisesti. Turvallisuustodistuksen antaa sen jäsenvaltion tähän tarkoitukseen nimittämä viranomainen, jonka alueella infrastruktuuri sijaitsee.

### 35 artikla

#### Kertomus

Komission on neljän vuoden kuluttua tämän direktiivin voimaantulosta annettava neuvostolle kertomus, johon liittyy tarvittaessa ehdotuksia yhteisön toiminnan jatkamisesta.

### 36 artikla

#### Täytäntöönpano

Jäsenvaltioiden on saatettava voimaan tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolli-

set määräykset viimeistään 1 päivänä tammikuuta 2000. Niiden on ilmoitettava tästä komissiolle viipymättä.

Jäsenvaltioiden antamissa säädöksissä on viitattava direktiiviin tai niihin on liitettävä tällainen viittaus, kun ne virallisesti julkaistaan. Jäsenvaltioiden on säädettävä siitä, miten viittaukset tehdään.

### 37 artikla

#### Säädösten kumoaminen

Kumotaan asetus (ETY) N:o 2830/77, asetus (ETY) N:o 2183/78, päätös 82/529/ETY ja direktiivi 95/19/EY 36 artiklassa mainitusta päivästä alkaen.

### 38 artikla

#### Voimaantulo

Tämä direktiivi tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä*.

### 39 artikla

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

---

#### LIITE

Vähimmäiskäyttömahdollisuuksiin sisältyvät:

- kapasiteetihakemusten käsittely
- oikeus käyttää myönnettyä ratakapasiteettia
- vaihteiden ja risteysasemien käyttö
- junien ohjaus, mukaan lukien merkinanto, kulunvalvonta, lähettäminen ja viestintä sekä junien liikkeitä koskevien tietojen tarjonta
- kaikki muut tiedot, jotka tarvitaan sellaisen palvelun täytäntöönpanoon tai toimintaan, jota varten kapasiteetti on myönnetty.

Käyttöpalveluihin sisältyvät:

- polttoaineen tankkausmahdollisuus
- matkustaja-asemien, niihin kuuluvien rakennusten ja muiden varusteiden käyttömahdollisuus
- rahtiterminaalien käyttömahdollisuus
- järjestelyratapihojen käyttömahdollisuus

- e) junanmuodostuslaitteiden käyttömahdollisuus
- f) varastosivuraiteiden käyttömahdollisuus
- g) huoltolaitteiden ja muiden teknisten laitteiden käyttömahdollisuus.

Pakollisiin palveluihin sisältyvät:

- a) avunanto vakavissa onnettomuuksissa tai tavanomaisen junaliikenteen vakavissa häiriöissä
- b) poliisin puuttuminen asiaan välttämättömissä tapauksissa
- c) sen valvominen, että yritykset noudattavat turvallisuusstandardeja ja lainsäädäntöä.

Lisäpalveluihin sisältyvät:

- a) sähkönsiirtolaitteiden käyttö kuljetusvirran saamiseksi
- b) kuljetusvirta
- c) matkustajajunien esilämmitys
- d) polttoaineen toimitus
- e) junien järjestely
- f) yksilölliset sopimukset, jotka koskevat:
  - vaarallisten aineiden kuljetusten valvontaa,
  - muiden kuin tavanomaisten junien kulun avustamista.

Sivupalveluihin sisältyvät:

- a) televiestintäverkon käyttömahdollisuus
  - b) lisätietojen toimittaminen
  - c) liikkuvan kaluston tekninen tarkastus.
-

## III

(Tiedotteita)

## KOMISSIO

## Tarjouskilpailujen tulokset (yhteisön elintarvikeapu)

(98/C 321/08)

neuvoston asetuksen (EY) N:o 1296/96 yleisistä yksityiskohtaisista säännöistä yhteisön elintarvikeapuna toimitettavien tuotteiden hankinnasta 16 päivänä joulukuuta 1997 annetun komission asetuksen (EY) N:o 2519/97 9 artiklan 7 kohdan mukaisesti

(Euroopan yhteisöjen virallinen lehti L 346, 17. joulukuuta 1997, sivu 23)

6., 12. ja 13. lokakuuta 1998

Asetus/ päätös (EY) N:o	Erä	Toimi N:o	Vastaanottaja	Tuote	Määrä (t)	Toimi- tusvaihe	Tarjouskilpailun voittaja	Tarjouskil- pailuhinta (ecua/t)
2006/98	A	41/98	WFP/Etiopia	BLT	25 000	EMB	Glencore Grain Rotterdam BV — Rotterdam (NL)	87,21
2044/98	A	759/96, 242 + 243/97	EuronAid/...	LEPv	180	EMB	Hoogwegt International BV — Arnhem (NL)	1 259,00
2065/98	A	757/96, 236 + 237/97	EuronAid/...	HCOLZ	285	EMB	Cebag Belgium NV — Antwerpen (B)	739,79
	B	1505/95	Peru	HSOJA	2 800	DEB	AOH Algemene Oliehandel BV — Utrecht (NL)	742,67
2066/98	A	238 + 239/97	EuronAid/Madagascar	FBLT	120	EMB	United Belgian Mills NV — Antwerpen (B)	139,95
	B	756/96	EuronAid/Haiti	CBR/M/L	960	EMB	Arroces y Cereales SA — Oliva (E)	292,00
	C	758/96	EuronAid/Uganda	CBR/M/L	961	EMB	Arroces y Cereales SA — Oliva (E)	292,00

BLT:	Tavallinen vehnä	FMAI:	Maissijauho	BPJ:	Häränlihaa omassa liemessään
FBLT:	Tavallisesta vehnästä valmistetut hienot jauhot	B:	Voi	CB:	Comed beef
CBL:	Pitkäjyväinen kokonaan hiottu riisi	GMAI:	Maissirouheet	COR:	Korinit
CBM:	Keskipitkäjyväinen kokonaan hiottu riisi	LENP:	Täysmaitojauhe	BABYF:	Babyfood
CBR:	Lyhytjyväinen kokonaan hiottu riisi	LDEP:	Vähärasvainen maitojauhe	LHE:	Runsaasti energiaa sisältävä maito
BRI:	Rikkoutuneet riisinjyvät	LEP:	Rasvaton maitojauhe	Lsub1:	Äidinmaidonvastike
FHAF:	Kaurahiutaleet	LEPv:	Rasvaton vitamiinoitu maitojauhe	Lsub2:	Pienten lasten maitovalmiste
FROf:	Sulatejuusto	CT:	Tomaattitiiviste	PAL:	Makaronivalmisteet
WSB:	Vehnä-soijasekoitus	CM:	Makrillisäilykkeet	PISUM:	Rikotut herneet
SUB:	Sokeri	BISC:	Hyvin proteiinipitoiset keksit	FEQ:	Härkäpavut ( <i>Vicia Faba Equina</i> )
ORG:	Ohra	BO:	Voiöljy	FABA:	Härkäpavut ( <i>Vicia Faba Major</i> )
SOR:	Durra	HOLI:	Oliiviöljy	SAR:	Sardiinit
DUR:	Makaroni- eli durumvehnä	HCOLZ:	Puhdistettu rapsiöljy	DEB:	Toimitettu purkusatamaan — purettu
GDUR:	Makaroni- eli durumvehnästä valmistetut karkeat jauhot	HPALM:	Osittain puhdistettu palmuöljy	DEN:	Toimitettu purkusatamaan — ei purettu
MAI:	Maissi	HSOJA:	Puhdistettu soijaöljy	EMB:	Toimitettu lastausatamaan
		HTOUR:	Puhdistettu auringonkukkaöljy	DEST:	Toimitettu määräpaikkaan
				EXW:	Toimitus vapaasti tehtaalla

**WWW-sivu tekstiilituotteiden kiintiötasoja koskeville tiedoille — Neuvoston asetus (EY)  
N:o 3030/93 <sup>(1)</sup> ja (EY) N:o 517/94 <sup>(2)</sup>**

(98/C 321/09)

Euroopan komissio hallinnoi yhteisön tasolla tuontilupien myöntämistä sellaisille tekstiilituotteille, joihin sovelletaan määrällisiä rajoituksia (kiintiöt) ja valvontatoimenpiteitä (asetuksen (EY) N:o 3030/93 ja (EY) N:o 517/94 mukaisesti), elektronisen monipalveluverkon avulla, josta käytetään lyhennettä SIGL (Système intégré de gestion de licences, yhtenäinen lisenssin hallinnointijärjestelmä). SIGL on Euroopan komission ja tuontiluvat jäsenvaltioissa myöntävien viranomaisten välinen tietokonejärjestelmä.

Kiintiöiden käyttöastetta ja valvontatoimenpiteiden alaisuudessa tuotujen tuotteiden määriä koskevat tiedot on saatavissa 29. päivästä heinäkuuta 1998 alkaen Internetistä seuraavalta WWW-sivulta: <http://sigl.ccc.eu.int> Kyseinen WWW-sivu on suuren yleisön käytettävissä veitotuksesta ja ilman salasanaa.

WWW-sivulla olevat tiedot perustuvat määrällisten rajoitusten (kiintiöt) käyttöön ja valvontatoimenpiteiden alaisuudessa tuotujen tuotteiden määriin tekstiililuokittain. Tiedot päivitetään joka toinen tunti. Tekstiilituotteita koskevan kiintiön käyttöaste perustuu niiden tiettyyn tekstiilituoteluokkaan kuuluvien tavaroiden määrään, joille jäsenvaltioiden viranomaiset ovat antaneet tuontiluvat ja jotka on luettu kyseiseen määrälliseen rajoitukseen.

WWW-sivulta löytyvät seuraavat tiedot:

- viejäm maiden osalta: suorista kiintiöistä käytetyt määrät ja valvontatoimenpiteiden alaisuudessa tuotujen tuotteiden määrät kiintiövuotta kohti;
- tekstiililuokkien osalta: suorista kiintiöistä käytetyt määrät ja valvontatoimenpiteiden alaisuudessa tuotujen tuotteiden määrät kaikkien asianomaisten viejäm maiden osalta kiintiövuotta kohti;

- viejäm maiden osalta: ulkoista jalostusmenettelyä koskevista kiintiöistä käytetyt määrät kiintiövuotta kohti;
- tekstiililuokkien osalta: kaikkien asianomaisten viejäm maiden ulkoista jalostusmenettelyä koskevista kiintiöistä käytettävät määrät kiintiövuotta kohti.

Jokaisen haun osalta on saatavissa seuraavat tiedot:

- kiintiötaso (= tietylle kiintiövuodelle vahvistettu määrällinen rajoitus);
- tosiasiallinen taso (= kiintiötaso sellaisena kuin se on mukautettuna asianomaisissa säädöksissä annettujen joustoa koskevien säännösten soveltamisen johdosta);
- määrä, jolle on annettu lisenssi (= tavaramäärät, joille jäsenvaltioiden lisenssiviranomaiset ovat myöntäneet tuontiluvat ja jotka on luettu kyseiseen määrälliseen rajoitukseen);
- jäljellä oleva määrä (= määrät, joihin ei ole käytettävissä kiintiötä siihen saakka tai ennen kuin tosiasiallinen taso mukautetaan joustoa koskevia säännöksiä soveltamalla);
- kiintiötason käyttö prosentteina ilmaistuna (= kiintiötasosta käytetty määrä);
- tosiasiallisen tason käyttö prosentteina ilmaistuna (= tosiasiallisesta tasosta käytetty määrä).

Lisäksi ulkoista jalostusmenettelyä koskevien kiintiöiden tosiasialliset tasot on jaoteltu edelleen niin sanotuille perinteisille tuojille ja muille tuojille ("uudet toimijat") vahvistettuihin määriin.

<sup>(1)</sup> EYVL L 275, 8.11.1993, s. 1, sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna komission asetuksella (EY) N:o 1053/98 (EYVL L 151, 21.5.1998, s. 10).

<sup>(2)</sup> EYVL L 67, 10.3.1994, s. 1, sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna komission asetuksella (EY) N:o 1457/97 (EYVL L 199, 26.7.1997, s. 6).