

# Euroopan unionin virallinen lehti

# C 70 E

50. vuosikerta

Suomenkielinen laitos

Tiedonantoja ja ilmoituksia

27. maaliskuuta 2007

Ilmoitusnumero

## Sisältö

Sivu

III Valmistelevat säädökset

**Neuvosto**

2007/C 70 E/01

Neuvoston 11 päivänä joulukuuta 2006 Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 251 artiklassa tarkoitettua menettelyä noudattaen vahvistama yhteinen kanta (EY) N:o 2/2007 Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen antamiseksi rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista sekä neuvoston asetusten (ETY) N:o 1191/69 ja (ETY) N:o 1107/70 kumoamisesta ..... 1

2007/C 70 E/02

Neuvoston 11 päivänä joulukuuta 2006 Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 251 artiklassa tarkoitettua menettelyä noudattaen vahvistama yhteinen kanta (EY) N:o 3/2007 Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen antamiseksi yhteisistä siviili-ilmailun turvaamista koskevista säännöistä ja asetuksen (EY) N:o 2320/2002 kumoamisesta <sup>(1)</sup> ..... 21



(<sup>1</sup>) ETA:n kannalta merkityksellinen teksti

## III

(Valmistelevat säädökset)

## NEUVOSTO

## Neuvoston 11 päivänä joulukuuta 2006 vahvistama

## YHTEINEN KANTA (EY) N:o 2/2007,

## Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi (EY) N:o .../2007 rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista sekä neuvoston asetusten (ETY) N:o 1191/69 ja (ETY) N:o 1107/70 kumoamisesta

(2007/C 70 E/01)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO,  
jotka

ottavat huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 71 ja 89 artiklan,

ottavat huomioon komission ehdotuksen,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon <sup>(1)</sup>,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon <sup>(2)</sup>,

noudattavat perustamissopimuksen 251 artiklassa määrättyä menettelyä <sup>(3)</sup>,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Perustamissopimuksen 16 artiklassa vahvistetaan yleistä taloudellista etua koskevien palvelujen tärkeä asema unionin yhteisten arvojen joukossa.
- (2) Perustamissopimuksen 86 artiklan 2 kohdan mukaan yrityksiin, jotka tuottavat yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja, sovelletaan perustamissopimuksen määräyksiä ja varsinkin kilpailusääntöjä siltä osin kuin ne eivät oikeudellisesti tai tosiasiallisesti estä yrityksiä hoitamasta niille uskottuja erityistehtäviä.
- (3) Perustamissopimuksen 73 artikla on erityismääräys (*lex specialis*) suhteessa 86 artiklan 2 kohtaan. Siinä vahvistetaan säännöt, joita sovelletaan julkisista palveluista maksettaviin korvauksiin maaliikennealalla.

(4) Komission 12 päivänä syyskuuta 2001 julkaiseman valkoisen kirjan "Eurooppalainen liikennepolitiikka 2010: valintojen aika" päätavoitteita ovat turvallisten, tehokkaiden ja korkealaatuisten henkilöliikennepalvelujen takaaminen säännellyllä kilpailulla, joka samalla takaa julkisten henkilöliikennepalvelujen avoimuuden ja suorituskyvyn, ottaen huomioon sosiaaliset ja ympäristöön ja aluekehitykseen liittyvät tekijät, tai tiettyjen hintaehtoisten tarjoaminen määrätuille matkustajaryhmille, kuten eläkeläisille, sekä sellaisten eri jäsenvaltioista peräisin olevien kuljetusyritysten välisten erojen poistaminen, jotka voivat väaristää kilpailua merkittävästi.

(5) Monet yleisen taloudellisen edun kannalta välttämättömät maaliikenteen henkilöliikennepalvelut eivät voi nykyään toimia kaupalliselta pohjalta. Jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten on voitava toteuttaa toimia tällaisten palvelujen tarjonnan varmistamiseksi. Menetelmiin, joita toimivaltaiset viranomaiset voivat käyttää varmistukseen julkisten henkilöliikennepalvelujen tarjonnan, kuuluvat muun muassa seuraavat: yksinoikeuksien myöntäminen julkisen liikenteen harjoittajille, taloudellisen korvauksen antaminen julkisen liikenteen harjoittajille sekä kaikkiin liikenteenharjoittajiin sovellettavien julkisen liikenteen harjoittamista koskevien yleisten sääntöjen asettaminen. Jos jäsenvaltiot päättävät tämän asetuksen mukaisesti olla soveltamatta tätä asetusta tiettyihin yleisiin sääntöihin, niihin olisi sovellettava yleistä valtioneuvon koskevaa järjestelyä.

(6) Monet jäsenvaltiot ovat saattaneet voimaan lainsäädäntöä, joka antaa mahdollisuuden myöntää yksinoikeuksia sekä tehdä julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia avointen ja oikeudenmukaisten kilpailumenettelyjen perusteella ainakin osassa niiden julkisen liikenteen markkinoita. Tämän vaikutuksesta jäsenvaltioiden välinen kauppa on kehittynyt merkittävästi, ja monet julkisen liikenteen harjoittajat tarjoavat nykyään julkisia

<sup>(1)</sup> EUVL C 195, 18.8.2006, s. 20.

<sup>(2)</sup> EUVL C 192, 16.8.2006, s. 1.

<sup>(3)</sup> Euroopan parlamentin lausunto, annettu 14. marraskuuta 2001 (EYVL C 140 E, 13.6.2002, s. 262), neuvoston yhteinen kanta, vahvistettu 11 päivänä joulukuuta 2006, ja Euroopan parlamentin kanta, vahvistettu ... (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä).

henkilöliikennepalveluja useammassa kuin yhdessä jäsenvaltiossa. Kansallisen lainsäädännön muutokset ovat kuitenkin johtaneet sovellettujen menettelyjen väliin eroihin ja luoneet oikeudellista epävarmuutta julkisen liikenteen harjoittajien oikeuksista ja toimivaltaisten viranomaisten velvollisuuksista. Julkisten palvelujen käsitteeseen rautatie-, maantie- ja sisävesiliikenteessä olennaisesti kuuluvia velvoitteita koskevista jäsenvaltioiden toimenpiteistä 26 päivänä kesäkuuta 1969 annettussa asetuksessa (ETY) N:o 1191/69<sup>(1)</sup> ei säädetä siitä, miten julkisia palveluhankintoja koskevat sopimukset olisi tehtävä yhteisössä, eikä myöskään siitä, missä tapauksissa ne olisi kilpailutettava. Asiaa koskeva yhteisön lainsäädäntö olisi siis syytä saattaa ajan tasalle.

- (7) Tehdyt tutkimukset ja sellaisissa jäsenvaltioissa saadut kokemukset, joissa julkisen liikenteen alalla on ollut kilpailua jo useiden vuosien ajan, osoittavat, että liikenteenharjoittajien välisen säännellyn kilpailun käyttöönotto asianmukaisin suojoitoimenpitein lisää palvelujen houkuttelevuutta ja innovatiivisuutta ja alentaa niiden hintaa eikä haittaa julkisen liikenteen harjoittajille määrättyjen erityistehtävien suorittamista. Eurooppa-neuvosto on tukenut tätä lähestymistapaa 28 päivänä maaliskuuta 2000 käynnistetyn niin sanotun Lissabonin prosessin yhteydessä pyytämällä komissiota, neuvostoa ja jäsenvaltioita toimivaltansa puitteissa ”nopeuttamaan markkinoiden vapauttamista sellaisilla aloilla kuin ... liikenne”.
- (8) Henkilöliikenteen markkinoiden, joilla sääntely on purettu ja joilla ei ole yksinoikeuksia, olisi saatava säilyttää erityispiirteensä ja toimintatapansa siltä osin kuin ne ovat perustamissopimuksessa asetettujen vaatimusten mukaisia.
- (9) Jotta kaikki toimivaltaiset viranomaiset voisivat järjestää julkisen henkilöliikenteen palvelut tavalla, joka parhaiten vastaa kansalaisten tarpeita, viranomaisten on voitava valita vapaasti julkisen liikenteen harjoittaja, pienten ja keskiuurten yritysten edut huomioon ottaen, tässä asetuksessa säädettyjen edellytysten mukaisesti. Avoimuusperiaatteen, kilpailevien liikenteenharjoittajien yhdenvertaisen kohtelun periaatteen ja suhteellisuusperiaatteen noudattamisen varmistamiseksi on olennaisen tärkeää, että korvauksia tai yksinoikeuksia myönnettäessä toimivaltaisen viranomaisen ja valitun julkisen liikenteen harjoittajan välisessä julkisia palveluhankintoja koskevassa sopimuksessa määritetään julkisen palvelun veloitteiden luonne sekä sovitut korvaukset. Sopimuksen muoto tai nimitys voi vaihdella jäsenvaltion oikeudellisen järjestelmän mukaan.
- (10) Toisin kuin asetuksessa (ETY) N:o 1191/69, jonka soveltamisalaan kuuluvat myös sisävesien julkiset henkilöliikennepalvelut, tässä asetuksessa ei pidetä suositeltavana säännellä julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten tekemistä kyseisellä erityisalalla. Sisävesien julkisten henkilöliikennepalvelujen järjestämiseen on näin ollen sovellettava perustamissopimuksen yleisiä periaatteita,

elleivät jäsenvaltiot päättää soveltaa mainittuun alaan tätä asetusta. Tämän asetuksen säännökset eivät estä sisävesien palvelujen sisällyttämistä laajempaan taajaman, seudun tai alueen julkisen henkilöliikenteen verkkoon.

- (11) Toisin kuin asetuksessa (ETY) N:o 1191/69, jonka soveltamisalaan kuuluvat myös tavaraliikenteen palvelut, tässä asetuksessa ei ole perusteltua säännellä julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten tekemistä kyseisellä erityisalalla. Kolmen vuoden kuluttua tämän asetuksen voimaantulosta tavaraliikenteen palvelujen järjestämiseen on näin ollen sovellettava perustamissopimuksen yleisiä periaatteita.
- (12) Yhteisön oikeuden kannalta ei ole merkitystä sillä, ovatko julkisten henkilöliikennepalvelujen tuottajina julkiset vai yksityiset yritykset. Tämä asetus perustuu puolueettomuusperiaatteeseen, kun on kyse perustamissopimuksen 295 artiklan mukaisista omistusoikeutta koskevista säännöistä, perustamissopimuksen 16 artiklan mukaiseen periaatteeseen, joka koskee jäsenvaltioiden vapautta määrittellä yleistä taloudellista etua koskevia palveluja, sekä perustamissopimuksen 5 artiklassa tarkoitettuihin toissijaisuus- ja suhteellisuusperiaatteeseen.
- (13) Eräitä palveluja, jotka liittyvät usein tiettyyn infrastruktuuriin, tarjotaan lähinnä niiden historiallisen merkityksen tai matkailuarvon vuoksi. Koska tällaisilla toimintoilla on selvästi toinen tarkoitus kuin julkisen henkilöliikenteen tarjoamisella, niiden ei tarvitse kuulua julkisen palvelun vaatimuksiin sovellettavien sääntöjen ja menettelyjen soveltamisalaan.
- (14) Kun toimivaltaiset viranomaiset vastaavat julkisen liikenneverkon organisoinnista, liikennepalvelun tosiasiallisen toteuttamisen lisäksi tämä organisointi voi sisältää useita muita toimintoja ja tehtäviä, jotka toimivaltaisten viranomaisten on voitava joko suorittaa itse tai antaa kokonaan tai osittain ulkopuolisen tahon tehtäväksi.
- (15) Pitkäaikaiset sopimukset voivat johtaa siihen, että markkinat suljetaan tarpeettoman pitkäksi ajaksi, mikä vähentää kilpailupaineeseen liittyviä etuja. Jotta kilpailu vääristyisi mahdollisimman vähän ja jotta samalla voitaisiin varmistaa palvelujen laatu, julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten olisi oltava määräaikaista. Julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten pidentämisen enintään puolella niiden alkuperäisestä kestosta on kuitenkin oltava mahdollista silloin, kun julkisen liikenteen harjoittajan on investoitava omaisuuteen, jonka hankintamenojen poisto-aika on poikkeuksellisen pitkä, ja perustamissopimuksen 299 artiklassa määriteltyjen syrjäisimpien alueiden osalta niihin liittyvistä erityispiirteistä ja rajoituksista johtuen. Lisäksi, jos julkisen liikenteen harjoittaja tekee poikkeuksellisen suuria investointeja infrastruktuuriin tai liikkuvaan kalustoon ja ajoneuvoihin, pidentämisen pitäisi olla mahdollista tätä pidemmäksi ajaksi, edellyttäen, että sopimus tehdään oikeudenmukaista tarjouskilpailumenettelyä noudattaen.

<sup>(1)</sup> EYVL L 156, 28.6.1969, s. 1, asetus sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna asetuksella (ETY) N:o 1893/91 (EYVL L 169, 29.6.1991, s. 1).

- (16) Jos julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen tekeminen voi johtaa julkisen liikenteen harjoittajan vaihtumiseen, toimivaltaisten viranomaisten olisi voitava velvoittaa valitut julkisen liikenteen harjoittajat soveltamaan työntekijöiden oikeuksien turvaamista yrityksen tai liikkeen taikka yritys- tai liiketoiminnan osan luovutuksen yhteydessä koskevan jäsenvaltion lainsäädännön lähentämisestä 12 päivänä maaliskuuta 2001 annetun neuvoston direktiivin 2001/23/EY<sup>(1)</sup> säännöksiä. Tämä direktiivi ei estä jäsenvaltioita turvaamasta muita kuin direktiivissä 2001/23/EY tarkoitettujen työntekijöiden oikeuksien siirtoa koskevia ehtoja ja ottamasta siinä yhteydessä tarvittaessa huomioon kansallisissa laeissa, asetuksissa tai hallinnollisissa määräyksissä tai työmarkkinaosapuolten välillä tehdyissä työehtosopimuksissa tai muissa työmarkkinaosapuolten välisissä sopimuksissa vahvistetut työehtoihin liittyvät vaatimukset.
- (17) Toimivaltaiset viranomaiset voivat toissijaisuusperiaatteen mukaisesti asettaa julkisen palvelun velvoitteille halutessaan laatuvaatimuksia, jotka koskevat esimerkiksi työoloja koskevia vähimmäisehtoja, matkustajan oikeuksia, liikuntarajoitteisten henkilöiden tarpeita tai ympäristön-suojelua.
- (18) Jollei kansallisen lainsäädännön asiaa koskevista säännöksistä muuta johdu, paikallisilla viranomaisilla, tai ellei sellaisia ole, kansallisilla viranomaisilla, on mahdollisuus tarjota itse julkisia henkilöliikennepalveluita hallintoalueellaan tai antaa ne sisäisen liikenteenharjoittajan hoidettavaksi ilman kilpailumenettelyä. Tätä sisäisen tuotannon mahdollisuutta on kuitenkin valvottava tarkasti, jotta varmistetaan tasapuoliset kilpailuedellytykset. Integroituja julkisia henkilöliikennepalveluja tarjoavan toimivaltaisen viranomaisen tai viranomaisten ryhmittymän yhdessä tai jäsentensä välityksellä olisi huolehdittava tarvittavasta valvonnasta. Lisäksi itse liikennepalveluja tarjoavaa toimivaltaista viranomaista tai sisäistä liikenteenharjoittajaa olisi estettävä osallistumasta tarjouskilpailumenettelyyn tämän viranomaisen hallintoalueen ulkopuolella. Sisäistä liikenteenharjoittajaa valvovan viranomaisen olisi myös voitava estää tätä liikenteenharjoittajaa osallistumasta hallintoalueellaan järjestettyihin tarjouskilpailuihin. Sisäisen liikenteenharjoittajaa toimintaa koskevat rajoitukset eivät vaikuta mahdollisuuteen tehdä julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia ilman tarjouskilpailua, jos ne koskevat rautatieliikennettä mutteivät muita raideliikennemuotoja kuten metro- tai raitioliikennettä. Lisäksi raskasta raideliikennettä koskevien sopimusten tekeminen ilman tarjouskilpailua ei vaikuta toimivaltaisen viranomaisen mahdollisuuteen tehdä sisäisen liikenteenharjoittajan kanssa julkisia henkilöliikennepalveluja koskevia sopimuksia muiden raideliikennemuotojen, kuten metro- tai raitioliikenteen, osalta.
- (19) Alihankinta saattaa tehostaa julkista henkilöliikennettä, ja sen ansiosta muutkin yritykset kuin julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen saanut julkisen liikenteen harjoittaja voivat osallistua markkinoille. Julkisten varojen järkevän käytön kannalta toimivaltaisten viranomaisten olisi kuitenkin voitava määrittää julkisia henkilöliikennepalveluja koskevien alihankintasopimusten tekemistä koskevat säännöt, erityisesti sisäisen liikenteenharjoittajan suorittamien palvelujen osalta. Alihankkijaa ei saisi myöskään estää osallistumasta tarjouskilpailuihin toimivaltaisten viranomaisten hallintoalueella. Toimivaltaisen viranomaisen tai sen sisäisen liikenteenharjoittajan on valittava alihankkija yhteisön oikeuden mukaisesti.
- (20) Kun viranomaisen päättää antaa yleishyödyllisen palvelutehtävän ulkopuoliselle taholle, sen on valittava julkisen liikenteen harjoittaja perustamissopimuksen 43-49 artiklasta johtuva julkisia hankintoja ja käyttöoikeussopimuksia koskevan yhteisön oikeuden sekä avoimuusperiaatteen ja yhtäläisen kohtelun periaatteen mukaisesti. Tämän asetuksen säännösten tarkoituksena ei ole vaikuttaa viranomaisten velvoitteisiin, joita niillä on julkisia hankintoja koskevien direktiivien perusteella, silloin kun julkisia palveluhankintoja koskevat sopimukset kuuluvat niiden soveltamisalaan.
- (21) Joitakin tarjouskilpailuja varten toimivaltaisten viranomaisten on tarpeen määritellä ja kuvata monimutkaisia järjestelmiä. Sen vuoksi näillä viranomaisilla olisi oltava oikeus neuvotella tällaisessa tapauksessa sopimuksia tehdessään yksityiskohdista joidenkin tai kaikkien mahdollisten julkisen liikenteen harjoittajien kanssa sen jälkeen, kun tarjoukset on jätetty.
- (22) Tarjouskilpailumenettelyn ei pitäisi olla pakollisena edellytyksenä julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen tekemiselle silloin, kun sopimuksen arvo on pieni tai se koskee lyhyitä matkoja. Silloin kun sopimuksen arvo on suurempi tai se koskee pidempiä matkoja, toimivaltaisten viranomaisten olisi voitava ottaa huomioon pienten ja keskisuurten yritysten erityistarpeet. Toimivaltaisilla viranomaisilla ei tulisi olla oikeutta jakaa sopimuksia tai verkostoja tarjouskilpailun välttämiseksi.
- (23) Kun palvelujen tarjoaminen on vaarassa keskeytyä, toimivaltaisilla viranomaisilla pitäisi olla oikeus toteuttaa ennen uuden julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen tekemistä lyhytaikaisia kiireellisiä toimia, jotka ovat kaikkien tässä asetuksessa säädettyjen sopimuksen tekoa koskevien ehtojen mukaisia.
- (24) Rautateiden julkisiin henkilöliikennepalveluihin liittyviä suuria investointeja ja infrastruktuurikustannuksia koskevia erityiskysymyksiä. Komissio teki maaliskuussa 2004 ehdotuksen yhteisön rautateiden kehittämisestä 29 päivänä heinäkuuta 1991 annetun neuvoston direktiivin 91/440/ETY<sup>(2)</sup> muuttamisesta siten, että kaikille yhteisön rautatieyrityksille annetaan mahdollisuus käyttää kaikkien jäsenvaltioiden infrastruktuuria kansainvälisen matkustajaliikenteen harjoittamiseen. Tämän asetuksen tarkoituksena on laatia lainsäädäntökehys julkisia palveluhankintoja koskeviin sopimuksiin liittyville korvauksille ja/tai yksinoikeuksille, muttei rautatieliikenteen palvelumarkkinoiden avaaminen edelleen.

(1) EYVL L 82, 22.3.2001, s. 16.

(2) EYVL L 237, 24.8.1991, s. 25, direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2004/51/EY (EUVL L 164, 30.4.2004, s. 164).

- (25) Koska kyseessä ovat julkiset palvelut, tämä asetus antaa kullekin toimivaltaiselle viranomaiselle mahdollisuuden valita julkisista henkilöliikennepalveluista vastaava liikenteenharjoittaja julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen kautta. Ottaen huomioon jäsenvaltioiden alueellisten järjestelyjen erot, on perusteltua, että toimivaltaiset viranomaiset voivat tehdä rautatieliikenteen julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia ilman tarjouskilpailua.
- (26) Toimivaltaisten viranomaisten myöntämät korvaukset julkisen palvelun veloitteen täyttämistä aiheutuneiden kustannusten kattamiseksi olisi laskettava siten, että vältetään liiallisia korvauksia. Kun toimivaltainen viranomainen aikoo tehdä julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen ilman tarjouskilpailua, sen olisi noudatettava myös yksityiskohtaisia sääntöjä, joilla varmistetaan asianmukainen korvaus ja joilla pyritään tehokkaisiin ja korkealaatuisiin palveluihin.
- (27) Ottamalla liitteessä esitettyssä laskentamallissa asianmukaisesti huomioon julkista palvelua koskevien veloitteiden täyttämisen vaikutukset julkisen henkilöliikenteen kysyntään toimivaltainen viranomainen ja julkisen liikenteen harjoittaja voivat todistaa vältäneensä liialliset korvaukset.
- (28) Suunnitellessaan julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen tekemistä, lukuun ottamatta kiireellisiä toimia ja lyhyitä matkoja koskevia sopimuksia, toimivaltaisten viranomaisten olisi toteutettava tarvittavat toimet tiedottaakseen vähintään vuosi etukäteen, että ne aikovat tehdä tällaisen sopimuksen, jotta mahdolliset julkisen liikenteen harjoittajat ehtivät reagoida.
- (29) Ilman tarjouskilpailua tehtyjen julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten avoimuutta olisi lisättävä.
- (30) Koska toimivaltaiset viranomaiset ja julkisen liikenteen harjoittajat tarvitsevat aikaa sopeutuakseen tämän asetuksen säännöksiin, siirtymäkausijärjestelyt ovat tarpeen. Jotta julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia voitaisiin tehdä asteittain tämän asetuksen mukaisesti, jäsenvaltioiden olisi toimitettava edistymisestään komissiolle kertomus kuuden kuukauden kuluessa siirtymäkauden ensimmäisen puoliskon jälkeen. Komissio voi ehdottaa tarvittavia toimenpiteitä näiden kertomusten perusteella.
- (31) On todennäköistä, että toimivaltaiset viranomaiset aloittavat siirtymäkauden aikana tämän asetuksen säännösten soveltamisen eri ajankohtina. Sen vuoksi on mahdollista, että sellaisilta markkinoilta tulevat julkisen liikenteen harjoittajat, joihin tämän asetuksen säännökset eivät ole vielä vaikuttaneet, voivat kyseisen kauden aikana tehdä julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia koskevia tarjouksia markkinoilla, jotka on aikaisemmin avattu säänneltylle kilpailulle. Välttääkseen oikeasuhtaisen toimen avulla epätasapainon julkisen liikenteen markkinoiden avaamisessa, toimivaltaisilla viranomaisilla olisi oltava mahdollisuus kieltäytyä siirtymäkauden jälkimmäisellä puoliskolla sellaisten yritysten tarjouksista, joiden tarjoamien julkisten liikennepalvelujen arvosta enemmän kuin puolet ei perustu tämän asetuksen mukaisiin sopimuksiin. Edellytyksenä on, että tätä mahdollisuutta käytetään ilman syrjintää ja siitä päätetään ennen tarjouspyynnön esittämistä.
- (32) Euroopan yhteisöjen tuomioistuin on todennut asiassa C-280/00, Altmark Trans GmbH, 24. heinäkuuta 2003 antamansa tuomion (\*) 87-95 kohdassa, etteivät julkisista palveluista maksettavat korvaukset ole perustamissopimuksen 87 artiklassa tarkoitettuja etuja, jos neljä kumulatiivista edellytystä täyttyy. Jos nämä edellytykset eivät täyty mutta perustamissopimuksen 87 artiklan 1 kohdan yleiset soveltamisedellytykset täyttyvät, julkisista palveluista maksettavat korvaukset ovat valtiontukea, johon sovelletaan perustamissopimuksen 73, 86, 87 ja 88 artiklaa.
- (33) Julkisista palveluista maksettavat korvaukset voivat olla tarpeellisia maaliikenteen henkilöliikenteen alalla, jotta julkisista palveluista vastaavat yritykset voivat toimia sellaisten periaatteiden pohjalta ja sellaisissa olosuhteissa, jotka tekevät niiden tehtävien täyttämisen mahdolliseksi. Tällaiset korvaukset voivat olla tietyin edellytyksin perustamissopimuksen mukaisia sen 73 artiklan nojalla. Ensinnäkin korvauksen tarkoituksena on oltava sellaisten palvelujen tarjonnan varmistaminen, jotka ovat tosiasiallisesti perustamissopimuksessa tarkoitettuja yleishyödyllisiä palveluja. Toiseksi kilpailun perusteettoman vääristymisen ehkäisemiseksi korvaukset eivät saa ylittää sitä, mikä on tarpeen julkisen palvelun veloitteiden täyttämistä aiheutuneiden nettokustannusten kattamiseksi, ottaen huomioon kyseisestä toiminnasta saadut tulot ja kohtuullisen voiton.
- (34) Toimivaltaisten viranomaisten tämän asetuksen säännösten mukaisesti maksamista korvauksista ei siis tarvitse tehdä perustamissopimuksen 88 artiklan 3 kohdassa määrättyä ennakkoilmoitusta.
- (35) Tällä asetuksella korvataan asetus (ETY) N:o 1191/69, joten mainittu asetus olisi kumottava. Kolmen vuoden siirtymäkaudella helpotetaan sellaisten julkisille tavaraliikennepalveluille maksettujen korvausten vähittäistä lopettamista, joihin komissio ei ole antanut lupaa perustamissopimuksen 73, 86, 87 ja 88 artiklan mukaisesti. Muiden kuin tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluviin julkisiin henkilöliikennepalveluihin liittyvien korvausten, joihin saattaa kuulua perustamissopimuksen 87 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtion tukea, olisi oltava perustamissopimuksen 73, 86, 87 ja 88 artiklan mukaisia, sekä yhteisöjen tuomioistuimen näihin liittyvän oikeuskäytännön ja erityisesti sen edellä mainitussa asiassa Altmark Trans GmbH antaman tuomion mukaisia. Tarkastellessaan tällaisia tapauksia komission olisi siksi sovellettava tämän asetuksen mukaisia periaatteita tai tarvittaessa yleisiä taloudellisia etuja koskevien palvelujen alan muuta lainsäädäntöä.

(\*) Kok. 2003, s. I-7747.

(36) Tämän asetuksen soveltamisala kattaa tuen myöntämisestä rautatie-, maantie- ja sisävesiliikenteeseen 4 päivänä kesäkuuta 1970 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 1107/70<sup>(1)</sup> soveltamisalan. Mainittu asetus katsotaan vanhentuneeksi, koska siinä rajoitetaan perustamissopimuksen 73 artiklan soveltamista varmistamatta asianmukaista oikeudellista perustaa nykyisten investointijärjestelmien hyväksymiselle erityisesti siltä osin kuin on kyse investoinneista liikenneinfrastruktuureihin julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuussopimusten perusteella. Näin ollen asetus olisi kumottava, jotta perustamissopimuksen 73 artiklaa voidaan soveltaa alan jatkuvaan kehitykseen paremmin soveltuvalla tavalla, sanotun kuitenkaan rajoittamatta tämän asetuksen ja yhteisistä säännöistä rautatieyritysten kirjanpidon säännönmukaistamiseksi 26 päivänä kesäkuuta 1969 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 1192/69<sup>(2)</sup> soveltamista. Asianomaisten yhteisön sääntöjen soveltamisen helpottamiseksi edelleen komissio ehdottaa valtion tukea koskevia suunta- viivoja rautatieinvestoinneille, mukaan lukien investoinnit infrastruktuureihin, vuoden 2006 kuluessa.

(37) Komission olisi laadittava kertomus, jotta voidaan arvioida tämän asetuksen soveltamista ja julkisten henkilöliikennepalvelujen tarjontaa yhteisössä, erityisesti julkisten henkilöliikennepalvelujen laatua ja ilman tarjouskilpailua tehtävien julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten vaikutusta. Kertomukseen voidaan tarvittaessa liittää tarvittavia ehdotuksia tämän asetuksen muuttamiseksi,

OVAT ANTANEET TÄMÄN ASETUKSEN:

#### 1 artikla

### Tarkoitus ja soveltamisala

1. Tämän asetuksen tarkoituksena on määritellä, miten toimivaltaiset viranomaiset voivat yhteisön oikeuden sääntöjä noudattaen toimia julkisen henkilöliikenteen alalla varmistaa sellaisten yleishyödyllisten palvelujen tarjoamisen, jotka ovat muun muassa monilukuisempia, luotettavampia, korkealaatuisempia tai edullisempia kuin palvelut, joita voitaisiin tarjota pelkästään markkinoiden ehdoilla.

Tätä varten asetuksessa vahvistetaan ehdot, joiden mukaisesti toimivaltaiset viranomaiset julkisen palvelun velvoitteita määrätessään tai niitä koskevia sopimuksia tehdessään korvaavat julkisen liikenteen harjoittajille aiheutuvat kustannukset ja/tai myöntävät yksinoikeuksia vastineena julkisen palvelun velvoitteiden hoitamisesta.

2. Tätä asetusta sovelletaan rautateiden ja muiden raideliikennemuotojen sekä maanteiden julkisen henkilöliikenteen kansalliseen ja kansainväliseen harjoittamiseen lukuun ottamatta liikennettä, jota harjoitetaan lähinnä sen historiallisen merkityksen tai

matkailuarvon vuoksi. Jäsenvaltiot voivat soveltaa tätä asetusta sisävesien julkiseen henkilöliikenteeseen.

3. Tätä asetusta ei sovelleta vesi- ja energiahuollon sekä liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankintamenettelyjen yhteensovittamisesta 31 päivänä maaliskuuta 2004 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2004/17/EY<sup>(3)</sup> 1 artiklan 3 kohdan a alakohdassa tai julkisia rakennusurakoita sekä julkisia tavara- ja palveluhankintoja koskevien sopimusten tekomenettelyjen yhteensovittamisesta 31 päivänä maaliskuuta 2004 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2004/18/EY<sup>(4)</sup> 1 artiklan 3 kohdassa tarkoitettuihin julkisiin käyttöoikeusurakoihin.

#### 2 artikla

### Määritelmät

Tässä asetuksessa tarkoitetaan:

- 'julkisella henkilöliikenteellä' yleistä taloudellista etua koskevia henkilöliikennepalveluja, joita tarjotaan yleisölle yhtäjaksoisesti ketään syrjimättä;
- 'toimivaltaisella viranomaisella' jäsenvaltion tai jäsenvaltioiden viranomaista tai viranomaisten ryhmittymää, jolla on valtuudet toimia julkisen henkilöliikenteen alalla tietyllä maantieteellisellä alueella, tai muuta elintä, jolle on annettu tällaiset valtuudet;
- 'toimivaltaisella paikallisella viranomaisella' toimivaltaista viranomaista, jonka maantieteellinen toimivalta-alue ei ole valtakunnallinen;
- 'julkisen liikenteen harjoittajalla' julkista tai yksityistä yritystä tai yritysryhmittymää, joka harjoittaa julkista henkilöliikennettä, tai julkisyhteisöä, joka tarjoaa julkisia henkilöliikennepalveluja;
- 'julkisen palvelun velvoitteella' vaatimusta, jonka toimivaltaisen viranomaisen asettaa tai määrittelee sellaisten yleishyödyllisten julkisten henkilöliikennepalvelujen varmistamiseksi, joita liikenteenharjoittaja ei omien taloudellisten etujensa kannalta katsoen ottaisi hoitaakseen tai ei hoitaisi samassa määrin tai samoilla ehdoilla ilman korvausta;
- 'yksinoikeudella' oikeutta, jolla julkisen liikenteen harjoittajalle annetaan mahdollisuus harjoittaa julkista henkilöliikennettä tietyllä reitillä tai tietyssä verkossa taikka tietyllä alueella ja jolla suljetaan pois muut mahdolliset liikenteenharjoittajat;
- 'julkisesta palvelusta maksettavalla korvauksella' kaikkia etuja, erityisesti taloudellisia etuja, joita toimivaltaisen viranomaisen antaa suoraan tai välillisesti julkisista varoista julkisen palvelun velvoitteen toteuttamisaikana tai tähän aikaan liittyen;

<sup>(1)</sup> EYVL L 130, 15.6.1970, s. 1, asetus sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna asetuksella (EY) N:o 543/97 (EYVL L 84, 26.3.1997, s. 6).

<sup>(2)</sup> EYVL L 156, 28.6.1969, s. 8, asetus sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna vuoden 2003 liittymisasiakirjalla.

<sup>(3)</sup> EUVL L 134, 30.4.2004, s. 1, direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna komission asetuksella (EY) N:o 2083/2005 (EUVL L 333, 20.12.2005, s. 28).

<sup>(4)</sup> EUVL L 134, 30.4.2004, s. 114, direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna komission asetuksella (EY) N:o 2083/2005.

- h) 'ilman tarjouskilpailua tekemisellä' sopimuksen tekemistä tietyn liikenteenharjoittajan kanssa ilman edeltävää tarjouskilpailumenettelyä;
- i) 'julkisia palveluhankintoja koskevalla sopimuksella' yhtä tai useampaa oikeudellisesti sitovaa asiakirjaa, jossa vahvistetaan toimivaltaisen viranomaisen ja julkisen liikenteen harjoittajan välinen sopimus, jolla julkisen palvelun velvoitteiden alaisten julkiseen henkilöliikenteeseen liittyvien palvelujen hallinnointi ja toteuttaminen uskotaan kyseiselle julkisen liikenteen harjoittajalle; jäsenvaltion lainsäädännöstä riippuen sopimus voi olla myös toimivaltaisen viranomaisen tekemä päätös,
- joka on annettu erillisen lainsäädäntötoimen tai säädöksen muodossa tai
- jossa vahvistetaan ehdot, joiden mukaisesti toimivaltainen viranomainen itse tarjoaa kyseisiä palveluja tai uskoo niiden tarjoamisen sisäiselle liikenteenharjoittajalle;
- j) 'arvolla' julkisen henkilöliikenteen palvelun, reitin, julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen tai korvausjärjestelmän arvoa, joka vastaa julkisen liikenteen harjoittajan tai harjoittajien saamaa kokonaiskorvausta ilman arvonlisäveroa, mukaan luettuina kaikenlaiset viranomaisilta saadut korvaukset sekä matkalippujen myynnistä saadut tulot, joita ei tilitetä kyseiselle toimivaltaiselle viranomaiselle;
- k) 'yleisellä säännöllä' toimenpidettä, jota sovelletaan erotuksetta kaikkiin samantyyppisiin julkisiin henkilöliikennepalveluihin tietyllä maantieteellisellä alueella, josta toimivaltainen viranomainen vastaa;
- l) 'integroiduilla julkisilla henkilöliikennepalveluilla' määrättyllä maantieteellisellä alueella tarjottavia yhdistettyjä liikennepalveluja, joiden osalta käytetään samaa tiedotuspalvelua, lippujärjestelmää ja aikataulua.

### 3 artikla

#### Julkisia palveluhankintoja koskevat sopimukset ja yleiset säännöt

1. Kun toimivaltainen viranomainen päättää myöntää valitsemalleen liikenteenharjoittajalle minkä tahansa luonteisen yksinoikeuden ja/tai korvauksen julkisen palvelun velvoitteiden täyttämiseksi, tämän viranomaisen on myönnettävä se julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen puitteissa.
2. Poiketen siitä, mitä 1 kohdassa säädetään, julkisen palvelun velvoitteista, joiden tarkoituksena on vahvistaa enimmäishinnat kaikille matkustajille tai tietyille matkustajaryhmille, voidaan myös antaa yleisiä sääntöjä. Toimivaltainen viranomainen korvaa julkisen liikenteen harjoittajalle yleisissä säännöissä vahvistettujen hintavelvoitteiden täyttämiseksi aiheutuvia kustannuksia ja siitä kertyviä tuloja koskevat positiiviset tai negatiiviset taloudelliset nettovaikutukset 4 ja 6 artiklassa ja liitteessä olevien periaatteiden mukaisesti siten, että vältetään liiallisia korvauksia, sen estämättä, että toimivaltaisilla viranomaisilla on oikeus sisällyttää julkisia palveluhankintoja koskeviin sopimuksiin julkisen palvelun velvoitteita, joilla vahvistetaan enimmäishintoja.

3. Jäsenvaltiot voivat olla soveltamatta tätä asetusta yleisiin sääntöihin, jotka koskevat taloudellisia korvauksia sellaisista julkisen palvelun velvoitteista, joilla vahvistetaan enimmäishinnat koululaisille, opiskelijoille, harjoittelijoille ja liikuntarajoitteisille henkilöille, sanotun kuitenkin rajoittamatta perustamissopimuksen 73, 86, 87 ja 88 artiklan soveltamista. Näistä yleisistä säännöistä on ilmoitettava perustamissopimuksen 88 artiklan mukaisesti. Ilmoituksessa on annettava täydelliset tiedot toimenpiteestä ja erityisesti yksityiskohtaiset tiedot laskentamenetelmästä.

### 4 artikla

#### Julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten ja yleisten sääntöjen pakollinen sisältö

1. Julkisia palveluhankintoja koskevissa sopimuksissa ja yleisissä säännöissä on:
  - i) määriteltävä selkeästi julkisen palvelun velvoitteet, jotka julkisen liikenteen harjoittajan on täytettävä, sekä maantieteelliset alueet, joita sopimus ja säännöt koskevat;
  - ii) määritettävä etukäteen puolueettomalla ja avoimella tavalla parametrit, joiden perusteella korvaus lasketaan siten, että vältetään liiallisia korvauksia. Jäljempänä 5 artiklan 2, 4, 5 ja 6 kohdan mukaisesti tehdyissä julkisia palveluhankintoja koskevissa sopimuksissa parametrit on määritettävä siten, ettei yksikään korvaus voi ylittää määrää, joka on tarpeen julkisen palvelun velvoitteiden täyttämiseksi aiheutuvia kustannuksia ja siitä kertyviä tuloja koskevien taloudellisten nettovaikutusten kattamiseksi, kun otetaan huomioon julkisen liikenteen harjoittajan kyseisestä toiminnasta saamat tulot ja kohtuullinen voitto;
  - iii) määriteltävä palvelujen tarjoamiseen liittyvien kustannusten jakamista koskevat järjestelyt. Näihin kustannuksiin voivat sisältyä erityisesti henkilöstökustannukset, energiakustannukset, infrastruktuurin käyttömaksut, julkisen liikenteen ajoneuvojen, liikkuvan kaluston ja henkilöliikennepalvelujen toiminnan kannalta tarpeellisten laitteistojen huolto- ja korjauskustannukset sekä kiinteät kustannukset ja riittävä tuotto omalle pääomalle.
2. Julkisia palveluhankintoja koskevissa sopimuksissa ja yleisissä säännöissä on määriteltävä matkalippujen myynnistä saatavien tulojen jakamista koskevat järjestelyt, joiden mukaan tulot joko pitää julkisen liikenteen harjoittaja tai ne tilitetään toimivaltaiselle viranomaiselle taikka jaetaan näiden kesken.
3. Julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten on oltava määräaikaista. Niiden voimassaoloaika saa olla enintään kymmenen vuotta, kun on kyse linja-autoliikenteen palveluista, ja enintään viisitoista vuotta, kun on kyse rautateiden henkilöliikenteen ja muiden raideliikennemuotojen palveluista. Useisiin liikennemuotoihin liittyvien julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten voimassaoloaika saa olla enintään viisitoista vuotta, jos rautatieliikenne tai muut raideliikennemuodot edustavat yli 50:tä prosenttia kyseisten palveluiden arvosta.

4. Omaisuuden hankintamenojen poistoon liittyvät ehdot huomioon ottaen julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen voimassaoloaikaa voidaan tarvittaessa pidentää enintään 50 prosentilla, jos julkisen liikenteen harjoittaja antaa käyttöön omaisuutta, joka on merkittävää suhteessa julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen kohteena olevien henkilöliikennepalvelujen toteuttamiseen tarvittaviin kokonaisvaroihin ja jota käytetään pääasiassa kyseisen sopimuksen kohteena oleviin henkilöliikennepalveluihin.

Jos perusteena ovat poikkeuksellisesta maantieteellisestä sijainnista aiheutuvat kustannukset, 3 kohdan mukaisten julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten voimassaoloaikaa voidaan pidentää syrjäisimmillä alueilla enintään 50 prosentilla.

Jos perusteena ovat infrastruktuuriin, liikkuvaan kalustoon tai ajoneuvoihin tehtävään poikkeukselliseen investointiin liittyvät pääoman poistot ja jos julkisia palveluhankintoja koskeva sopimus on tehty oikeudenmukaista tarjouskilpailumenettelyä noudattaen, julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen voimassaoloaika voi olla pidempi. Avoimuuden varmistamiseksi toimivaltaisen viranomaisen on toimitettava tässä tapauksessa komissiolle vuoden kuluessa sopimuksen tekemisestä julkisia palveluhankintoja koskeva sopimus ja perusteet sen pidemmälle voimassaoloajalle.

5. Toimivaltaiset viranomaiset voivat vaatia, että valittu julkisen liikenteen harjoittaja myöntää kyseisten palvelujen tarjoamiseen aikaisemmin osallistuneelle henkilöstölle oikeudet, jotka se olisi saanut direktiivissä 2001/23/EY tarkoitettun luovutuksen perusteella, sanotun kuitenkin rajoittamatta kansallisen lainsäädännön ja yhteisön oikeuden soveltamista, työmarkkinaosa-puolten välillä tehty työehtosopimukset mukaan lukien. Kun toimivaltaiset viranomaiset edellyttävät julkisen liikenteen harjoittajilta tiettyjen työehtoihin liittyvien vaatimusten noudattamista, tarjousasiakirjoissa ja julkisia palveluhankintoja koskevissa sopimuksissa on oltava luettelo kyseisestä henkilöstöstä ja niissä on avoimesti annettava yksityiskohtaiset tiedot henkilöstön sopimusperusteisista oikeuksista sekä niistä edellytyksistä, joiden mukaisesti työntekijöiden katsotaan liittyvän palveluihin.

6. Jos toimivaltaiset viranomaiset asettavat kansallisen lainsäädännön mukaisesti laatuvaatimuksia julkisen liikenteen harjoittajalle, laatuvaatimukset on sisällytettävä tarjouskilpailumenettelyä koskeviin asiakirjoihin ja julkisia palveluhankintoja koskeviin sopimuksiin.

7. Tarjousasiakirjoista ja julkisia palveluhankintoja koskevistä sopimuksista on ilmeistä, onko alihankinta mahdollinen. Julkisia palveluhankintoja koskevissa sopimuksissa on kansallisen lainsäädännön ja yhteisön oikeuden mukaisesti määritettävä alihankintaan sovellettavat ehdot.

#### 5 artikla

### Julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten tekeminen

1. Julkisia palveluhankintoja koskevat sopimukset tehdään tässä asetuksessa vahvistettujen sääntöjen mukaisesti. Palveluja koskevat hankintasopimukset ja julkisia palveluhankintoja koskevat sopimukset, sellaisena kuin ne on määritelty direktiiveissä 2004/17/EY ja 2004/18/EY, tehdään kuitenkin linja-autojen tai raitiovaunujen henkilöliikennepalvelujen osalta näissä

direktiiveissä säädettyjen menettelyjen mukaisesti, sikäli kuin sopimukset eivät ole näissä direktiiveissä määriteltyjä palveluja koskevia käyttöoikeussopimuksia. Silloin, kun sopimukset tehdään direktiivin 2004/17/EY tai 2004/18/EY mukaisesti, tämän artiklan 2-6 kohdan säännöksiä ei sovelleta.

2. Toimivaltainen paikallinen viranomainen, riippumatta siitä, onko se integroitua julkisia henkilöliikennepalveluja tarjoava yksittäinen viranomainen tai viranomaisten ryhmittymä, voi päättää tarjota itse julkisia henkilöliikennepalveluja tai tehdä julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia ilman tarjouskilpailua oikeudellisesti erillisen yksikön kanssa, joka on toimivaltaisen paikallisen viranomaisen — tai viranomaisten ryhmittymän tapauksessa vähintään yhden toimivaltaisen paikallisen viranomaisen — määräysvallassa samalla tavalla kuin viranomaisen omat yksiköt (jäljempänä 'sisäinen liikenteenharjoittaja'), ellei tämä ole kiellettyä kansallisen lainsäädännön nojalla. Silloin, kun toimivaltainen paikallinen viranomainen tekee tällaisen päätöksen, sovelletaan seuraavia säännöksiä:

- a) Sen määrittämiseksi, onko toimivaltaisella paikallisella viranomaisella edellä tarkoitettu määräysvalta, on otettava huomioon muun muassa seuraavat tekijät: edustus hallinto-, johto- tai valvontaelimissä, tätä koskevat määräykset yhtiöjärjestyksessä, omistussuhteet sekä strategisia päätöksiä ja yksittäisiä liikkeenjohdollisia päätöksiä koskeva tosiasiallinen vaikutus- ja määräysvalta. Yhteisön oikeuden mukaisesti toimivaltaisen viranomaisen 100 prosentin omistususuus, erityisesti, kun on kyse julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuuksista, ei ole ehdoton edellytys tässä kohdassa tarkoitettun määräysvallan vahvistamiselle edellyttäen, että määräysvalta voidaan vahvistaa muiden tekijöiden pohjalta.
- b) Tämän kohdan soveltaminen edellyttää, että sisäisen liikenteenharjoittajan ja kaikkien yksiköiden, joihin kyseisellä liikenteenharjoittajalla on vähäistäkin vaikutusvaltaa, julkisten henkilöliikennepalvelujen harjoittamiseen liittyvä toiminta tapahtuu toimivaltaisen paikallisen viranomaisen alueella, siitä huolimatta, että toimintaan voi liittyä muita reittejä tai lisätoimintoja, jotka ulottuvat toisen toimivaltaisen paikallisen viranomaisen alueelle, ja että nämä liikkeenharjoittajat ja yksiköt eivät osallistu toimivaltaisen paikallisen viranomaisen toimivalta-alueen ulkopuolella järjestettyihin tarjouskilpailuihin.
- c) Sen estämättä, mitä b alakohdassa säädetään, sisäinen liikenteenharjoittaja voi osallistua oikeudenmukaisiin tarjouskilpailuihin kaksi vuotta ennen sen kanssa ilman tarjouskilpailua tehdyn sopimuksen päättymistä edellyttäen, että tämän sisäisen liikenteenharjoittajan kanssa tehdyn sopimuksen piiriin kuuluvien henkilöliikennepalvelujen osalta on tehty lopullinen päätös oikeudenmukaisen tarjouskilpailun järjestämisestä ja että sisäisellä liikenteenharjoittajalla ei ole muita julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia, jotka on tehty sen kanssa ilman tarjouskilpailua.
- d) Ellei toimivaltaista paikallista viranomaista ole, a-c alakohtaa sovelletaan kansalliseen viranomaiseen muun kuin valtakunnallisen maantieteellisen alueen hyväksi edellyttäen, että sisäinen liikenteenharjoittaja ei osallistu julkisten henkilöliikennepalvelujen tarjoamista koskeviin tarjouskilpailuihin, jotka järjestetään sen alueen ulkopuolella, jonka osalta julkisia palveluhankintoja koskeva sopimus on tehty.



3. Toimivaltaisen viranomaisen, joka turvautuu muuhun ulkopuoliseen tahoon kuin sisäiseen liikenteenharjoittajaan, on tehtävä julkisia palveluhankintoja koskevat sopimukset tarjouskilpailumenettelyn perusteella lukuun ottamatta 4, 5 ja 6 kohdassa tarkoitettuja tapauksia. Tarjouskilpailussa noudatettavan menettelyn on oltava avoin kaikille liikenteenharjoittajille, oikeudenmukainen ja siinä on noudatettava avoimuuden ja syrjimättömyyden periaatteita. Tarjousten jättämisen ja mahdollisen esivalinnan jälkeen menettelyyn saattaa sisältyä neuvotteluja, joissa on noudatettava edellä mainittuja periaatteita ja joissa pyritään määrittämään, kuinka voitaisiin parhaiten täyttää erityiset tai monitahoiset vaatimukset.

4. Jos tätä ei ole kielletty kansallisessa lainsäädännössä, toimivaltaiset viranomaiset voivat päättää tehdä ilman tarjouskilpailua julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia, joiden keskimääräinen ennakoitu vuosittainen arvo on alle yhden miljoonan euron tai jotka koskevat julkisten henkilöliikennepalvelujen tarjoamista määrältään alle 300 000 kilometriä vuodessa.

Jos julkisia palveluhankintoja koskeva sopimus on tehty ilman tarjouskilpailua pienen tai keskisuuren yrityksen kanssa, jolla on käytössään enintään 20 ajoneuvoa, edellä mainittuja enimmäismääriä voidaan korottaa joko alle 1,7 miljoonaan euroon keskimääräisen ennakoitun vuosittaisen arvon osalta tai alle 500 000 kilometriin vuodessa julkisten henkilöliikennepalvelujen osalta.

5. Kun palvelu keskeytyy tai on välittömässä vaarassa keskeytyä, toimivaltainen viranomainen voi toteuttaa kiireellisiä toimia. Kiireellisenä toimenä voi olla sopimuksen tekeminen ilman tarjouskilpailua tai muodollinen sopimus julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen jatkamisesta tai vaatimus tarjota tiettyjä julkisia palveluita. Julkisen liikenteen harjoittajalla on oikeus valittaa päätöksestä, jolla sille asetetaan velvoite tarjota tiettyjä julkisia palveluita. Sopimuksen saa tehdä tai sitä saa jatkaa kiireellisellä toimella tai sopimusta koskevan määräyksen saa tehdä ainoastaan kahdeksi vuodeksi.

6. Jos tätä ei ole kielletty kansallisessa lainsäädännössä, toimivaltaiset viranomaiset voivat päättää tehdä julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen ilman tarjouskilpailua, jos se koskee rautatieliikennettä, muttei muita raideliikennemuotoja kuten metro- tai raitiotieliikennettä. Poiketen siitä, mitä 4 artiklan 3 kohdassa säädetään, tällaisen sopimuksen voimassaoloaika saa olla enintään kymmenen vuotta, lukuun ottamatta tapauksia, joihin sovelletaan 4 artiklan 4 kohtaa.

#### 6 artikla

### Julkisista palveluista maksettavat korvaukset

1. Kaikkien korvausten, jotka liittyvät yleiseen sääntöön tai julkisia palveluhankintoja koskevaan sopimukseen, on oltava 4 artiklan säännösten mukaisia riippumatta siitä, kuinka sopimus on tehty. Kaiken luonteisten korvausten, jotka liittyvät 5 artiklan 2, 4, 5 tai 6 kohdan mukaisesti ilman tarjouskilpailua tehtyyn julkisia palveluhankintoja koskevaan sopimukseen tai jotka liittyvät yleiseen sääntöön, on lisäksi oltava liitteen säännösten mukaisia.

2. Jäsenvaltioiden on komission kirjallisesta pyynnöstä toimitettava sille kolmen kuukauden kuluessa tai pyynnössä ilmoitettussa pidemmässä määräajassa kaikki tiedot, joita komissio pitää tarpeellisina voidakseen arvioida, ovatko maksetut korvaukset tämän asetuksen mukaisia.

#### 7 artikla

### Julkaiseminen

1. Toimivaltaisen viranomaisen on julkaistava kerran vuodessa yhdistelmäraportti, jossa selostetaan sen toimivaltaan kuuluvat julkisen palvelun velvoitteet, valitut julkisen liikenteen harjoittajat sekä korvaukset, joita niille on maksettu, ja yksinoikeudet, joita niille on myönnetty korvauksena julkisen palvelun velvoitteiden täyttämistä. Raportin pohjalta on voitava valvoa ja arvioida julkisen liikenneverkon suorituskykyä, laatua ja rahoitusta.

2. Toimivaltaisen viranomaisen on toteutettava tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että viimeistään vuosi ennen tarjouskilpailumenettelyn aloittamista tai vuosi ennen sopimuksen suoraa tekemistä *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* julkaistaan vähintään seuraavat tiedot:

- a) toimivaltaisen viranomaisen nimi ja yhteystiedot;
- b) suunniteltu sopimuksetekomenettely;
- c) palvelut ja alueet, joita sopimus mahdollisesti koskee.

Toimivaltaiset viranomaiset voivat päättää olla julkaisematta näitä tietoja, jos julkisia palveluhankintoja koskeva sopimus koskee alle 50 000 kilometrin henkilöliikennepalvelujen tarjoamista vuodessa.

Jos kyseiset tiedot muuttuvat niiden julkaisemisen jälkeen, toimivaltaisen viranomaisen on julkaistava mahdollisimman pian oikaisu. Oikaisu ei vaikuta ilman tarjouskilpailua tehtävää sopimusta tai tarjouskilpailua koskevien järjestelyjen aloituspäivään.

Tätä kohtaa ei sovelleta 5 artiklan 5 kohtaan.

3. Kun kyseessä on 5 artiklan 6 kohdassa tarkoitettu rautatieliikenteeseen liittyvien julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten suora tekeminen, toimivaltaisen viranomaisen on julkaistava seuraavat tiedot vuoden kuluessa sopimuksen tekemisestä:

- a) palvelun tarjoajan nimi ja sen omistussuhteet;
- b) julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen kesto;
- c) suoritettavien henkilöliikennepalvelujen kuvaus;
- d) taloudellisen korvauksen parametrien kuvaus;
- e) laatutavoitteet;
- f) keskeiseen omaisuuteen liittyvät ehdot.

4. Toimivaltaisen viranomaisen on asiaan liittyvän tahon pyynnöstä toimitettava perustelut päätökselleen tehdä julkisia palveluhankintoja koskeva sopimus ilman tarjouskilpailua.

#### 8 artikla

##### Siirtymäkausi

1. Julkisia palveluhankintoja koskevat sopimukset tehdään tässä asetuksessa säädettyjen sääntöjen mukaisesti. Palveluja koskevat hankintasopimukset ja julkisia palveluhankintoja koskevat sopimukset, sellaisena kuin ne on määritelty direktiiveissä 2004/17/EY ja 2004/18/EY, tehdään kuitenkin linja-autojen tai raitiovaunujen henkilöliikennepalvelujen osalta näissä direktiiveissä säädettyjen menettelyjen mukaisesti, edellyttäen, että sopimukset eivät ole näissä direktiiveissä määriteltyjä palveluja koskevia käyttöoikeussopimuksia. Silloin, kun sopimukset tehdään direktiivin 2004/17/EY tai 2004/18/EY mukaisesti, tämän artiklan 2-4 kohdan säännöksiä ei sovelleta.

2. Rauta- ja maanteiden julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten tekemisessä on aloitettava 5 artiklan soveltaminen ... (\*) lukien, sanotun kuitenkaan rajoittamatta 3 kohdan soveltamista. Tämän siirtymäkauden aikana jäsenvaltioiden on toteutettava toimia 5 artiklan noudattamiseksi asteittain erityisesti kuljetuskapasiteettiin liittyvien vakavien rakenteellisten ongelmien välttämiseksi.

Jäsenvaltioiden on kuuden kuukauden kuluessa siirtymäkauden ensimmäisen puoliskon päättymisestä toimitettava komissiolle edistymisestään kertomus, josta ilmenee sopimusten 5 artiklan mukaisesti tehtyjen julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten mahdollinen asteittainen täytäntöönpano. Jäsenvaltioiden kertomusten perusteella komissio voi ehdottaa jäsenvaltioille osoitettavia aiheellisia toimia.

3. Edellä 2 kohdan soveltamisessa ei oteta huomioon julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia, jotka on tehty yhteisön ja kansallisen lainsäädännön mukaisesti

- ennen 26 päivää heinäkuuta 2000 oikeudenmukaista tarjouskilpailumenettelyä noudattaen,
- ennen 26 päivää heinäkuuta 2000 muuta menettelyä kuin oikeudenmukaista tarjouskilpailumenettelyä noudattaen,
- 26 päivästä heinäkuuta 2000 lukien ja ennen ... (\*\*) oikeudenmukaista tarjouskilpailumenettelyä noudattaen,
- 26 päivästä heinäkuuta 2000 lukien ja ennen ... (\*\*) muuta menettelyä kuin oikeudenmukaista tarjouskilpailumenettelyä noudattaen.

Edellä a kohdassa tarkoitettujen sopimusten soveltamista voidaan jatkaa niiden voimassaolon päättymiseen saakka. Edellä b ja c kohdassa tarkoitettujen sopimusten soveltamista voidaan jatkaa niiden voimassaolon päättymiseen saakka, mutta enintään 30 vuoden ajan. Edellä d kohdassa tarkoitettujen sopimusten soveltamista voidaan jatkaa niiden voimassaolon päättymiseen saakka, edellyttäen kuitenkin, että ne ovat voimassa määrätyn ajan, joka vastaa 4 artiklassa säädettyjä aikoja.

(\*) 12 vuotta tämän asetuksen voimaantulosta.

(\*\*) Tämän asetuksen voimaantulopäivä.

Julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten soveltamista voidaan jatkaa niiden voimassaolon päättymiseen saakka, jos niiden päättämisestä aiheutuisi kohtuuttomia oikeudellisia tai taloudellisia seurauksia ja edellyttäen, että komissio on antanut hyväksyntänsä.

4. Edellä 3 kohdan soveltamista rajoittamatta, toimivaltaisilla viranomaisilla on 2 kohdassa tarkoitettujen siirtymäkausien jälkimmäisen puoliskon aikana mahdollisuus estää sellaisia julkisen liikenteen harjoittajia osallistumasta tarjouskilpailuun perustuviin sopimustentekomenettelyihin, jotka eivät voi toimittaa näyttöä siitä, että niiden julkisten liikennepalvelujen arvo, josta ne saavat tämän asetuksen mukaisesti myönnettyä korvausta tai johon niillä on tämän asetuksen mukaisesti myönnetty yksinoikeus, edustaa vähintään puolta kaikkien niiden julkisten liikennepalvelujen arvosta, josta ne saavat korvausta tai johon niillä on yksinoikeus. Tätä ei sovelleta julkisen liikenteen harjoittajiin, jotka harjoittavat tarjouskilpailuun kuuluvia palveluja. Tämän perusteen soveltamisessa ei oteta huomioon julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia, jotka on myönnetty 5 artiklan 5 kohdassa tarkoitettuna kiireellisenä toimenpiteenä.

Edellä ensimmäisessä alakohdassa tarkoitettua mahdollisuutta soveltaessaan toimivaltaisten viranomaisten on toimittava syrjimättömästi ja suljettava pois kaikki mahdolliset julkisen liikenteen harjoittajat, jotka täyttävät kyseisen perusteen, ja ilmoitettava mahdollisille liikenteenharjoittajille päätöksestään julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen tekomenettelyn alussa.

Toimivaltaisten viranomaisten on ilmoitettava komissiolle aikomuksestaan soveltaa tätä säännöstä vähintään kaksi kuukautta ennen tarjouspyynnön julkaisemista.

#### 9 artikla

##### Yhteensopivuus perustamissopimuksen kanssa

1. Julkisen henkilöliikenteen harjoittamista tai yleisissä säännöissä vahvistettujen hintavelvoitteiden täyttämistä koskevien julkisista palveluista tämän asetuksen mukaisesti maksettavien korvausten on sovellettava yhteismarkkinoille. Tällaisista korvauksista ei tarvitse antaa perustamissopimuksen 88 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tietoa.

2. Jollei Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 73, 86, 87 ja 88 artiklasta muuta johdu, jäsenvaltiot voivat edelleen myöntää liikennealalle muuta kuin tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvaa tukea perustamissopimuksen 73 artiklan nojalla, jos se on tarpeen liikenteen yhteensovittamiseksi tai korvausta julkisten palvelujen käsitteeseen kuuluvien velvoitteiden täyttämisestä erityisesti:

a) ennen infrastruktuurikustannusten jakamista koskevien yhteisten sääntöjen voimaantuloa, kun tuki myönnetään yrityksille, joiden on vastattava käyttämästään infrastruktuurista aiheutuvista kustannuksista silloin, kun muihin yrityksiin ei kohdistu tällaista rasitetta. Myönnettävän tuen määrää määriteltäessä on otettava huomioon ne infrastruktuurista aiheutuvat kustannukset, joista kilpailevat liikennemuodot eivät joudu vastaamaan;

b) kun tuen tarkoituksena on edistää koko yhteisön kannalta taloudellisempien liikennejärjestelmien ja teknologioiden tutkimusta tai kehittämistä.

Tällaisen tuen on rajoitettava tutkimus- ja kehitysvaiheeseen eikä sitä saa käyttää näiden liikennejärjestelmien ja teknologioiden kaupalliseen hyödyntämiseen.

*10 artikla*

**Kumoaminen**

1. Kumotaan asetus (ETY) N:o 1191/69. Sen säännösten soveltamista kuitenkin jatketaan julkisiin tavaraliikennepalveluihin tämän asetuksen voimaantuloa seuraavien kolmen vuoden aikana.
2. Kumotaan asetus (ETY) N:o 1107/70.

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

Tehty Brysselissä,

*Euroopan parlamentin puolesta*  
Puhemies

...

*Neuvoston puolesta*  
Puheenjohtaja

...

*11 artikla*

**Kertomukset**

Komissio toimittaa 8 artiklan 2 kohdassa säädetyn siirtymäkauden päätyttyä kertomuksen tämän asetuksen täytäntöönpanosta ja julkisten henkilöliikennepalvelujen tarjonnan kehittymisestä yhteisössä. Kertomuksessa arvioidaan erityisesti julkisten henkilöliikennepalvelujen laadun kehittymistä ja sopimusten suoran tekemisen vaikutuksia, ja siihen sisältyy tarvittaessa aiheellisia ehdotuksia tämän asetuksen muuttamiseksi.

*12 artikla*

**Voimaantulo**

Tämä asetus tulee voimaan ... (\*).

---

(\*) Kolme vuotta siitä, kun asetus on julkaistu virallisessa lehdessä.

## LIITE

**KORVAUKSEEN SOVELLETTAVAT SÄÄNNÖT 6 ARTIKLAN 1 KOHDASSA TARKOITETUISSA TAPAUKSISSA**

1. Korvaus, joka liittyy 5 artiklan 2, 4, 5 tai 6 kohdan mukaisesti ilman tarjouskilpailua tehtyyn julkisia palveluhankintoja koskevaan sopimukseen tai yleiseen sääntöön, on laskettava tässä liitteessä esitettyjen sääntöjen mukaisesti.
2. Korvaus ei saa ylittää sitä taloudellisten nettovaikutusten määrää, joka vastaa julkisen palvelun velvoitteen täyttämisestä julkisen liikenteen harjoittajan kustannuksiin ja tuloihin aiheutuvia positiivisia tai negatiivisia kokonaisvaikutuksia. Vaikutukset on arvioitava vertaamalla tilannetta, jossa julkisen palvelun velvoite on täytetty, tilanteeseen, joka olisi vallinnut, jos velvoitetta ei olisi täytetty. Taloudellisen nettovaikutuksen laskemisessa toimivaltainen viranomaisen noudattaa seuraavaa mallia:

Kustannukset, jotka aiheutuvat toimivaltaisen viranomaisen/toimivaltaisten viranomaisten määräämästä julkisen palvelun velvoitteesta tai joukosta julkisen palvelun velvoitteita, joka sisältyy julkisia palveluhankintoja koskevaan sopimukseen ja/tai yleiseen sääntöön

  - miinus mahdolliset positiiviset taloudelliset vaikutukset, jotka ovat syntyneet kyseessä olevan julkisen palvelun velvoitteen/velvoitteiden täyttämiseen käytetyssä verkossa,
  - miinus tarifiin perustuvat tulot tai muut tulot, jotka on saatu kyseessä olevaa julkisen palvelun velvoitetta täytettäessä,
  - plus kohtuullinen voitto,

= taloudellinen nettovaikutus.
3. Julkisen palvelun velvoitteen täyttämällä voi olla myönteinen vaikutus liikenteenharjoittajan muuhunkin kuin julkisen palvelun velvoitetta koskevaan liikenteenharjoittamiseen. Liiallisen korvauksen tai riittämättömän korvauksen välttämiseksi on otettava huomioon mitattavissa olevat taloudelliset vaikutukset liikenteenharjoittajan kyseisiin verkkoihin laskettaessa taloudellista nettovaikutusta.
4. Kustannukset ja tulot on laskettava voimassa olevien kirjanpito- ja verotussääntöjen mukaisesti.
5. Jos julkisen liikenteen harjoittaja harjoittaa myös muuta toimintaa sen liikenteen lisäksi, jota koskee julkisen palvelun velvoite ja josta sille maksetaan korvausta, kyseisistä julkisista palveluista on avoimuuden lisäämiseksi ja ristiintukemisen välttämiseksi pidettävä erillistä kirjanpitoa, jonka on täytettävä vähintään seuraavat vaatimukset:
  - kustakin toiminnasta on pidettävä erillistä kirjanpitoa, ja kutakin toimintaa vastaavat osuudet omaisuudesta ja kiinteistä kustannuksista on jaettava voimassa olevien kirjanpito- ja verotussääntöjen mukaisesti;
  - julkisen liikenteen harjoittajan mahdolliseen muuhun toimintaan liittyviä muuttuvia kustannuksia, riittävää osuutta kiinteistä kustannuksista ja kohtuullista voittoa ei saa missään tapauksessa kattaa kyseisellä julkisella palvelulla;
  - julkisen palvelun kustannukset on katettava käyttötuloilla ja viranomaisten maksamilla korvauksilla ilman, että tuloja voi siirtää julkisen liikenteen harjoittajan toiminnan eri alalle.
6. Kohtuullisella voitolla tarkoitetaan alalle kyseisessä jäsenvaltiossa tyypillistä pääoman tuottoa, jossa otetaan huomioon riski, jonka viranomaisen toiminta aiheuttaa julkisen liikenteen harjoittajalle, tai vastaavasti tällaisen riskin puuttuminen.
7. Korvausmenetelmällä on edistettävä seuraavien tekijöiden ylläpitämistä tai kehittämistä:
  - julkisen liikenteen harjoittajan tehokas liikkeenjohto, jota voidaan arvioida objektiivisesti, ja
  - riittävän korkealaatuisten henkilöliikennepalvelujen tarjonta.

## NEUVOSTON PERUSTELUT

### I. JOHDANTO

- Komissio toimitti 20.7.2005 tarkistetun ehdotuksen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista <sup>(1)</sup>. Ehdotus tunnetaan myös julkisia palveluvelvoitteita koskevana ehdotuksena. Ennen tätä tarkistettua ehdotusta komissio oli esittänyt kaksi muuta ehdotusta: alkuperäisen ehdotuksen <sup>(2)</sup> 27.7.2000 ja muutetun ehdotuksen <sup>(3)</sup> 21.2.2002.
- Euroopan parlamentti äänesti 14.11.2001 ensimmäisen käsittelyn lausunnosta komission heinäkuussa 2000 antaman alkuperäisen ehdotuksen pohjalta <sup>(4)</sup>. Euroopan parlamentti päätti käsitellä heinäkuussa 2005 annettua ehdotusta heinäkuussa 2000 annetun alkuperäisen ehdotuksen tarkistettuna versiona, ja näin ollen se tarkastelee kyseistä ehdotusta vain toisessa käsittelyssä.
- Neuvosto pääsi istunnossaan 9.6.2006 poliittiseen yhteisymmärrykseen tarkistetusta ehdotuksesta. Tšekin, Kreikan, Luxemburgin ja Maltan valtuuskunnat pidättyivät äänestämästä. Neuvosto vahvisti 11. joulukuuta 2006 yhteisen kantansa.
- Käsittelyn yhteydessä neuvosto otti huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean <sup>(5)</sup> ja alueiden komitean lausunnot <sup>(6)</sup>.

### II. EUROOPAN PARLAMENTIN TARKISTUKSET

Koska Euroopan parlamentin ensimmäinen käsittely perustui komission vuonna 2000 antamaan alkuperäiseen ehdotukseen ja neuvoston yhteinen kanta merkittävästi muutettuun vuoden 2005 ehdotukseen, neuvosto ei voi näissä perusteluissaan viitata parlamentin yksittäisiin tarkistuksiin. Sen sijaan neuvosto käsittelee Euroopan parlamentin ensimmäistä käsittelyä yleisesti ja yhteisen kannan keskeisten osioiden yhteydessä.

### III. YHTEISEN KANNAN ANALYYSI

#### 1. Yleistä

Tällä hetkellä voimassa oleva julkisia palveluvelvoitteita koskeva säädöskehys on peräisin vuodelta 1969, ja sitä muutettiin viimeksi vuonna 1991 <sup>(7)</sup>. Neuvosto katsoo, että Euroopan nykyisillä julkisten henkilöliikennepalvelujen markkinoilla, joilla toimijat eivät ole enää pelkästään kansallisia, alueellisia tai paikallisia, tarvitaan uudet säännöt. Näiden sääntöjen avulla on vähennettävä kilpailun vääristymiä vahvistamalla syrjimättömät kilpailuedellytykset toimijoiden kesken, lisäämällä avoimuutta ja takaamalla oikeusvarmuus sekä julkisen henkilöliikenteen alan toimijoille että viranomaisille. Tästä seurauksena olevat yhdenvertaiset mahdollisuudet edistävät julkisten henkilöliikennepalvelujen turvallisuutta, tehokkuutta ja korkeaa laatua.

Komission 2000 ja 2002 tekemät ehdotukset eivät saaneet riittävää enemmistöä neuvostossa. Suurimpana syynä tähän oli se, että jäsenvaltioiden näkemykset kilpailun lisäämisestä julkisessa henkilöliikenteessä erosivat hyvin paljon toisistaan. Lisäksi jäsenvaltiot halusivat odottaa vireillä olleessa Altmarkia koskevassa asiassa <sup>(8)</sup> annettavaa tuomiota siitä, miten valtiontukea koskevia säännöksiä on sovellettava julkisiin palveluihin yleensä ja erityisesti julkiseen liikenteeseen. Neuvoston yhteisen kannan aikaan saamiseksi tarvittiin käytännöllisempää lähestymistapaa sekä komissiossa että jäsenvaltioissa. Komissio pani enemmän painoa toissijaisuusperiaatteelle, mikä johti aikaisempia ehdotuksia yksinkertaisempaan ja joustavampaan ehdotukseen, ja jäsenvaltiot, joilla oli usean vuoden kokemus julkisen liikenteen järjestämiseen liittyvistä erilaisista malleista, pystyivät paremmin toteamaan niiden edut ja haitat. Lisäksi Altmark-tuomio toi selvästi esiin sen, että julkista henkilöliikennettä koskevaa yhteisön lainsäädäntöä on nykyaikaistettava.

<sup>(1)</sup> EUVL C 49, 28.2.2006, s. 37.

<sup>(2)</sup> EYVL C 365 E, 19.12.2000, s. 169.

<sup>(3)</sup> EYVL C 151 E, 25.6.2002, s. 146.

<sup>(4)</sup> EYVL C 140 E, 13.6.2002, s. 164.

<sup>(5)</sup> EUVL C 195, 18.8.2006, s. 20.

<sup>(6)</sup> EUVL C 192, 16.8.2006, s. 1.

<sup>(7)</sup> Neuvoston asetetus (ETY) N:o 1191/69, annettu 26 päivänä kesäkuuta 1969, julkisten palvelujen käsitteeseen rautatie-, maantie- ja sisävesiliikenteessä olennaisesti kuuluvia velvoitteita koskevista jäsenvaltioiden toimenpiteistä (EYVL L 156, 28.6.1969, s. 1) sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna asetuksella (ETY) 1893/91 (EYVL L 169, 29.6.1991, s. 1).

<sup>(8)</sup> Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 24 päivänä heinäkuuta 2003 asiassa C-280/00 Altmark Trans GmbH ja Regierungspräsidentium Magdeburg vastaan Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH ([2003] KOK I-7747).

Yhteisessä kannassaan neuvosto ottaa tasapuolisesti huomioon erilaiset edut, joita ovat viranomaisten mahdollisuus päättää, miten julkisen liikenteen järjestelyt toteutetaan, halu lisätä kilpailua julkisen liikenteen alalla tekemällä julkisia palveluhankintoja koskevat sopimukset tarjousmenettelyä noudattaen, josta käytetään myös nimeä ”säännelty kilpailu”, ja tarve saada aikaan uusi oikeuskehys, jossa otetaan huomioon olemassa olevien julkisten liikennejärjestelmien erityispiirteet ja annetaan näille järjestelmille riittävästi aikaa sopeutua uusiin sääntöihin. Neuvosto on myös tehnyt muutoksia komission ehdotukseen, jotta sen täytäntöönpano helpottuisi käytännössä.

## 2. Keskeiset poliittiset kysymykset

### 2.1 *Soveltamisala*

Neuvosto täsmentää, että asetuksen soveltamisalaan kuuluvat ne rautateiden ja maanteiden julkiset henkilöliikennepalvelut, joiden osalta toimivaltaiset viranomaiset julkisen palvelun velvoitteita määrätessään tai niitä koskevia sopimuksia tehdessään korvaavat julkisen liikenteen harjoittajille aiheutuvat kustannukset ja/tai myöntävät yksinoikeuksia vastineena julkisen palvelun velvoitteiden täyttämistä. Koska Euroopan julkisten liikenteen markkinat kehittyvät jatkuvasti, neuvosto on sitä mieltä, että ei ole enää asianmukaista rajata soveltamisalaa paikallisliikenteeseen, kuten Euroopan parlamentti on ehdottanut.

Lisäksi sisävesien julkisen henkilöliikenteen käsitteistä vuosien 2000 ja 2002 ehdotuksista poiketen komission 2005 antama ehdotus rajoittui rautateihin ja maanteihin. Asetusta sovellettaisiin ainoastaan sellaisiin sisävesien palveluihin, jotka ovat osa laajempaa julkista liikennejärjestelmää. Nyt neuvosto on palauttanut edeltävien ehdotusten luonteen sisällyttämällä yhteiseen kantaan säännöksen, jonka mukaan jäsenvaltioilla on niin halutessaan lupa soveltaa asetusta sisävesien julkisiin henkilöliikennepalveluihin.

Yhteisessä kannassa neuvosto selventää, minkälaisiin sopimuksiin asetusta sovelletaan. Ensiksi se tähdentää, että linja-autoilla tai raitiovaunuilla hoidettua joukkoliikennettä koskevat sopimukset on tehtävä julkisia hankintoja koskevissa direktiiveissä säädettyjen menettelyjen mukaisesti, ellei näitä sopimuksia ole tehty toimilupaa koskevana sopimuksina. Näin tehdessään neuvosto selkiyttää komission ehdottamaa lähestymistapaa, jossa sovellettavan järjestelmän valinta jää viranomaisten tehtäväksi. Jos julkisia palveluhankintoja koskevaan sopimukseen sisältyy liikenteenharjoittajaa koskeva riski, sovelletaan asetusta, ja, jos näin ei ole, sovelletaan julkisista hankinnoista annettuja direktiivejä<sup>(1)</sup>. Tämän hallinnollisen valintavapauden vuoksi neuvosto pitää komission lähestymistapaa Euroopan parlamentin lähestymistapaa parempana. Parlamentin näkemys oli se, että asetusta olisi sovellettava kaikkiin joukkoliikennettä koskeviin sopimuksiin. Toiseksi yhteisessä kannassa jätetään selvästi julkiset rakennusurakat asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle ja todetaan, että julkisia hankintoja koskevat direktiivit tarjoavat tällaiseen sopimukseen sovellettavat järjestelmät.

Lisäksi viranomaisten joustavuuden lisäämiseksi neuvosto sallii näiden jättää asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle julkisten palveluvelvoitteiden täyttämistä maksettavaa rahallista korvausta koskevat yleiset säännöt, joissa vahvistetaan koululaisia, opiskelijoita ja liikuntarajoitteisia henkilöitä koskevat enimmäistariffit.

### 2.2 *Suorat sopimukset*

Neuvosto katsoo, että järjestelmä antaa toimivaltaisille viranomaisille vapauden valita kilpailukykyinen tarjous, ja suorat sopimukset ovat paras tae julkisen liikenteen laadun ja tehokkuuden parantamiseksi. Edellä mainitun huomioon ottaen neuvosto säilyttää yhteisessä kannassaan neljä poikkeusta, joiden avulla viranomaiset voivat tehdä sopimuksia suoraan komission ehdotuksen mukaisesti, mutta tekee useita muutoksia yksityiskohtaisiin sääntöihin.

<sup>(1)</sup> Direktiivi 2004/18/EY julkisia rakennusurakoita sekä julkisia tavara- ja palveluhankintoja koskevien sopimusten tekemättelyjen yhteensovittamisesta (EUVL L 134, 30.4.2004, s. 114) tai direktiivi 2004/17/EY vesi- ja energiahuollon sekä liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankintamenettelyjen yhteensovittamisesta (EUVL L 134, 30.4.2004, s. 1).

### 2.2.1 Sisäiset liikenteenharjoittajat

Neuvosto on tyytyväinen komission ehdotukseen, jonka mukaan toimivaltaiset viranomaiset, jotka päättävät olla asettamatta julkisia liikennepalvelujaan tarjouskilpailuun, voivat tarjota näitä palveluja itse tai antaa ne suoraan sellaisen kolmannen osapuolen hoidettavaksi, jota kyseiset viranomaiset valvovat samalla tavalla kuin omia yksikköjään. Nämä ovat niin kutsuttuja sisäisiä liikenteenharjoittajia. Neuvosto yhtyy siihen, mikä tuli esille Euroopan parlamentin ensimmäisessä käsittelyssä ja on esitetty komission tarkistetussa ehdotuksessa, eli kilpailun vääristymiseen liittyvien riskien välttämiseksi sisäisen liikenteenharjoittajan ei pidä periaatteessa osallistua tarjouskilpailumenettelyihin sen viranomaisen toimivaltapiirin ulkopuolella, jolta se sai suoraan sopimuksensa.

Neuvosto tukee yhteisessä kannassaan sisäisen liikenteenharjoittajan yleiskäsitettä mutta on lisännyt useita säännöksiä komission ehdotukseen, jotta kansallisten ja paikallisten liikennejärjestelmien erityispiirteet voitaisiin ottaa huomioon:

- Ottaen huomioon julkisen liikenteen järjestämistä koskeva kansallinen vastuu jäsenvaltiot säilyttävät toimivallan kieltää lailla paikallisia viranomaisia käyttämästä hyväksi mahdollisuutta tehdä julkisia palveluhankintoja koskevat sopimukset suoraan alueellaan.
- ”Toimivaltaisen viranomaisen” määritelmän lisäksi neuvosto korostaa, että ”toimivaltainen paikallinen viranomainen” käsittää sekä yksittäisen viranomaisen että viranomaisyhmittymän, joka tarjoaa toisiinsa kytkettyjä liikennepalveluja.
- On säilytetty peruste, jolla viranomainen voi harjoittaa ”valvontaa” sisäiseen liikenteenharjoittajaan nähden komission ehdotuksen mukaisesti, samalla kun säädetään, että täysi julkinen omistus ei ole pakollinen edellytys tällaiselle valvonnalle.
- Kysymystä sisäistä liikenteenharjoittajaa koskevasta alueellisesta rajoittamisesta on selvennetty, jotta voidaan välttää joutumasta rajoittamaan matkustajien etujen vastaisesti sellaisia julkisia liikennepalveluja, jotka ylittävät hallinnollisten alueiden rajat.
- Sisäiset liikenteenharjoittajat, joiden kanssa suoraan tehtyjen julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten voimassaoloajat on päättymässä, voivat osallistua — jos tietyt ehdot täyttyvät — tarjouskilpailumenettelyyn, jotta ne voivat valmistautua toimintaympäristöön, jossa esiintyy kilpailua.
- Jos ei ole olemassa yhtäkään paikallista toimivaltaista viranomaista, kansalliset viranomaiset voivat tehdä julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia sisäisen liikenteenharjoittajan kanssa.

### 2.2.2 Pienet sopimukset

Neuvosto ei tee muutoksia enimmäismääriin, joiden alapuolelle jääviä julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia voidaan tehdä suoraan, kuten komissio ehdotti parlamentin ensimmäisen käsittelyn pohjalta. Viranomaiset voivat pidäytyä kilpailuun perustuvan tarjousmenettelyn käytöstä, jos sopimuksen keskimääräinen vuosittainen arvo on alle yksi miljoonaa euroa tai se koskee määrältään alle 300 000 kilometriä vuodessa olevien julkisten henkilöliikennepalvelujen tarjoamista. Lisäksi neuvosto ottaa käyttöön parlamentin pienirytykset huomioon ottavan lähestymistavan mukaisesti käyttöön ylimääräisiä enimmäismääriä pienten ja keskusuurten yritysten osalta, joilla on käytössään enintään 20 ajoneuvoa. Tässä tapauksessa suoraan tehdyt sopimukset sallitaan, jos julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten keskimääräinen vuosittainen arvo jää alle 1,7 miljoonan euron tai alle 500 000 kilometriin julkisten henkilöliikennepalvelujen osalta. Yhteisessä kannassa otetaan lisäksi huomioon julkisen liikenteen järjestämistä koskeva kansallinen vastuu siten, että siinä annetaan jäsenvaltioille mahdollisuus kieltää alueellaan toimivaltaisia viranomaisia käyttämästä mahdollisuutta tehdä suoria sopimuksia, kun on kyse pienistä sopimuksista.

### 2.2.3 Häätätilanteet

Neuvosto tukee parlamentin ensimmäisen käsittelyn tuloksiin perustuvaa komission ehdotusta suorien sopimusten tekemisestä, kun palvelu keskeytyy tai on välittömässä vaarassa keskeytyä. Ottaen kuitenkin huomioon uusien julkisia hankintoja koskevien sopimusten tekemisen vaatiman ajan neuvosto on päättänyt, että kiireellisiä toimia koskevan sopimuksen voi tehdä kahden vuoden ajaksi komission ehdottaman yhden vuoden sijaan. Käytännön huomioimiseksi yhteisessä kannassa täsmennetään lisäksi, että kiireellisenä

toimena voi olla sopimuksen tekeminen suoraan, muodollinen sopimus julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen jatkamisesta tai määräys hoitaa tiettyjä julkisen palvelun velvoitteita. Viimeksi mainitussa tapauksessa julkisen liikenteen harjoittajalla on oikeus valittaa päätöksestä.

#### 2.2.4 Raskas raideliikenne

Ottaen huomioon rautateiden julkisten henkilöliikennepalvelujen erityisaseman neuvosto sallii viranomaisten tehdä julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia suoraan kaiken raskaan raideliikenteen osalta, ellei kansallinen lainsäädäntö sitä kiellä. Lisäksi laajentamalla komission ehdotuksen mukaisesti mahdollisuuden tehdä suoria sopimuksia alueellisesta rautatieliikenteestä ja rautateiden kaukoliikenteestä koskemaan kaikkia rautateiden raskaan liikenteen palveluja, mukaan lukien (esi)kaupunkiraideliikenne ja yhdenmetyt rataverkot, neuvosto pystyy välttämään mahdollisia vaikeuksia, joita voisi aiheutua siitä, että yhtäältä kaukoliikenteen ja alueliikenteen ja toisaalta (esi)kaupunkiraideliikenteen välillä tulisi tehdä ero. Kun liikenne-, televiestintä- ja energianeuvosto pääsi 9.6.2006 asiasta poliittiseen yhteisymmärrykseen, Ruotsin valtuuskunta, johon Italian valtuuskunta yhtyi, teki pöytäkirjaan merkittävän lausuman (Liite I) suorien sopimusten laajentamisesta koskemaan kaikkea raskasta raideliikennettä.

#### 2.3 Sopimusten kesto

Linja-autoja, rautatieliikennettä ja muita raideliikennemuotoja koskevien julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten keston osalta neuvosto tasapainottaa yhtäältä taloudelliselta kannalta hyväksyttävän pääoman kuoleetusajan tarpeen ja toisaalta sen, että sopimuksen kesto houkuttelisi uusia liikenteenharjoittajia. Rautatieliikenteen ja muiden raideliikennemuotojen osalta neuvosto on säilyttänyt ehdotetun viidentoista vuoden voimassaoloajan. Linja-autoliikenteen osalta neuvosto on pidentänyt komission ehdottamaa kahdeksan vuoden sopimusaikaa kymmeneen vuoteen. Näin neuvosto noudattaa parlamentin ensimmäisen käsittelyn jälkeen muutettua komission ehdotusta lukuun ottamatta linja-autoliikenteen kahta lisävuotta. Vastapainoksi sille, että sopimuksen tekeminen suoraan laajennetaan koskemaan kaikkea raskasta raideliikennettä, tällaisten sopimusten alkuperäinen kesto ei saa ylittää kymmentä vuotta.

Lisäksi neuvosto on säilyttänyt tietyin muutoksin komission ehdotuksen, jonka mukaan julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten voimassaoloaikaa voidaan pidentää enintään 50 prosentilla, kun se on investointien kannalta tarpeellista. Neuvosto hyväksyy myös syrjäisimpiä alueita koskevien sopimusten voimassaoloajan pidentämisen enintään 50 prosentilla, jos perusteena ovat poikkeuksellisesta maantieteellisestä sijainnista aiheutuvat kustannukset.

Yhteinen kanta sallii poikkeustapauksissa sopimusten voimassaoloajan pidentämisen jopa yli 50 prosentilla. Tämä tulee perustella infrastruktuuriin, liikkuvaan kalustoon tai ajoneuvoihin tehtävään investointiin liittyvällä pääoman kuoletuksella. Lisäksi julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen tulee olla tehty oikeudenmukaista tarjouskilpailumenettelyä noudattaen, ja pidemmän voimassaoloajan myöntäneen viranomaisen on toimitettava komissiolle sopimus sekä perusteet sen pidemmälle voimassaoloajalle vuoden kuluessa sopimuksen tekemisestä.

#### 2.4 Sosiaaliset vaatimukset ja palvelujen laatu

Komission vuonna 2005 tekemässä tarkistetussa ehdotuksessa jätetään julkisten henkilöliikennepalvelujen sosiaalisten ja laatukriteerien määrittely viranomaisille toissijaisuusperiaatteen mukaisesti, toisin kuin vuonna 2000 ja 2002 tehdyissä ehdotuksissa oli laita. Neuvosto kannattaa tätä lähestymistapaa.

Neuvosto täsmentää ja laajentaa komission ehdotuksen sosiaalisten oikeuksien siirtoa koskevaa säännöstä, jossa annetaan viranomaisten päättää, tuleeko valittujen julkisen liikenteen harjoittajien myöntää kyseisten palvelujen tarjoamiseen aikaisemmin osallistuneelle henkilöstölle oikeudet, jotka henkilöstö olisi saanut, jos olisi tapahtunut direktiivissä 2001/23/EY tarkoitettu luovutus. Neuvosto pitää tätä komission tapaan toissijaisuusperiaatteen piiriin kuuluvana asiana



eikä pidä tarpeellisenä tämän työntekijöiden oikeuksia koskevan säännöksen tekemistä pakolliseksi, kuten parlamentti esitti ensimmäisessä käsittelyssä. Neuvosto lisää kuitenkin tähän säännökseen velvoitteen, jonka mukaan viranomaisten on kyseisiä vaatimuksia määriteltessään toimitettava kansallisen ja/tai yhteisön oikeuden määrittämissä puitteissa. Lisäksi avoimuuden nimissä neuvosto sisällyttää yhteiseen kantaan velvoitteen, jonka mukaan viranomaisten edellyttäessä julkisen liikenteen harjoittajilta tiettyjen sosiaalisten vaatimusten noudattamista, tarjousasiakirjoissa ja julkisia palveluhankintoja koskevissa sopimuksissa on oltava luettelo kyseisestä henkilöstöstä ja niissä on annettava avoimet yksityiskohtaiset tiedot sen sopimusperusteisista oikeuksista sekä edellytyksistä, joiden mukaisesti työntekijöiden katsotaan liittyvän palveluihin.

Asetuksen yksinkertaistamiseksi ja toissijaisuusperiaatteen noudattamiseksi komissio ei sisällyttänyt tarkistettuun ehdotukseensa luettelo laatukriteereistä, joita viranomaisten tulisi noudattaa julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia tehdessään. Yhteisessä kannassaan neuvosto on yhtä mieltä komission kanssa siitä, että viranomaisten tulisi edelleen olla vastuussa laatuvaatimusten määrittelystä. Avoimuuden lisäämiseksi neuvosto asettaa kuitenkin velvoitteen, jonka mukaan viranomaisten on laatuvaatimuksia asettaessaan sisällytettävä ne tarjousasiakirjoihinsa ja julkisia palveluhankintoja koskeviin sopimuksiinsa.

## 2.5 Avoimuus

Avoimuuden lisäämiseksi neuvosto suhtautuu myönteisesti komission ehdotukseen, jossa edellytetään, että toimivaltaiset viranomaiset tekevät julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia, joissa yksinoikeus ja/tai korvaus myönnetään vastineena julkisen palvelun velvoitteiden hoitamisesta. Lisäksi julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten tekemistä ja niiden sisältöä koskeva avoimuus on olennaisen tärkeää, jotta vältetään kilpailun vääristymisen vaara, etenkin jos sopimus tehdään suoraan. Parlamentti painotti useissa ensimmäisen käsittelyn vaiheissa avoimuuden lisäämisen merkitystä julkisen henkilöliikenteen alalla.

Avoimuuden lisäämiseksi edelleen julkisen liikenteen alalla ja vastapainoksi sille, että mahdollisuus sopimuksen tekemiseksi suoraan laajennetaan koskemaan kaikkea raskasta raideliikennettä, neuvosto sisällyttää yhteiseen kantaansa seuraavat toimet:

- Viranomaisten velvoite esittää kenen tahansa asianosaisen pyynnöstä perusteltu päätös julkista palveluhankintaa koskevan sopimuksen tekemisestä suoraan. Tšekin valtuuskunta ilmoitti liikenne-, televiestintä- ja energianeuvoston istunnossa 9.6.2006, että se ei hyväksy tätä säännöstä, ja antoi asiasta liitteessä II olevan pöytäkirjaan merkittävän lausuman;
- Viranomaisten velvoite julkistaa raideliikennettä koskevien suoraan tehtyjen julkista palveluhankintaa koskevien sopimusten osalta tiettyjä tietoja vuoden kuluessa sopimuksen tekemisestä.

Neuvosto kannattaa julkaisemista koskevia komission ehdotuksia, mutta tekee niihin useita muutoksia niiden käytännön sovellettavuuden parantamiseksi ja tarpeettoman byrokratian vähentämiseksi:

- Viranomaisten on julkaistava julkista palveluhankintaa koskevista sopimuksistaan yhdistelmäraportti komission ehdottaman yksityiskohtaisen kertomuksen sijaan;
- Viranomaisten on ilmoitettava julkista palveluhankintaa koskevan sopimuksen tekemisestä viimeistään yhtä vuotta ennen *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*. Tämä velvoite ei koske pieniä sopimuksia;
- Viranomaisten on julkaistava oikaisu, jos julkista palveluhankintaa koskevan sopimuksen tekemisestä annetut tiedot muuttuvat;
- Ennakoilmoitus ei koske kiireellisiä toimia;
- Määräaikaa, jonka kuluessa jäsenvaltioiden on toimitettava komissiolle tiedot, joita tarvitaan sen arvioimiseen, ovatko maksetut korvaukset asetuksen mukaisia, pidennetään komission ehdotuksen mukaisesta kahdestakymmenestä työpäivästä kolmeen kuukauteen.

## 2.6 Siirtymäkausi

Neuvosto tekee useita muutoksia komission ehdottamiin siirtymäkauden järjestelyihin, jotta viranomaisilla ja liikenteenharjoittajilla olisi riittävästi aikaa sopeutua uuteen lainsäädäntöön. Ensinnäkin asetus tulee voimaan kolme vuotta sen julkaisemisen jälkeen. Rauta- ja maanteiden julkisia palveluja koskevat sopimukset on tehtävä asetuksen mukaisesti 12 vuotta sen jälkeen. Toiseksi neuvosto korvaa yhdellä siirtymäkauden järjestelyllä komission ehdotuksessa olevan järjestelyn, jonka mukaan maantie- ja rautatieliikenteeseen sovelletaan erilaisia siirtymäkausia. Ottaen huomioon, että suorien sopimusten tekemisen mahdollisuus on laajennettu koskemaan raskasta raideliikennettä, neuvosto ei enää pidä perusteltuna sitä, että rautatieliikenteen siirtymäkausi olisi pidempi kuin maantieliikenteen. Kolmanneksi neuvosto valitsee kaksivaiheisen siirtymäkauden sijaan asteittaisen lähestymistavan, jonka ansiosta viranomaiset voivat tiettyssä määrin määrittellä itse, kuinka sopimusten teossa sovellettaviin uusiin sääntöihin siirtymistä hallinnoidaan. Jäsenvaltioiden on toimitettava siirtymäkauden ensimmäisen puoliskon jälkeen kuuden kuukauden kuluessa komissiolle raportti edistymisestään. Komissio arvioi näiden raporttien perusteella, tarvitaanko lisätoimia häiriöiden välttämiseksi julkisten liikennepalvelujen tarjoamisen osalta.

Ennen asetuksen voimaantuloa tehtyjen sopimusten osalta yhteisessä kannassa säädetään siirtymäkauden järjestelystä, joka noudattaa hyvin paljon Euroopan parlamentin ensimmäisessä käsittelyssä tekemiä ehdotuksia. Neuvosto pyrkii tasapainoon *pacta sunt servanda* -periaatteen noudattamisen ja sen välillä, ettei markkinoita tarvitsisi sulkea liian pitkäksi ajaksi. Ero tehdään

- oikeudenmukaista tarjouskilpailumenettelyä noudattaen ja muuta tarjouskilpailumenettelyä noudattaen tehtävien sopimusten välillä;
- ennen 26.7.2000 — jolloin komissio toimitti alkuperäisen ehdotuksensa julkisen palvelun velvoitteista — tehtyjen ja sen jälkeen tehtyjen sopimusten välillä.

Neuvosto ehdottaa yhteensä neljään luokkaan jaettavien sopimusten osalta yksilöllisiä voimasaolon päättymistä koskevia järjestelyjä. Poikkeuksellisissa tapauksissa, joissa julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen päättämisestä aiheutuisi kohtuuttomia oikeudellisia tai taloudellisia seurauksia, yhteisessä kannassa säädetään sopimuksen soveltamisen jatkamisesta sen voimassaoloajan päättymiseen saakka edellyttäen, että komissio on antanut hyväksyntänsä.

Neuvosto säilyttää yhteisessä kannassaan komission ehdotuksen mukaisen säännöksen, jonka mukaan viranomaiset voivat siirtymäkauden jälkimmäisen puoliskon aikana kieltää liikenteenharjoittajien osallistumisen järjestämiinsä tarjouskilpailumenettelyihin, jos nämä eivät voi toimittaa näyttöä siitä, että niiden julkisten liikennepalvelujen arvo, josta ne saavat tämän asetuksen mukaisesti myönnettyä korvausta tai johon niillä on tämän asetuksen mukaisesti myönnetty yksinoikeus, edustaa vähintään puolta kaikkien niiden julkisten liikennepalvelujen arvosta. Neuvosto lisää tähän säännökseen kohdan, jonka mukaan viranomaiset eivät saa estää sellaisia liikenteenharjoittajia osallistumasta tarjouskilpailumenettelyihin, jotka jo harjoittavat tarjouskilpailuun kuuluvia palveluja. Neuvosto päätti perusteellisten keskustelujen jälkeen olla hyväksymättä lauseketta, jonka nojalla viranomaiset voisivat kieltää niiden liikenteenharjoittajien osallistumisen tarjouskilpailumenettelyyn, jotka olivat tehneet kaikki tai osan sopimuksiaan suorina. Neuvosto katsoo, että tällainen vastavuoroisuuslauseke ei ole asianmukainen yhteisöjen tuomioistuimen oikeuskäytäntö huomioon ottaen. Yhteisöjen tuomioistuin edellyttää tiukkoja ehtoja vastavuoroisuuslausekkeiden soveltamiselle ja pitää niitä hyväksyttävänä vain asteittaisen vapauttamisprosessin yhteydessä edellyttäen, että ne ovat siirtymäkauden toimenpiteitä, joita sovelletaan vain tietyn ajan.

## 2.7 Muut merkittävät kysymykset

Neuvoston yhteisessä kannassa huomioon otetut muut merkittävät seikat ovat seuraavat:

- Neuvosto noudattaa komission ehdotusta eikä aseta julkisen maantieliikenteen alalle erityisiä alihankintaa koskevia sääntöjä. Neuvosto pyrkii kuitenkin parantamaan avoimuutta sisällyttämällä yhteiseen kantaan vaatimuksen siitä, että tarjousasiakirjoissa ja julkisia palveluhankintoja koskevissa sopimuksissa on osoitettava selvästi, onko alihankinta mahdollista. Lisäksi sopimuksessa on määriteltävä alihankintaan sovellettavat ehdot kansallisen ja yhteisön lainsäädännön mukaisesti.

- Komissio ehdotti, että asetukset (ETY) N:o 1191/69 ja (ETY) N:o 1107/70 kumotaan kokonaan. Neuvoston yhteisessä kannassa säädetään, että asetuksen N:o 1191/69 soveltaminen lopetetaan vaiheittain ja uuteen julkisen palvelun velvoitteita koskevaan asetukseen sisällytetään joitain asetuksen N:o 1107/70 erityisiä säännöksiä.
- Neuvosto mukauttaa yhteisessä kannassaan säännöstä, joka koskee komission kertomusta julkisten henkilöliikennepalvelujen tarjonnan kehittymisestä Euroopassa edellyttäen erityisesti, että julkisten henkilöliikennepalvelujen laatua ja suoraan tehtävien sopimusten vaikutuksia arvioidaan.
- Neuvosto tekee joitain muutoksia asetusehdotuksen liitteeseen parantaakseen korvauksen laskentatapaa suoraan tehtyjen sopimusten osalta, jotta sitä olisi helpompi soveltaa käytännössä.

#### IV. YHTEENVETO

Neuvosto, joka ei päässyt yhteisymmärrykseen julkisen palvelun velvoitteita koskevista vuosina 2000 ja 2002 tehdyistä komission ehdotuksista, on onnistunut saamaan hyväksytyksi yhteisen kannan vuonna 2005 tehdyn komission ehdotuksen pohjalta. Komissio laati tämän tarkistetun ehdotuksen niiden ehdotusten pohjalta, joita Euroopan parlamentti teki ensimmäisessä käsittelyssä komission alkuperäiseen, vuonna 2000 tehtyyn ehdotukseen, tavoitteena sovittaa yhteen kolmen toimielimen kannat. Koska yhteisessä kannassa noudatetaan pitkälti tämän tarkistetun ehdotuksen lähestymistapaa, neuvosto katsoo, että yhteinen kanta muodostaa hyvän pohjan Euroopan parlamentin toisessa käsittelyssä käytäviä keskusteluja varten.

---

## LITE I

**RUOTSIN LAUSUMA, JOHON ITALIA YHTYI, MERKITTÄVÄKSI 9.6.2006 PIDETYN NEUVOSTON ISTUNNON PÖYTÄKIRJAAN****Kohta 9: Tarkistettu ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista**

## POLIITTINEN YHTEISYMMÄRRYS

Neuvoston päästessä poliittiseen yhteisymmärrykseen yhteisestä kannasta, joka koskee asetusta rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista, Ruotsi haluaa esittää seuraavan kannan:

1. Kuten neuvosto 5.12.2005 pidetyssä istunnossaan sopi, tämän asetuksen päätarkoituksena on laatia oikeussäännöt julkisia palveluhankintoja koskeviin sopimuksiin liittyville korvauksille eikä avata markkinoita edelleen rautatieliikenteen palveluille. Tämän vuoksi rautatieliikenteen palveluja koskevien sopimusten tekeminen suoraan on sisällytetty tähän asetukseen.
2. Neuvoston päätös sallia rautateiden henkilöliikennepalveluja koskevien sopimusten tekeminen jatkuvasti suoraan ei vaikuta komission oikeuteen tehdä uusia sääösehdotuksia rautateiden kotimaan matkustajaliikennemarkkinoiden avaamisesta Euroopan parlamentin ja neuvoston tarkasteltavaksi.
3. Rautateiden kotimaan matkustajaliikennemarkkinoiden avaamista koskevien uusien ehdotusten on pohjauduttava perusteltuun ratkaisuun siitä, olisiko kaikilla liikenteenharjoittajilla oltava vapaa pääsy rautatieverkkoon vai olisiko julkisia palveluhankintoja koskevista sopimuksista järjestettävä tarjouskilpailut vai tulisivatko kyseeseen yksinoikeudet vai molemmat.
4. Koska ei ole rautateiden kansallisten matkustajaliikennemarkkinoiden avaamista koskevaa yhdenmukaistettua lainsäädäntöä, Ruotsi katsoo, että jäsenvaltioilla on oikeus soveltaa vastavuoroisuustoimenpiteitä, kunhan ne ovat yhteisön oikeuden mukaisia.

## LIITE II

**TŠEKin TASAVALLAN LAUSUMA MERKITTÄVÄKSI 9.6.2006 PIDETYN NEUVOSTON ISTUNNON PÖYTÄKIRJAAN****Kohta 9: Tarkistettu ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista**

## POLIITTINEN YHTEISYMMÄRRYS

Tšekin tasavalta on täysin tietoinen siitä, että mahdollisimman suuri avoimuus julkisten palvelusopimusten tekemisessä on rautateiden ja maanteiden julkisia henkilöliikennepalveluja koskevan asetusehdotuksen päätavoitteita. Tältä osin Tšekin tasavalta ei vastusta vaatimusta, jonka mukaan toimivaltaisen viranomaisen on pyynnöstä ilmoitettava asianomaiselle osapuolelle päätöksestään, jonka seurauksena julkisia palveluja koskeva sopimus tehdään suoraan, ja että toimivaltainen viranomainen osoittaa toimineensa asetuksen asianomaisten artiklojen mukaisesti, mukaan lukien korvaustasojen vahvistaminen asetuksen liitteessä olevien sääntöjen mukaisesti. Tšekin tasavalta ei kuitenkaan voi hyväksyä (asiakirjan 9840/06) 7 artiklan 4 kohdan nykyistä sanamuotoa, jonka se katsoo vähentävän kaikkien sopimusten suoraan tekemiseen osallistuvien oikeusvarmuutta. Tšekin tasavalta on huolissaan ennen kaikkea siitä, että mielestään vahinkoa kärsinyt osapuoli voisi kiistää kyseisen perustellun päätöksen, jotta tehdään vertailu suoraan tehdyn sopimuksen ja sen oman vaihtohtoisen tarjouksen välillä. Joissakin tapauksissa tämä voisi näin ollen estää julkisen sopimuksen tekemisen suoraan. Tšekin tasavalta ei voi hyväksyä tätä.

Tämän varauksellisuuden vuoksi Tšekin tasavalta ei voi hyväksyä neuvostossa saavutettua poliittista yhteisymmärrystä tästä ehdotuksesta ja pidättyä sen vuoksi äänestämästä.

---

**Neuvoston 11 päivänä joulukuuta 2006 vahvistama**

**YHTEINEN KANTA N:o 3/2007,**

**Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o .../2007 antamiseksi yhteisistä siviili-ilmailun turvaamista koskevista säännöistä ja asetuksen (EY) N:o 2320/2002 kumoamisesta**

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

(2007/C 70 E/02)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO,  
jotka

ottavat huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 80 artiklan 2 kohdan,

ottavat huomioon komission ehdotuksen,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon <sup>(1)</sup>,

ovat kuulleet alueiden komiteaa,

noudattavat perustamissopimuksen 251 artiklassa määrättyä menettelyä <sup>(2)</sup>,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Henkilöiden ja tavaroiden suojelemiseksi siviili-ilma-aluksiin kohdistuvilta laittomilta teoilta Euroopan unionissa olisi vahvistettava yhteiset siviili-ilmailun turvaamista koskevat säännöt. Tämä tavoite olisi saavutettava vahvistamalla yhteiset ilmailun turvaamista koskevat säännöt ja perusvaatimukset sekä mekanismit, joilla seurataan niiden noudattamista.
- (2) Siviili-ilmailun yleisen turvaamisen kannalta on suotavaa luoda perusta kansainvälisestä siviili-ilmailusta 7 päivänä joulukuuta 1944 tehdyn Chicagon yleissopimuksen liitteen 17 yhteiselle tulkinnalle.
- (3) Yhteisistä siviili-ilmailun turvaamista koskevista säännöistä 16 päivänä joulukuuta 2002 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 2320/2002 <sup>(3)</sup> annettiin Yhdysvaltojen vuoden 2001 syyskuun 11 päivän tapahtumien seurauksena.
- (4) Asetuksen (EY) N:o 2320/2002 sisältöä olisi tarkistettava saatujen kokemusten valossa, ja itse asetus olisi kumottava ja korvattava tällä asetuksella, jolla yksinkertaistettaisiin, yhdenmukaistettaisiin ja selvennettäisiin voimassa olevia sääntöjä sekä parannettaisiin turvatasoa.

(5) Koska turvatoimenpiteiden ja -menettelyjen joustavampi toteuttaminen on tarpeen, jotta voidaan ottaa huomioon riskinarviointien jatkuvat muutokset ja mahdollistaa uusien teknologioiden käyttöönotto, tässä asetuksessa olisi vahvistettava perusperiaatteet siitä, mitä on tehtävä siviili-ilmailun turvaamiseksi siihen kohdistuvilta laittomilta teoilta, esittämättä kuitenkaan teknisiä ja menettelyllisiä yksityiskohtia näiden periaatteiden täytäntöönpanosta.

(6) Tätä asetusta olisi sovellettava jäsenvaltion alueella sijaitseviin siviili-ilmailua palveleviin lentoasemiin, näillä lentoasemilla palveluja tarjoaviin toiminnanharjoittajiin sekä näille lentoasemille tai näiden lentoasemien kautta tavaroita toimittaviin tai palveluja tarjoaviin yksiköihin.

(7) Tässä asetuksessa olisi vahvistettava myös turvatoimenpiteet, joita sovelletaan yhteisön lentoliikenteen harjoittajien ilma-aluksilla tai lentojen aikana, sanotun kuitenkin rajoittamatta rikoksista ja eräistä muista teoista ilma-aluksissa Tokiossa vuonna 1963 tehdyn yleissopimuksen, ilma-alusten laittoman haltuunoton ehkäisemisestä Haagissa vuonna 1970 tehdyn yleissopimuksen ja siviili-ilmailun turvallisuuteen kohdistuvien laittomien tekojen ehkäisemisestä Montrealissa vuonna 1971 tehdyn yleissopimuksen soveltamista.

(8) Kukin jäsenvaltio voi itse päättää, käytetäänkö kyseisessä jäsenvaltiossa rekisteröidyissä ilma-aluksissa ja kyseisen jäsenvaltion toimiluvalla toimivien lentoliikenteen harjoittajien ilma-aluksissa lennon turvahenkilöitä.

(9) Siviili-ilmailualan eri toimintoja uhkaavat vaarat eivät välttämättä ole samanlaisia. Asetettaessa ilmailun turvaamista koskevia yhteisiä perusvaatimuksia olisi otettava huomioon ilma-aluksen koko, toiminnan luonne ja/tai toimintojen toistumistiheys lentoasemilla, jotta voidaan sallia poikkeusten myöntäminen.

(10) Lisäksi olisi sallittava, että jäsenvaltiot soveltavat riskinarvioinnin perusteella tiukempia toimenpiteitä kuin tässä asetuksessa säädetään.

<sup>(1)</sup> EUVL C 185, 8.8.2006, s. 17.

<sup>(2)</sup> Euroopan parlamentin lausunto, annettu 15. kesäkuuta 2006 (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä), neuvoston yhteinen kanta, vahvistettu 11 päivänä joulukuuta 2006 ja Euroopan parlamentin kanta, vahvistettu ... (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä).

<sup>(3)</sup> EYVL L 355, 30.12.2002, s. 1, asetus sellaisena kuin se on muutettuna asetuksella (EY) N:o 849/2004 (EUVL L 158, 30.4.2004, s. 1).

- (11) Kolmannet maat voivat vaatia tässä asetuksessa säädettyistä toimenpiteistä poikkeavien toimenpiteiden soveltamista, kun on kyse jäsenvaltiossa sijaitsevalta lentoasemalta lähtevistä lennoista, jotka suuntautuvat kyseiseen kolmanteen maahan tai kulkevat sen yli. Komissiolla tulisi kuitenkin olla mahdollisuus tutkia kolmannen maan vaatimat toimenpiteet, sanotun kuitenkin rajoittamatta sellaisten kahdenvälisen sopimusten soveltamista, joissa yhteisö on osapuolena.
- (12) Vaikka ilmailun turvaaminen saattaa kuulua samassa jäsenvaltiossa kahdelle tai useammalle elimelle, kunkin jäsenvaltion olisi nimettävä yksi viranomainen, joka vastaa ilmailun turvaamisen yhteisten perusvaatimusten täytäntöönpanon yhteensovittamisesta ja seurannasta.
- (13) Kunkin jäsenvaltion olisi laadittava kansallinen siviili-ilmailun turvaohjelma vastuualueiden määrittämiseksi ilmailun turvaamista koskevien yhteisten perusvaatimusten täytäntöönpanoa varten sekä niiden toimenpiteiden kuvaamiseksi, joita vaaditaan toiminnanharjoittajilta ja muilta yksiköiltä tätä tarkoitusta varten. Lisäksi kunkin lentoaseman pitäjän, lentoliikenteen harjoittajan ja yksikön, joka panee täytäntöön ilmailun turvaamista koskevia vaatimuksia, olisi laadittava turvaohjelma, sovellettava sitä ja pidettävä sitä yllä noudattaakseen sekä tätä asetusta että sovellettavaa kansallista siviili-ilmailun turvaohjelmaa.
- (14) Tämän asetuksen ja kansallisen siviili-ilmailun turvaohjelman noudattamisen seuraamiseksi kunkin jäsenvaltion olisi laadittava kansallinen ohjelma, jonka avulla voidaan tarkistaa siviili-ilmailun turvaamisen laatu, sekä varmistaa kyseisen ohjelman täytäntöönpano.
- (15) Seuratakseen, miten jäsenvaltiot soveltavat tätä asetusta, ja voidakseen antaa suosituksia ilmailun turvaamisen parantamiseksi, komission olisi tehtävä tarkastuksia, myös siten, ettei se ilmoita niistä ennakolta.
- (16) Täytäntöönpanosäädöksiä, joissa vahvistetaan yhteiset toimenpiteet ja menettelyt ilmailun turvaamista koskevien yhteisten perusvaatimusten täytäntöön panemiseksi ja jotka sisältävät arkaluonteisia turvatietoja, sekä komission tarkastuskertomuksia ja toimivaltaisten viranomaisten vastauksia olisi pidettävä komission Sisäisten Menettelysääntöjen muuttamisesta 29 päivänä marraskuuta 2001 tehdyssä komission päätöksessä 2001/844/EY, EHTY, Euratom <sup>(1)</sup> tarkoitettuina ”EU:n turvaluokiteltuina tietoina”. Kyseisiä tietoja ei tulisi julkaista; ne olisi annettava ainoastaan niiden toiminnanharjoittajien ja yksiköiden saataville, joiden oikeutettua etua ne koskevat.
- (17) Tämän asetuksen täytäntöönpanemiseksi tarvittavista toimenpiteistä olisi päätettävä menettelystä komissiolle siirrettyä täytäntöönpanovaltaa käytettäessä 28 päivänä kesäkuuta 1999 tehdyn neuvoston päätöksen 1999/468/EY <sup>(2)</sup> mukaisesti.
- (18) Komissiolle olisi erityisesti siirrettävä toimivalta vahvistaa edellytykset, joiden vallitessa 4 artiklan 3 kohdassa ja 9 artiklan 2 kohdassa tarkoitetuista toimenpiteistä on päätettävä. Koska nämä toimenpiteet ovat laajakantoisia ja niillä on tarkoitus muuttaa tämän asetuksen muita kuin keskeisiä osia tai täydentää tätä asetusta lisäämällä siihen uusia muita kuin keskeisiä osia, niistä olisi päätettävä neuvoston päätöksen 1999/468/EY 5a artiklassa säädettyä valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen.
- (19) ”Yhden turvatarkastuksen periaatetta” olisi edistettävä kaikilla Euroopan unionin alueella tapahtuvilla lennoilla.
- (20) Tämä asetus ei vaikuta lentoturvallisuussääntöjen soveltamiseen, vaarallisten aineiden kuljetusta koskevien sääntöjen soveltaminen mukaan lukien.
- (21) Jäsenvaltioiden olisi päätettävä tämän asetuksen sääntöjen rikkomiseen sovellettavista seuraamuksista. Säädettyjen seuraamusten, jotka voivat olla siviilioikeudellisia tai hallinnollisia, olisi oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia.
- (22) Lontoossa 2 päivänä joulukuuta 1987 annettu lentoasemia koskeva yhteinen julistus korvataan vuoropuhelua Gibraltarin kanssa käsittelevän foorumin ensimmäisessä ministerikokouksessa Cordobassa 18 päivänä syyskuuta 2006 annetulla Gibraltarin lentoasemaa koskevalla ministerioiden julistuksella, jonka täyden noudattamisen katsotaan täyttävän vuoden 1987 julistuksen vaatimukset.
- (23) Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla toteuttaa tämän asetuksen tavoitteita eli turvata siviili-ilmailua siihen kohdistuvilta laittomilta teoilta ja muodostaa perustan kansainvälisestä siviili-ilmailusta tehdyn Chicagon yleissopimuksen liitteen 17 yhteiselle tulkinnalle, vaan ne voidaan asetuksen laajuuden tai vaikutusten vuoksi saavuttaa paremmin yhteisön tasolla, joten yhteisö voi toteuttaa toimenpiteitä perustamissopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä asetuksessa ei ylitetä sitä, mikä on näiden tavoitteiden saavuttamiseksi tarpeen,

OVAT ANTANEET TÄMÄN ASETUKSEN:

*1 artikla*

#### **Tavoitteet**

1. Tässä asetuksessa vahvistetaan yhteiset säännöt siviili-ilmailun turvaamiseksi siihen kohdistuvilta laittomilta teoilta.

<sup>(1)</sup> EYVL L 317, 3.12.2001, s. 1, päätös sellaisena kuin se on muutettuna päätöksellä 2006/548/EY, Euratom (EUVL L 215, 5.8.2006, s. 38).

<sup>(2)</sup> EYVL L 184, 17.7.1999, s. 23, päätös sellaisena kuin se on muutettuna päätöksellä 2006/512/EY (EUVL L 200, 22.7.2006, s. 11).

Lisäksi se muodostaa perustan kansainvälisestä siviili-ilmailusta tehdyn Chicagon yleissopimuksen liitteen 17 yhteiselle tulkinalle.

2. Edellä 1 kohdassa asetetut tavoitteet voidaan saavuttaa:

- a) vahvistamalla ilmailun turvaamista koskevat yhteiset säännöt ja yhteiset perusvaatimukset;
- b) mekanismeilla, joilla seurataan niiden noudattamista.

## 2 artikla

### Soveltamisala

1. Tätä asetusta sovelletaan:

- a) kaikkiin jäsenvaltion alueella sijaitseviin lentoasemiin tai lentoasemien osiin, joita ei käytetä yksinomaan sotilastarkoituksiin;
- b) kaikkiin a alakohdassa tarkoitetuilla lentoasemilla palveluja tarjoaviin toiminnanharjoittajiin, lentoliikenteen harjoittajat mukaan luettuina;
- c) kaikkiin ilmailun turvaamista koskevia vaatimuksia noudattaviin yksiköihin, jotka toimivat lentoaseman tilojen sisä- tai ulkopuolella sijaitsevista tiloista käsin ja toimittavat tavaroita ja/tai tarjoavat palveluja a alakohdassa tarkoitetuille lentoasemille tai kyseisten lentoasemien kautta.

2. Tämän asetuksen soveltamisen Gibraltarin lentoasemaan ei katsota vaikuttavan Espanjan kuningaskunnan tai Yhdistyneen kuningaskunnan oikeudelliseen asemaan kiistassa siitä, minkä valtion suvereniteetin alaisuuteen alue, jolla tämä lentoasema sijaitsee, kuuluu.

## 3 artikla

### Määritelmät

Tässä asetuksessa tarkoitetaan:

- 1) 'siviili-ilmailulla' siviili-ilma-aluksen harjoittamaa lentotoimintaa, lukuun ottamatta kansainvälisestä siviili-ilmailusta tehdyn Chicagon yleissopimuksen 3 artiklassa tarkoitettua valtion ilma-aluksilla harjoitettavaa toimintaa;
- 2) 'ilmailun turvaamisella' toimenpiteiden sekä inhimillisten ja aineellisten voimavarojen yhdistelmää, jolla on tarkoitus turvata siviili-ilmailu siihen kohdistuvilta laittomilta teoilta;
- 3) 'toiminnanharjoittajalla' henkilöä, organisaatiota tai yritystä, joka harjoittaa lentoliikennetoimintaa tai tarjoutuu harjoittamaan sitä;
- 4) 'lentoliikenteen harjoittajalla' lentoliikenneyritystä, jolla on voimassa oleva liikennelupa tai vastaava;
- 5) 'yhteisön lentoliikenteen harjoittajalla' lentoliikenteen harjoittajaa, jolla on jäsenvaltion yhteisön lentoliikenteen harjoittajien toimiluvista 23 päivänä heinäkuuta 1992 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2407/92 <sup>(1)</sup> mukaisesti myöntämä voimassa oleva liikennelupa;
- 6) 'yksiköllä' henkilöä, organisaatiota tai yritystä, joka on muu kuin toiminnanharjoittaja;
- 7) 'kiellettyillä esineillä' aseita, räjähteitä ja muita vaarallisia laitteita, esineitä tai aineita, joita voidaan käyttää siviili-ilmailuun kohdistuvaan laittomaan tekoon;
- 8) 'turvatarkastuksella' teknisten tai muiden keinojen käyttämisestä kiellettyjen esineiden tunnistamiseksi ja/tai havaitsemiseksi;
- 9) 'turvalvontatoimenpiteellä' sellaisten keinojen käyttämistä, joilla voidaan estää kiellettyjen esineiden tuominen ilma-alueeseen;
- 10) 'kulunvalvonnalla' sellaisten keinojen käyttämistä, joilla voidaan estää asiattomien henkilöiden, asiattomien ajoneuvojen tai näiden molempien pääsy;
- 11) 'lentokenttäalueella' lentoaseman kenttäaluetta sekä ympäröivää maastoa ja rakennuksia tai niiden osia, joihin on rajoitettu pääsy;
- 12) 'maaliikennealueella' niitä osia lentoasemasta sekä ympäröivästä maastosta ja rakennuksista tai niiden osista, jotka eivät kuulu lentokenttäalueeseen;
- 13) 'turvalvotulla alueella' lentokenttäalueen aluetta, jolla sovelletaan rajoitetun pääsyn lisäksi muita ilmailun turvaamista koskevia vaatimuksia;
- 14) 'merkityllä alueella' aluetta, joka on kulunvalvonnan avulla erotettu lentoaseman turvalvotuista alueista tai, jos merkitty alue itse on turvalvottu alue, lentoaseman muista turvalvotuista alueista;
- 15) 'taustan tarkistuksella' yksilön henkilöllisyyden, rikostausta mukaan luettuna, muistiin merkittyä tarkistamista osana soveltuvuusarviointia, joka tehdään sen selvittämiseksi, voidaanko hänelle myöntää pääsy ilman saattajaa turvalvotuille alueille;
- 16) 'transfer-matkustajilla, -matkatavaroilla, -rahdilla tai -postilähettyksillä', matkustajia, matkatavaroita, rahtia tai postilähettyksiä, jotka lähtevät toisella ilma-aluksella kuin sillä, jolla he tai ne ovat saapuneet;
- 17) 'transit-matkustajilla, -matkatavaroilla, -rahdilla tai -postilähettyksillä' matkustajia, matkatavaroita, rahtia tai postilähettyksiä, jotka lähtevät samalla ilma-aluksella, jolla he tai ne ovat saapuneet;
- 18) 'mahdollisesti häiriötä aiheuttavalla matkustajalla' matkustajaa, joka on joko karkotettava henkilö, maahanmuuttosyistä käännytettävä henkilö tai pidätetty tai vangittu henkilö;
- 19) 'käsimatkatavaralla' ilma-aluksen matkustamossa kuljetettavaksi tarkoitettua matkatavaraa;
- 20) 'ruumassa kuljetettavalla matkatavaralla' ilma-aluksen ruumassa kuljetettavaksi tarkoitettua matkatavaraa;
- 21) 'mukana kulkevalla ruumassa kuljetettavalla matkatavaralla' ilma-aluksen ruumassa kuljetettavaa matkatavaraa, jonka samalla lennolla matkustava matkustaja on kirjannut lennolle;

<sup>(1)</sup> EYVL L 240, 24.8.1992, s. 1.



- 22) 'lentoliikenteen harjoittajan postilähetyksillä' postilähetyksiä, joiden lähettäjänä ja vastaanottajana on lentoliikenteen harjoittaja;
- 23) 'lentoliikenteen harjoittajan materiaalilla' materiaalia, jonka lähettäjänä ja vastaanottajana on lentoliikenteen harjoittaja tai jota lentoliikenteen harjoittaja käyttää;
- 24) 'postilähetyksellä' kirje- ja muita tavaralähetyksiä, lukuun ottamatta lentoliikenteen harjoittajan postilähetyksiä, jotka posti on jättänyt lähetettäväksi tai jotka on tarkoitettu postin toimitettaviksi Maailman postiliiton sääntöjen mukaisesti;
- 25) 'rahdilla' ilma-aluksella kuljetettavaa omaisuutta, lukuun ottamatta matkatavaroita, postilähetyksiä, lentoliikenteen harjoittajan postilähetyksiä ja materiaalia sekä lennon aikana käytettäviä tarvikkeita;
- 26) 'valvotulla edustajalla' lentoliikenteen harjoittajaa, asiamiestä, rahtihuolitsijaa tai muuta yksikköä, joka huolehtii turvalvontatoimenpiteistä rahdin tai postilähetyksen osalta;
- 27) 'tunnetulla lähettäjällä' lähettäjää, joka luovuttaa rahtinsa tai postilähetyksensä kuljetettavaksi omaan lukuunsa ja jonka menettelyt ovat siinä määrin yhteisten turvasääntöjen ja -vaatimusten mukaiset, että rahti tai posti voidaan kuljettaa millä tahansa ilma-aluksella;
- 28) 'tunnetulla tiliasiakkaalla' lähettäjää, joka luovuttaa rahtinsa tai postilähetyksensä kuljetettavaksi omaan lukuunsa ja jonka menettelyt ovat siinä määrin yhteisten turvasääntöjen ja -vaatimusten mukaiset, että kyseinen rahti tai postilähetyksensä voidaan kuljettaa yksinomaan rahdin kuljettamiseen tarkoitettulla ilma-aluksella tai yksinomaan postin kuljettamiseen tarkoitettulla ilma-aluksella;
- 29) 'ilma-aluksen turvatarkastuksella' ilma-aluksen sisätilojen niiden osien tarkastusta, joihin matkustajilla on saattanut olla pääsy, sekä ilma-aluksen ruuman tarkastusta kiellettyjen esineiden ja ilma-alukseen kohdistuvien laittomien tekojen havaitsemiseksi;
- 30) 'ilma-aluksen turvaetsinnällä' ilma-aluksen sisätilojen ja niiden ulko-osien tarkastusta, joihin on mahdollista päästä, kiellettyjen esineiden ja ilma-alukseen kohdistuvien laittomien tekojen havaitsemiseksi;
- 31) 'lennon turvahenkilöllä' henkilöä, jonka valtio on ottanut palvelukseen, jotta tämä matkustaisi sellaisen lentoliikenteen harjoittajan ilma-aluksella, jolle kyseinen valtio on myöntänyt liikenneluvan, suojellakseen kyseistä ilma-alusta ja siinä olevia henkilöitä laittomilta teoilta.

#### 4 artikla

### Yhteiset perusvaatimukset

1. Yhteiset perusvaatimukset siviili-ilmailun turvaamiseksi siihen kohdistuvilta laittomilta teoilta esitetään liitteessä.
2. Edellä 1 kohdassa tarkoitettujen yhteisten perusvaatimusten täytäntöönpanon edellyttämät yksityiskohtaiset toimen-

piteet vahvistetaan 15 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen.

Toimenpiteiden on kohdistuttava erityisesti seuraaviin seikkoihin:

- a) turvatarkastus- ja kulunvalvontamenetelmät sekä muita turvalvontatoimenpiteitä koskevat menetelmät;
- b) menetelmät, joilla suoritetaan ilma-aluksen turvatarkastuksia ja ilma-aluksen turvaetsintöjä;
- c) kielletyt esineet;
- d) laitteiden suorituskriteerit ja hyväksymistestit;
- e) henkilöstön palvelukseen ottamista ja koulutusta koskevat vaatimukset;
- f) turvalvottujen alueiden kriittisten osien määrittelmä;
- g) valvottuja edustajia, tunnettuja lähettäjiä ja tunnettuja tiliasiakkaita koskevat velvollisuudet ja validointimenettelyt;
- h) henkilö-, tavara- ja ilma-alusryhmät, joihin on objektiivisista syistä sovellettava erityisiä turvamenettelyjä tai jotka on tällaisista syistä vapautettava turvatarkastuksesta, kulunvalvonnasta tai muista turvalvontatoimenpiteistä.

3. Muuttamalla tätä asetusta päätöksellä 15 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua valvonnan käsittävän sääntelymenettelyn mukaisesti komissio asettaa kriteerit, joiden perusteella jäsenvaltiot voivat poiketa 1 kohdassa tarkoitetuista yhteisistä perusvaatimuksista ja toteuttaa paikallisen riskinarvioinnin perusteella vaihtoehtoisia turvatoimenpiteitä, jotka tarjoavat riittävän suojan tason. Tällaiset vaihtoehtoiset toimenpiteet on perusteltava syillä, jotka liittyvät ilma-aluksen kokoon, tai syillä, jotka liittyvät toiminnan tai muiden asiaa koskevien toimien luonteeseen, laajuuteen tai toistumistiheyteen.

Jos on kyse erittäin kiireellisestä tapauksesta, komissio voi käyttää 15 artiklan 4 kohdassa tarkoitettua erittäin kiireellistä menettelyä.

Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle näistä toimenpiteistä.

4. Jäsenvaltioiden on varmistettava 1 kohdassa tarkoitettujen yhteisten perusvaatimusten soveltaminen alueellaan. Jos jäsenvaltiolla on syytä uskoa ilmailun turvatason olevan uhattuna turvatoimiin liittyvän puutteen vuoksi, sen on huolehdittava asianmukaisen ja ripeiden toimien toteuttamisesta kyseisen puutteen korjaamiseksi ja taattava siviili-ilmailun turvaamisen jatkuvuus.

#### 5 artikla

### Jäsenvaltioiden soveltamat tiukemmat toimenpiteet

1. Jäsenvaltiot voivat soveltaa tiukempia toimenpiteitä kuin 4 artiklassa tarkoitettuja yhteisiä perusvaatimuksia. Näin tehdessään niiden on toimittava riskinarvioinnin pohjalta ja yhteisön oikeuden mukaisesti. Toimenpiteiden on oltava asianmukaisia, puolueettomia ja syrjimättömiä ja oikein suhteutettuja niiden kohteena olevaan riskiin.

2. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava näistä toimenpiteistä komissiolle mahdollisimman pian sen jälkeen kun niitä aletaan soveltaa. Heti kun komissio on vastaanottanut tällaiset tiedot, se toimittaa ne muille jäsenvaltioille.

3. Jäsenvaltioita ei vaadita ilmoittamaan kyseisistä toimenpiteistä komissiolle, jos ne koskevat vain yhtä tiettyä päivänä tapahtuvaa lentoa.

#### 6 artikla

### Kolmannen maan vaatimat turvatoimenpiteet

1. Jäsenvaltion on ilmoitettava komissiolle kolmannen maan vaatimista turvatoimenpiteistä, jos ne poikkeavat 4 artiklassa tarkoitetuista yhteisistä perusvaatimuksista, kun on kyse jäsenvaltiossa sijaitsevalta lentoasemalta lähtevistä lennoista, jotka suuntautuvat kyseiseen kolmanteen maahan tai kulkevat sen yli, sanotun kuitenkaan rajoittamatta kahdenvälisiä sopimuksia, joissa yhteisö on sopimuspuolena.

2. Komissio tarkastelee kyseisen jäsenvaltion pyynnöstä tai omasta aloitteestaan 1 kohdan nojalla ilmoitettujen toimenpiteiden soveltamista ja voi 15 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun menettelyn mukaisesti laatia asianmukaisen vastauksen kyseiselle kolmannelle maalle.

3. Edellä olevia 1 ja 2 kohtaa ei sovelleta, jos:

- a) kyseinen jäsenvaltio soveltaa kyseisiä toimenpiteitä 5 artiklan mukaisesti;
- b) kolmannen maan vaatimus koskee vain yhtä tiettyä päivänä tapahtuvaa lentoa.

#### 7 artikla

### Toimivaltainen viranomainen

Jos siviili-ilmailun turvaaminen kuuluu samassa jäsenvaltiossa kahdelle tai useammalle elimelle, kyseisen jäsenvaltion on nimettävä yksi viranomainen (jäljempänä 'toimivaltainen viranomainen'), joka vastaa 4 artiklassa tarkoitettujen yhteisten perusvaatimusten täytäntöönpanon yhteensovittamisesta ja seurannasta.

#### 8 artikla

### Kansallinen siviili-ilmailun turvaohjelma

1. Kunkin jäsenvaltion on laadittava kansallinen siviili-ilmailun turvaohjelma, sovellettava sitä ja pidettävä sitä yllä.

Ohjelmassa on määriteltävä vastualueet 4 artiklassa tarkoitettujen yhteisten perusvaatimusten täytäntöönpanoa varten sekä

kuvattava toimenpiteet, joita vaaditaan toiminnanharjoittajilta ja yksiköiltä tätä tarkoitusta varten.

2. Toimivaltaisen viranomaisen on annettava tiedon tarpeen perusteella asianmukaiset osat kansallisesta siviili-ilmailun turvaohjelmastaan kirjallisesti niiden toiminnanharjoittajien ja yksiköiden saataville, joiden oikeutettua etua se katsoo niiden koskevan.

#### 9 artikla

### Kansallinen laadunvalvontaohjelma

1. Kunkin jäsenvaltion on laadittava kansallinen laadunvalvontaohjelma, sovellettava sitä ja pidettävä sitä yllä.

Ohjelman avulla jäsenvaltion on voitava tarkistaa siviili-ilmailun turvaamisen laatu, jotta voidaan seurata tämän asetuksen ja kansallisen ilmailun turvaohjelman noudattamista.

2. Kansallista laadunvalvontaohjelmaa koskevat vaatimukset on vahvistettava muuttamalla tätä asetusta lisäämällä siihen liite 15 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen.

Jos on kyse erittäin kiireellisestä tapauksesta, komissio voi käyttää 15 artiklan 4 kohdassa tarkoitettua erittäin kiireellistä menettelyä.

Ohjelman avulla puutteet on voitava havaita ja korjata nopeasti. Ohjelmassa on myös edellytettävä, että kaikkia kyseisen jäsenvaltion alueella sijaitsevia lentoasemia, toiminnanharjoittajia ja yksiköitä, jotka vastaavat ilmailun turvavaatimusten täytäntöönpanosta, seurataan säännöllisesti joko suoraan toimivaltaisen viranomaisen toimesta tai tämän valvonnassa.

#### 10 artikla

### Lentoaseman turvaohjelma

1. Kunkin lentoaseman pitäjän on laadittava lentoaseman turvaohjelma, sovellettava sitä ja pidettävä sitä yllä.

Ohjelmassa on kuvattava menetelmät ja menettelyt, joita lentoaseman pitäjä soveltaa tämän asetuksen sekä sen jäsenvaltion kansallisen siviili-ilmailun turvaohjelman noudattamiseksi, jossa kyseinen lentoasema sijaitsee.

Ohjelmaan on kuuluttava sisäistä laadunvalvontaa koskevat säännökset, joissa kuvataan, miten lentoaseman pitäjä seuraa näiden menetelmien ja menettelyjen noudattamista.

2. Lentoaseman turvaohjelma on toimitettava toimivaltaiselle viranomaiselle, joka voi tarvittaessa toteuttaa lisätoimia.

## 11 artikla

**Lentoliikenteen harjoittajan turvaohjelma**

1. Kunkin lentoliikenteen harjoittajan on laadittava lentoliikenteen harjoittajan turvaohjelma, sovellettava sitä ja pidettävä sitä yllä.

Ohjelmassa on kuvattava menetelmät ja menettelyt, joita lentoliikenteen harjoittaja soveltaa tämän asetuksen sekä sen jäsenvaltion kansallisen siviili-ilmailun turvaohjelman noudattamiseksi, josta se tarjoaa palveluja.

Ohjelmaan on kuuluttava sisäistä laadunvalvontaa koskevat säännökset, joissa kuvataan, miten lentoliikenteen harjoittaja seuraa näiden menetelmien ja menettelyjen noudattamista.

2. Lentoliikenteen harjoittajan turvaohjelma on pyynnöstä toimitettava toimivaltaiselle viranomaiselle, joka voi tarvittaessa toteuttaa lisätoimia.

3. Jos sen jäsenvaltion, joka on myöntänyt liikenneluvan yhteisön lentoliikenteen harjoittajalle, toimivaltainen viranomainen on vahvistanut kyseisen lentoliikenteen harjoittajan turvaohjelman, kaikkien muiden jäsenvaltioiden on tunnustettava, että lentoliikenteen harjoittaja täyttää 1 kohdan vaatimukset. Tämä ei mitenkään vaikuta jäsenvaltion oikeuteen pyytää lentoliikenteen harjoittajalta tietoja siitä, miten se toteuttaa:

- a) kyseisen jäsenvaltion 5 artiklan nojalla soveltamat turvatoinenpiteet; ja/tai
- b) paikalliset menettelyt, joita sovelletaan sen käyttämällä lentoasemilla.

## 12 artikla

**Yksikön turvaohjelma**

1. Kunkin yksikön, jonka edellytetään 8 artiklassa tarkoitetun kansallisen siviili-ilmailun turvaohjelman mukaisesti soveltavan ilmailun turvaamista koskevia vaatimuksia, on laadittava yksikön turvaohjelma, sovellettava sitä ja pidettävä sitä yllä.

Ohjelmassa on kuvattava menetelmät ja menettelyt, joita yksikkö noudattaa, jotta sen toimet kyseisessä jäsenvaltiossa olisivat jäsenvaltion kansallisen siviili-ilmailun turvaohjelman mukaisia.

Ohjelmaan on kuuluttava sisäistä valvontaa koskevat säännökset, joissa kuvataan, miten yksikkö itse seuraa näiden menetelmien ja menettelyjen noudattamista.

2. Ohjelma on pyynnöstä toimitettava asianomaisen jäsenvaltion toimivaltaiselle viranomaiselle, joka voi tarvittaessa toteuttaa lisätoimia.

## 13 artikla

**Komission tekemät tarkastukset**

1. Komissio tekee yhteistyössä asianomaisen jäsenvaltion toimivaltaisena viranomaisena kanssa tarkastuksia, mukaan luet-

tuina ilmailun turvaamista koskevia vaatimuksia soveltavien lentoasemien, toiminnanharjoittajien ja yksiköiden tarkastukset, seurataksien, miten jäsenvaltiot soveltavat tätä asetusta, ja antaakseen tarvittaessa suosituksia ilmailun turvaamisen parantamiseksi. Tätä varten toimivaltaisen viranomaisen on ilmoitettava komissiolle kirjallisesti kaikista alueellaan sijaitsevista siviili-ilmailua palvelevista lentoasemista lukuun ottamatta niitä, joihin sovelletaan 4 artiklan 3 kohtaa.

Komission tekemiä tarkastuksia koskevat menettelyt vahvistetaan 15 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen.

2. Komission tekemistä ilmailun turvaamista koskevia vaatimuksia soveltavien lentoasemien, toiminnanharjoittajien ja yksiköiden tarkastuksista ei anneta ennakoilmoitusta. Komissio ilmoittaa tarkastuksesta asianomaiselle jäsenvaltiolle hyvissä ajoin ennen tarkastusta.

3. Jokainen komission tarkastuskertomus saatetaan asianomaisen jäsenvaltion toimivaltaisen viranomaisen tiedoksi, ja tämän on ilmoitettava vastauksessaan toimenpiteet, jotka on toteutettu havaittujen puutteiden korjaamiseksi.

Kertomus ja toimivaltaisen viranomaisen antama vastaus saatetaan myöhemmin muiden jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten tiedoksi.

## 14 artikla

**Tietojen levittäminen**

Seuraavia asiakirjoja pidetään päätöksessä 2001/844/EY, EHTY, Euratom tarkoitettuina "EU:n turvaluokiteltuina asiakirjoina", eikä niitä julkisteta:

- a) 4 artiklan 2 ja 3 kohdassa, 5 artiklan 1 kohdassa ja 6 artiklan 1 kohdassa tarkoitetut toimenpiteet ja menettelyt, jos ne sisältävät arkaluonteisia turvatietoja;
- b) 13 artiklan 3 kohdassa tarkoitetut komission tarkastuskertomukset ja toimivaltaisen viranomaisten vastaukset.

## 15 Artikla

**Komiteamenettely**

1. Komissiota avustaa komitea.
2. Jos tähän kohtaan viitataan, sovelletaan päätöksen 1999/468/EY 5 ja 7 artiklaa ottaen huomioon mainitun päätöksen 8 artiklan säännökset.

Päätöksen 1999/468/EY 5 artiklan 6 kohdassa tarkoitettu määräaika vahvistetaan yhdeksi kuukaudeksi.

3. Jos tähän kohtaan viitataan, sovelletaan päätöksen 1999/468/EY 5 a artiklan 1-4 kohtaa ja 7 artiklaa ottaen huomioon mainitun päätöksen 8 artiklan säännökset.

4. Jos tähän kohtaan viitataan, sovelletaan päätöksen 1999/468/EY 5 a artiklan 1, 2 ja 6 kohtaa ja 7 artiklaa ottaen huomioon mainitun päätöksen 8 artiklan säännökset.

16 artikla

**Seuraamukset**

Jäsenvaltioiden on säädettävä tämän asetuksen säännösten rikkomiseen sovellettavista seuraamuksista ja toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että ne pannaan täytäntöön. Seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia.

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

Tehty Brysselissä,

*Euroopan parlamentin puolesta*

*Puhemies*

...

*Neuvoston puolesta*

*Puheenjohtaja*

...

17 artikla

**Kumoaminen**

Kumotaan asetus (EY) N:o 2320/2002.

18 artikla

**Voimaantulo**

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

Sitä sovelletaan ... (\*) alkaen, lukuun ottamatta 4 artiklan 2 ja 3 kohtaa, 9 artiklan 2 kohtaa, 13 artiklan 1 kohtaa ja 15 artiklaa, joita sovelletaan tämän asetuksen voimaantulopäivästä alkaen.

---

(\*) Kahden vuoden kuluttua tämän asetuksen voimaantulopäivästä.

## LIITE

## YHTEISET PERUSVAATIMUKSET

## 1. LENTOASEMIEN TURVAAMINEN

## 1.1 Lentoasemien suunnittelua koskevat vaatimukset

1. Tässä liitteessä ja täytäntöönpanosäädöksissä esitettyjen yhteisten perusvaatimusten täytäntöönpanoa koskevat edellytykset on otettava kaikilta osin huomioon suunniteltaessa ja rakennettaessa lentoaseman uusia tiloja tai muutettaessa lentoaseman olemassa olevia tiloja.
2. Lentoasemille on perustettava seuraavat alueet:
  - a) maaliikennealue;
  - b) lentokenttäalue;
  - c) turvavalvotut alueet ja
  - d) turvavalvottujen alueiden kriittiset osat.

## 1.2 Kulunvalvonta

1. Lentokenttäalueelle pääsyä on rajoitettava, jotta estetään asiattomien henkilöiden ja ajoneuvojen pääsy tälle alueelle.
2. Pääsyä turvavalvotuille alueille on valvottava, jotta varmistetaan, että asiattomat henkilöt ja ajoneuvot eivät pääse näille alueille.
3. Henkilöille ja ajoneuvoille voidaan myöntää pääsy lentokenttäalueelle ja turvavalvotuille alueille vain, jos he tai ne täyttävät vaaditut turvaehdot.
4. Ennen kuin henkilöille, ohjaamomiehistön jäsenet mukaan lukien, annetaan joko miehistön henkilökortti, tai lentoaseman henkilökortti, joka oikeuttaa pääsyyn turvavalvotuille alueille ilman saattajaa, heidän on täytynyt läpäistä taustan tarkistus.

## 1.3 Muiden henkilöiden kuin matkustajien ja näiden henkilöiden mukana olevien tavaroiden turvatarkastus

1. Muut henkilöt kuin matkustajat ja näiden henkilöiden mukana olevat tavarat on turvatarkastettava toistuvien satunnaistarkastuksien heidän saapuessaan turvavalvotuille alueille, jotta estetään kiellettyjen esineiden tuominen näille alueille.
2. Muut henkilöt kuin matkustajat ja näiden henkilöiden mukana olevat tavarat on turvatarkastettava heidän saapuessaan turvavalvottujen alueiden kriittisiin osiin, jotta estetään kiellettyjen esineiden tuominen näihin osiin.

## 1.4 Ajoneuvojen tarkastus

Turvavalvotulle alueelle saapuvat ajoneuvot on tarkastettava, jotta estetään kiellettyjen esineiden tuominen näille alueille.

## 1.5 Valvonta, kiertovartiointi ja muut fyysiset tarkastukset

Lentoasemilla ja tarvittaessa niiden viereisillä alueilla, joille on yleinen pääsy, on oltava valvonta ja kiertovartiointi, ja niille on tehtävä muita fyysisiä tarkastuksia, jotta voidaan havaita epäilyttävästi käyttäytyvät henkilöt sekä heikkoudet, joita voidaan hyödyntää laittoman teon toteuttamiseksi, ja estää henkilöitä toteuttamasta tällaisia tekoja.

## 2. LENTOASEMIEN MERKITYT ALUEET

Ilma-alueet, jotka on pysäköity lentoasemien merkityille alueille, joihin sovelletaan 4 artiklan 3 kohdassa tarkoitettuja vaihtoehtoisia toimenpiteitä, on erotettava niistä ilma-aluksista, joihin sovelletaan yhteisiä perusvaatimuksia kaikilta osin, jotta turvavaatimusten soveltaminen jälkimmäisiin ilma-aluksiin ja niiden matkustajiin, matkatavaroihin, rahtiin ja postilähetyksiin ei vaarantuisi.

### 3. ILMA-ALUKSEN TURVAAMINEN

1. Ennen lähtöä ilma-aluksessa on tehtävä ilma-aluksen turvatarkastus tai ilma-aluksen turvaetsintä, jotta varmistetaan, että ilma-aluksessa ei ole kiellettyjä esineitä. Kauttakulussa olevaan ilma-alukseen voidaan soveltaa muita asianmukaisia toimenpiteitä.
2. Jokaista ilma-alusta on suojattava luvattomilta teoilta.

### 4. MATKUSTAJAT JA KÄSIMATKATAVARAT

#### 4.1 Matkustajien ja käsimatkatavaroiden turvatarkastus

1. Kaikki matkansa aloittavat matkustajat ja transfer- ja transit-matkustajat sekä heidän käsimatkatavaransa on turvatarkastettava, jotta estetään kiellettyjen esineiden tuominen turvalvotuille alueille ja ilma-alukseen.
2. Transfer-matkustajat ja heidän käsimatkatavaransa voidaan vapauttaa turvatarkastuksesta, jos:
  - a) he saapuvat jäsenvaltiosta ja jollei komissio tai kyseinen jäsenvaltio ole ilmoittanut, että kyseisiä matkustajia ja heidän käsimatkatavaroitaan ei voida pitää sellaisina matkustajina ja käsimatkatavaroina, joille on tehty yhteisten perusvaatimusten mukainen turvatarkastus;
  - b) he saapuvat kolmannesta maasta, jossa sovelletaan turvavaatimuksia, joiden on tunnustettu vastaavan yhteisiä perusvaatimuksia 15 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun menettelyn mukaisesti.
3. Transit-matkustajat ja heidän käsimatkatavaransa voidaan vapauttaa turvatarkastuksesta, jos:
  - a) he jäävät ilma-alukseen;
  - b) he eivät kohtaa muita turvatarkastettuja matkustajia kuin niitä, jotka ovat samassa ilma-aluksessa;
  - c) he saapuvat jäsenvaltiosta ja jollei komissio tai kyseinen jäsenvaltio ole ilmoittanut, että kyseisiä matkustajia ja heidän käsimatkatavaroitaan ei voida pitää sellaisina matkustajina ja käsimatkatavaroina, joille on tehty yhteisten perusvaatimusten mukainen turvatarkastus;
  - d) he saapuvat kolmannesta maasta, jossa sovelletaan turvavaatimuksia, joiden on tunnustettu vastaavan yhteisiä perusvaatimuksia 15 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun menettelyn mukaisesti.

#### 4.2 Matkustajien ja käsimatkatavaroiden suojaaminen

1. Matkustajia ja heidän käsimatkatavaroitaan on suojattava heihin tai niihin kohdistuvilta luvattomilta teoilta siitä alkaen, kun heille tai niille on tehty turvatarkastus, aina sen ilma-aluksen lähtöön asti, joka kuljettaa näitä matkustajia ja tavaroita.
2. Turvatarkastetut lähtevät matkustajat eivät saa kohdata saapuvia matkustajia, paitsi kun:
  - a) matkustajat saapuvat jäsenvaltiosta ja jollei komissio tai kyseinen jäsenvaltio ole ilmoittanut, että kyseisiä matkustajia ja heidän käsimatkatavaroitaan ei voida pitää sellaisina matkustajina ja käsimatkatavaroina, joille on tehty yhteisten perusvaatimusten mukainen turvatarkastus; tai
  - b) matkustajat saapuvat kolmannesta maasta, jossa sovelletaan turvavaatimuksia, joiden on tunnustettu vastaavan yhteisiä perusvaatimuksia 15 artiklan 2 kohdassa tarkoitettujen menettelyjen mukaisesti.

#### 4.3 Mahdollisesti häiriöitä aiheuttavat matkustajat

Mahdollisesti häiriötä aiheuttaviin matkustajiin on ennen lähtöä kohdistettava asianmukaisia turvatoimenpiteitä.

### 5. RUUMASSA KULJETETTAVA MATKATAVARA

#### 5.1 Ruumassa kuljetettavien matkatavaroiden turvatarkastus

1. Kaikille ruumassa kuljetettaville matkatavaroille on tehtävä turvatarkastus ennen kuin ne lastataan ilma-alukseen, jotta estetäisiin kiellettyjen esineiden joutuminen turvalvotuille alueille ja ilma-alukseen.
2. Ruumassa kuljetettavat transfer-matkatavarat voidaan vapauttaa turvatarkastuksesta, jos:
  - a) ne saapuvat jäsenvaltiosta ja jollei komissio tai kyseinen jäsenvaltio ole ilmoittanut, että näitä ruumassa kuljetettavia matkatavaroita ei voida pitää sellaisina matkatavaroina, joille on tehty yhteisten perusvaatimusten mukainen turvatarkastus;
  - b) ne saapuvat kolmannesta maasta, jossa sovelletaan turvavaatimuksia, joiden on tunnustettu vastaavan yhteisiä perusvaatimuksia 15 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun menettelyn mukaisesti.
3. Ruumassa kuljetettavat transit-matkatavarat voidaan vapauttaa turvatarkastuksesta, jos ne jäävät ilma-alukseen.

## 5.2 Ruumassa kuljetettävien matkatavaroiden suojaaminen

Ilma-aluksen ruumassa kuljetettavat matkatavarat on suojattava siten, ettei niihin voi päästä luvattomasti käsiksi sen jälkeen, kun niille on tehty turvatarkastus tai ne on hyväksytty lentoliikenteen harjoittajan haltuun sen mukaan, kumpi näistä suoritetaan aiemmin, aina sen ilma-aluksen lähtöön asti, jossa ne on määrä kuljettaa.

## 5.3 Matkatavaroiden tunnistaminen

1. Jokainen ruumassa kuljetettava matkatavara on tunnistettava joko matkustajan mukana tai matkustajasta erillään kulkeväksi tavaraksi.
2. Matkustajasta erillään kulkevia ruumassa kuljetettavia matkatavaroita ei kuljeteta, paitsi jos ne ovat joutuneet erilleen matkustajasta riippumattomista syistä tai jos niille tehdään enemmän turvalvontatoimenpiteitä.

## 6. RAHTI JA POSTILÄHETYKSET

### 6.1 Rahtia ja postilähetyksiä koskevat turvalvontatoimenpiteet

1. Kaikkiin rahtitavariin ja postilähetyksiin on kohdistettava turvalvontatoimenpiteitä ennen niiden lastaamista ilma-alukseen. Lentoliikenteen harjoittaja ei saa hyväksyä rahtia tai postilähetyksiä kuljetettavaksi ilma-aluksella, jollei se ole suorittanut kyseisiä turvalvontatoimenpiteitä itse tai jollei valvottu edustaja, tunnettu lähettäjä tai tunnettu tiliasiakas ole vahvistanut niiden suorittamista ja ottanut niistä vastuuta.
2. Transfer-rahdille ja -postilähetyksille voidaan suorittaa vaihtoehtoisia turvalvontatoimenpiteitä, joista annetaan yksityiskohtaiset säännökset täytäntöönpanosäädöksessä.
3. Transit-rahti ja -postilähetykset voidaan vapauttaa turvalvontatoimenpiteistä, jos ne jäävät ilma-alukseen.

### 6.2 Rahdin ja postilähetysten suojaaminen

1. Ilma-aluksella kuljetettava rahti ja postilähetykset on suojattava siten, että niihin ei voi päästä luvattomasti käsiksi sen jälkeen, kun niille on suoritettu turvalvontatoimenpiteet, aina sen ilma-aluksen lähtöön asti, jossa ne on määrä kuljettaa.
2. Rahdille ja postilähetyksille, joita ei ole riittävästi suojattu luvattomalta käsittelyltä turvalvontatoimenpiteiden suorittamisen jälkeen, on tehtävä turvatarkastus.

## 7. LENTOLIIKENTEEN HARJOITTAJAN POSTILÄHETYKSET JA MATERIAALI

Lentoliikenteen harjoittajan postilähetyksiin ja materiaaliin on kohdistettava turvalvontatoimenpiteitä, minkä jälkeen niitä on suojattava, kunnes ne lastataan ilma-alukseen, jotta estetään kiellettyjen esineiden tuominen ilma-alukseen.

## 8. LENNON AIKANA KÄYTETTÄVÄT TARVIKKEET

Lennon aikana käytettäviin tarvikkeisiin, ateriapalvelutarvikkeet mukaan luettuina, jotka aiotaan kuljettaa tai joita aiotaan käyttää ilma-aluksessa, on kohdistettava turvalvontatoimenpiteitä, minkä jälkeen niitä on suojattava, kunnes ne lastataan ilma-alukseen, jotta estetään kiellettyjen esineiden tuominen ilma-alukseen.

## 9. LENTOASEMATARVIKKEET

Lentoasemien turvalvotuilla alueilla myytäviin tai käytettäviin tarvikkeisiin, verottomien tavaroiden myymälöiden ja ravintoloiden tarvikkeet mukaan luettuina, on kohdistettava turvalvontatoimenpiteitä, jotta estetään kiellettyjen esineiden tuominen näille alueille.

## 10. LENNONAIKAISET TURVATOIMENPITEET

1. Asiattomia henkilöitä on estettävä pääsemästä ohjaamoon lennon aikana:
  - a) mahdollisesti häiriötä aiheuttaviin matkustajiin on kohdistettava asianmukaisia turvatoimenpiteitä lennon aikana;
  - b) sanotun kuitenkin rajoittamatta sovellettavien lentoturvallisuussääntöjen noudattamista.
2. Lennonaikeisten laittomien tekojen estämiseksi on toteutettava turvatoimenpiteitä, joita ovat esimerkiksi ohjaamomiesthistön ja matkustamomiesthistön kouluttaminen.
3. Ilma-aluksen matkustamossa tai ohjaamossa ei saa kantaa aseita, paitsi jos valtiot, joita asia koskee, ovat antaneet siihen luvan kansallisen lainsäädäntönsä mukaisesti.
4. 3 kohtaa sovelletaan myös lennon turvahenkilöihin, jos he kantavat asetta.

## 11. HENKILÖSTÖN PALVELUKSEEN OTTAMINEN JA KOULUTUS

1. Henkilöt, jotka toteuttavat turvatarkastuksia, kulunvalvontaa tai muita turvalvontatoimenpiteitä tai ovat vastuussa niiden toteuttamisesta, on otettava palvelukseen, koulutettava ja tarvittaessa sertifioitava sen varmistamiseksi, että he soveltuvat palvelukseen ja ovat päteviä suorittamaan heille osoitetut tehtävät.
2. Henkilöiden, jotka eivät ole matkustajia ja joiden tarvitsee päästä turvalvotuille alueille, on saatava turvakoulutus ennen kuin heille annetaan lentoaseman henkilökortti tai miehistön henkilökortti.
3. Edellä 1 ja 2 alakohdissa mainittu koulutus on annettava perus- ja määräaikaikoulutuksena.
4. Edellä 1 ja 2 alakohdissa mainittujen henkilöiden koulutukseen osallistuvilla kouluttajilla on oltava tarvittava pätevyys.

## 12. TURVALAITTEET

Turvatarkastuksiin, kulunvalvontaan ja muihin turvalvontatoimenpiteisiin käytettävien laitteiden on oltava sellaisia, että niillä pystytään suorittamaan kyseiset turvalvontatoimenpiteet.

---



## NEUVOSTON PERUSTELUT

### I JOHDANTO

Komissio esitti syyskuussa 2005 ehdotuksen neuvoston asetukseksi yhteisistä siviili-ilmailun turvaamista koskevista säännöistä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 2320/2002<sup>(1)</sup> korvaamiseksi. Kyseinen asetus, joka laadittiin ja annettiin Yhdysvaltojen vuoden 2001 syyskuun 11 päivän tapahtumien seurauksena, on ollut voimassa vuoden 2003 tammikuusta. Asetuksen 2320/2002 korvaamista uudella tekstillä pidetään tarpeellisena, koska sen soveltamisessa on ilmennyt täytäntöönpano-ongelmia.

Euroopan parlamentti hyväksyi 15.6.2006 ensimmäisen käsittelyn lausuntonsa, joka sisälsi 85 tarkistusta.

Neuvosto on tosissaan tarkastellut mahdollisuutta päästä asetusehdotuksesta yhteisymmärrykseen Euroopan parlamentin kanssa ensimmäisessä käsittelyssä. Epävirallisissa keskusteluissa Euroopan parlamentin jäsenten kanssa kävi kuitenkin ilmi, että turvatoimien rahoitusta koskevaa kysymystä on tarkasteltava yksityiskohtaisemmin, jotta voitaisiin laatia teksti, jonka kaikki osapuolet voivat hyväksyä. Neuvosto päätti sen vuoksi vahvistaa yhteisen kannan, jossa on otettu mahdollisimman suurelta osin huomioon Euroopan parlamentin ensimmäisessä käsittelyssä hyväksymät tarkistukset, ja pyrkiä löytämään yhteisymmärrys Euroopan parlamentin kanssa myöhemmässä vaiheessa.

Neuvosto vahvisti yhteisen kantansa 11. joulukuuta 2006 lingvistijuristien viimeisteltyä koko tekstin. Vahvistaessaan tätä kantaa neuvosto otti perusteellisesti huomioon Euroopan parlamentin ensimmäisen käsittelyn lausunnon ja hyväksyi 46 tarkistusta.

Neuvosto otti huomioon myös talous- ja sosiaalikomitean lausunnon.

### II YHTEISEN KANNAN ANALYSOINTI

Neuvosto saattoi hyväksyä komission ehdotuksen pääpiirteissään. Neuvosto päätti kuitenkin joiltakin osin muuttaa tekstiä lähinnä sen selventämiseksi, yksinkertaistamiseksi ja ymmärrettävyyden lisäämiseksi.

Merkittävimmät muutokset, jotka neuvosto teki komission ehdotukseen, liittyvät kahteen seuraavaan seikkaan:

Ensinnäkin komiteamenettelyn osalta neuvosto otti huomioon neuvoston heinäkuussa 2006 antamat uudet säännöt<sup>(2)</sup>. Näissä säännöissä käyttöön otettiin uuteen valvonnan käsittävään sääntelymenettelyyn, joka lisää Euroopan parlamentin toimivaltaa, viitataan asetusehdotuksen 4 artiklan 3 kohdassa ja 9 artiklan 2 kohdassa. 4 artiklan 3 kohta koskee kriteerejä, joiden perusteella jäsenvaltiot voivat poiketa yhteisistä perusvaatimuksista pienlentokenttien ja pienten ilma-alusten osalta. 9 artiklan 2 kohdassa tarkennetaan vaatimukset, joita sovelletaan jäsenvaltioiden kansallisiin laadunvalvontaohjelmiin.

Toiseksi 5 artiklan 2 kohdassa jäsenvaltioille annetaan mahdollisuus soveltaa tämän asetuksen toimenpiteitä tiukempia toimenpiteitä. Ottaen huomioon käsiteltävät aiheet, erilaisten turvallisuusuhkien vakaavuuden ja näiden uhkien nopeasti muuttuvat olosuhteet neuvosto katsoi, että jäsenvaltioille tulisi olla riittävä liikkumavara toteuttaa tarpeelliseksi katsomiaan lisä- ja erityistoimenpiteitä. Tällaiset toimenpiteet eivät neuvoston käsityksen mukaan edellytä erityisperusteita yhteisön tasolla.

Euroopan parlamentin ehdottamista tarkistuksista neuvosto saattoi hyväksyä kokonaan tai osittain seuraavat 46 tarkistusta:

2, 4, 5, 7, 8, 11, 12, 15, 17, 18, 20, 21, 23-30, 33, 34, 37, 40, 45-49, 51, 53-58, 65-68, 73, 77-79, 82 ja 84.

Neuvosto ei kuitenkaan voinut hyväksyä tiettyjä muita tarkistuksia. Tämä koskee erityisesti tarkistuksia 3, 35, 43 ja 44 eli asetuksen mukaisten turvatoimien rahoittamista. Neuvosto katsoo, että käsiteltävänä olevan kaltaiseen tekniseen asetukseen ei tulisi sisällyttää rahoitusta koskevia vaatimuksia tai velvoitteita. Toissijaisuusperiaate sanelee sen, että kyseiset asiat käsitellään kansallisella tasolla.

<sup>(1)</sup> EYVL L 355, 30.12.2002, s. 1, asetus sellaisena kuin se on muutettuna asetuksella (EY) N:o 849/2004 (EUVL L 158, 30.4.2004, s. 1).

<sup>(2)</sup> EUVL L 200, 22.7.2006, s. 11.

Joitakin muitakin tarkistuksia jäi hyväksymättä kokonaan tai osittain, koska niissä asetuksen soveltamisalaa laajennettiin asetukselle tavoitteeksi asetettuja turvallisuustavoitteita pidemmälle. Tämä koskee erityisesti tarkistuksia 6, 9, 19, 36, 45, 57, 80 ja 85. Tarkistuksia 1, 10, 13, 14, 16, 18, 22, 31, 32, 33, 50, 52, 60, 63, 72 ja 74 ei hyväksytty kokonaan tai osittain, koska ne olivat ristiriidassa asetusehdotuksen muiden osien kanssa, niissä ei tuotu tekstiin lisää asiasisältöä tai ne poikkesivat lentoturvallisuusalan hyväksytystä terminologiasta. Lopuksi tarkistuksia 20, 21, 38, 39, 41, 42, 59, 61, 62, 64, 69, 70, 71, 75, 76 ja 83 ei hyväksytty kokonaan tai osittain, koska neuvoston näkemyksen mukaan ne joko sisälsivät tämän kaltaiseen asetukseen liian yksityiskohtaista tietoa tai olivat yhteensopimattomia yhteisön institutionaalisten järjestelmien kanssa tai sisälsivät säännöksiä, joita olisi käytännössä mahdotonta soveltaa jäsenvaltioiden tai asianomaisten taloudellisten toimijoiden kannalta.

### III YHTEENVETO

Neuvosto katsoo, että sen yhteisen kannan teksti on asianmukainen ja tasapainoinen. Neuvoston näkemyksen mukaan yhteinen kanta ilmentää niitä tarkoituksia, joihin suurimmassa osassa Euroopan parlamentin tarkistuksista pyrittiin.

Neuvosto haluaa korostaa, että aikaisen vaiheen yhteisymmärryksen varmistaminen on edellyttänyt merkittäviä ponnistuksia, ja luottaa siihen, että yhteisen kannan pohjalta lainsäädäntö voidaan hyväksyä viipymättä asianmukaisessa yhteydessä.

---